



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.1/381
11 décembre 2007

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS ROUTIERS
SUR SA CENT-UNIÈME SESSION

(Genève, 16-18 octobre 2007)

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. PARTICIPATION.....	1-2	4
II. INTRODUCTION.....	3-5	4
III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR.....	6	4
IV. ADOPTION DU RAPPORT DE LA CENTIÈME SESSION.....	7	5
V. ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE ET DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES PRÉSENTANT UN INTÉRÊT POUR LE GROUPE DE TRAVAIL.....	8-10	5
A. Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires....	8	5
B. Organisations internationales.....	9-10	5

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
VI. MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD AETR.....	11-30	5
A. État de l'AETR.....	11	5
B. Examen de propositions d'amendement à l'AETR.....	12-26	6
C. Questionnaire sur le contrôle de l'application des temps de conduite et de repos.....	27	9
D. Mise en œuvre du tachygraphe numérique.....	28-30	9
VII. PROJET DE PROTOCOLE ADDITIONNEL À LA CMR.....	31-33	10
VIII. INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS ROUTIERS.....	34-36	10
A. Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)	34-39	10
1. État des précédents amendements à l'annexe I de l'AGR	35	11
2. Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'annexe I de l'AGR.....	36	11
B. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)	37-39	11
IX. HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION DE CES OPÉRATIONS	40-45	12
A. Elaboration de dispositions relatives à la facilitation du transport routier international (R.E.4)	40	12
1. Accès à la profession d'opérateur de transport routier de personnes et de marchandises.....	40	12
2. Attaques perpétrées contre des conducteurs de poids lourds internationaux.....	41-42	12
3. Services réguliers internationaux par autobus et autocar en Europe.....	43	12
B. Examen des questions concernant la facilitation du transport routier international	44-45	13

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
1. Carte internationale d'assurance automobile (Carte verte).....	44	13
2. Adhésion aux instruments juridiques internationaux de la CEE dans le domaine du transport routier et application desdits instruments.....	45	13
X. PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PERIODE 2008-2012.....	46	13
XI. QUESTIONS DIVERSES.....	47-48	13
XII. ADOPTION DES DÉCISIONS.....	49	14

ANNEXES

I. Projet de Protocole additionnel à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) concernant la lettre de voiture électronique.....		15
II. Résumé du rapport du Président du Conseil des Bureaux du système de la Carte vert.....		22
III. Programme de travail pour la période 2008-2012.....		24

I. PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports routiers a tenu sa cent-unième session à Genève du 16 au 18 octobre 2007 sous la présidence de M. Jouko Alaluusua (Finlande). Y ont participé des représentants des États membres de la CEE suivants: Allemagne, Autriche, Bélarus, Bulgarie, Danemark, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.

2. Étaient également représentés la Commission européenne, le Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et les organisations non gouvernementales ci-après: l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) et le Conseil des bureaux (CoB).

II. INTRODUCTION

3. Le Président du Groupe de travail, M. Jouko Alaluusua, a souhaité la bienvenue aux participants à la cent-unième session du Groupe de travail, les a informés du départ à la retraite de M. Jose Capel Ferrer, ancien Directeur de la Division des transports, et a présenté M^{me} Eva Molnar, la nouvelle Directrice. Il a félicité M^{me} Molnar pour sa nomination, lui a souhaité la bienvenue et lui a donné l'assurance du soutien du Groupe de travail dans ses nouvelles fonctions, en espérant qu'elle aussi apporterait son soutien au Groupe de travail.

4. La nouvelle Directrice de la Division des transports, M^{me} Eva Molnar, a insisté, dans son allocution liminaire, sur l'importance que revêtaient les transports routiers pour l'économie, à savoir: faciliter les échanges au meilleur coût possible tout en étant écologiquement viables. Elle a toutefois souligné la nécessité pour les transports routiers de tenir compte de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement. Elle a cité le contrat de transport international de marchandises par route (CMR) comme un exemple d'activité particulièrement utile au plan mondial. Pour clore le sujet, elle a indiqué que si les grandes questions du XX^e siècle avaient été la démocratisation des pays et la libéralisation du commerce des biens et de certains services, celles du XXI^e siècle porteraient notamment sur la sûreté et la facilitation du commerce. Enfin, elle a évoqué le travail réalisé par la CEE dans le domaine de la sûreté des transports. Elle a demandé aux délégations de communiquer au secrétariat toutes les informations disponibles pour lui permettre d'aider le groupe d'experts constitué à cet effet de s'acquitter efficacement de son mandat.

5. La secrétaire du Groupe de travail, M^{me} Marie-Noëlle Poirier, a présenté M. Miroslav Jovanovic, qui, dans le cadre de la politique de mobilité obligatoire du personnel mise en place à l'ONU, a remplacé M. Christopher Smith au poste de secrétaire adjoint du Groupe de travail.

III. ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR (Point 1 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.1/380

6. L'ordre du jour a été adopté sans modification. Le secrétariat a attiré l'attention des délégations sur une erreur relative à l'emplacement d'un document mentionné dans l'ordre du jour.

IV. ADOPTION DU RAPPORT DE LA CENTIÈME SESSION (Point 2 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.1/379

7. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa centième session, sans modification.

V. ACTIVITES DES ORGANES DE LA CEE ET DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES PRESENTANT UN INTERET POUR LE GROUPE DE TRAVAIL (Point 3 de l'ordre du jour)

A. Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires

Document : ECE/TRANS/192

8. Le Groupe de travail a pris note du rapport de la soixante-neuvième session du Comité des transports intérieurs (6-8 février 2007) (ECE/TRANS/192).

B. Organisations internationales

9. Le représentant de l'Union internationale des transports routiers (IRU) a informé le Groupe de travail de la stratégie mise en œuvre par l'IRU pour atteindre deux objectifs à long terme: la facilitation du transport routier dans le monde et le développement durable. Il a signalé la tenue à Varsovie, en juin 2007, de la quatrième Conférence des transports routiers Europe-Asie. À cette occasion, les participants, ayant à l'esprit l'encombrement de nombreux ports dans le monde, ont conclu que les transports routiers pouvaient constituer une alternative intéressante aux liaisons de transport Europe-Asie. Les déclarations adoptées lors de cette conférence ont été mises à la disposition des participants. Le représentant de l'IRU a également informé les participants de la tenue à Istanbul (Turquie), en mai 2008, du trente et unième Congrès mondial de l'IRU, sur le thème : « Transport routier, moteur de la paix et de la prospérité ».

10. Par ailleurs, le représentant de l'IRU a exprimé le souhait que les instruments juridiques de la CEE soient promus auprès des pays ne faisant pas partie de la CEE pour encourager l'adhésion de nouveaux pays.

VI. MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD AETR (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de l'AETR

11. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que le Monténégro avait adhéré à l'AETR le 23/10/2006 et Saint-Marin le 25/4/2007.

B. Examen de propositions d'amendement à l'AETR

Documents : ECE/TRANS/SC.1/2006/2; ECE/TRANS/SC.1/AC.6/8;
ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2; ECE/TRANS/SC.1/2007/3 et Corr.1;
ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/2

12. Le président du groupe spécial sur la révision de l'AETR, M. Oudshoorn des Pays-Bas, a présenté les résultats de la réunion tenue du 14 au 16 mai 2007. Concernant la journée (14 mai) dédiée à la mise en œuvre du tachygraphe numérique, il a attiré l'attention des délégations sur le fait que la période de mise en œuvre du dispositif pouvait aller de 4 à 18 mois selon que le pays coopère avec d'autres ou non et que la meilleure façon de procéder passait par des échanges d'information, sachant que cette mise en œuvre nécessitait des efforts importants de la part des pays.

13. Concernant la partie consacrée à l'examen des amendements visant à harmoniser l'AETR avec les dispositions du Règlement communautaire 561/2006, le président du Groupe spécial a mis en exergue les points qui restaient encore en suspens, notamment la question des 45 heures de repos toutes les deux semaines (article 8, paragraphe 6) et l'extraterritorialité des sanctions (article 12) sur lesquels aucun consensus n'avait pu être trouvé malgré de nombreuses discussions.

14. Le rapport de la réunion du groupe spécial (ECE/TRANS/SC.1/AC.6/8) a été adopté. Toutefois la délégation de la Fédération de Russie a demandé une correction au paragraphe 12 qui se lirait comme suit : « 12. S'agissant de la protection des données, la Fédération de Russie, le Bélarus et l'Ukraine ont indiqué **qu'en fonction des exigences à remplir pour sécuriser les données sur les cartes, il n'était pas exclu qu'il soit nécessaire d'adapter leur législation en la matière.** »

15. Cette délégation a aussi demandé que soit reprise, au paragraphe 24 du rapport, la proposition remise en séance concernant l'article 8. Toutefois cette demande n'a pas été acceptée suite aux explications données par le secrétariat qui a indiqué qu'il n'était pas d'usage de reprendre dans un rapport un texte qui n'a fait l'objet d'aucune discussion.

16. Préalablement à l'examen des amendements à l'AETR, les discussions ont d'abord porté sur le problème de conflit de loi, déjà évoqué lors de la réunion en mai 2007, qui existerait, selon certaines délégations, entre le Règlement de l'UE n°561/06 (applicable depuis le 11 avril 2007) et les dispositions de l'AETR.

17. Le représentant de la Commission européenne a déclaré à ce sujet que:

a) étant donné que tout transport effectué uniquement et entièrement sur le territoire de l'UE entre deux Etats membres était assimilé à un transport national, il s'ensuivait que l'AETR n'était pas applicable à ces opérations de transport, que celles-ci soient effectuées par des opérateurs de l'UE ou extérieurs à l'UE. Le texte de la déclaration de la Commission est repris en note de bas de page n^{o1}.

b) l'AETR restait applicable pour tous les transports effectués, que ce soit à l'aller ou au retour, entre un pays AETR non-membre de l'UE et un pays AETR membre de l'UE ou lors d'un transit par un pays AETR.

18. Les représentants de la Fédération de Russie, de l'Ukraine et du Bélarus ont, pour leur part, présenté une analyse différente, considérant que le champ d'application des réserves se limitait aux pays membres de l'UE. La position de ces pays est reprise en note de bas de page n^{o2}.

19. De son côté, la Turquie a souligné les difficultés que rencontraient les transporteurs des pays non-UE se rendant sur le territoire de l'UE en raison de la mise en œuvre du nouveau Règlement de l'UE 561/2006, et a souligné la nécessité d'avoir une période transitoire jusqu'à ce que le tachygraphe numérique devienne obligatoire pour ces pays.

20. Le représentant de l'IRU a proposé de mettre l'accent sur la recherche de solutions de compromis sur les questions de fond, et ensuite d'aborder la question de droit applicable. La position de l'IRU est reprise ci-après :

« L'IRU, tout en soulignant la nécessité d'une harmonisation au plan juridique des temps de conduite et de repos à l'échelle paneuropéenne, mais reconnaissant les particularités propres aux régions couvertes par l'Accord AETR ainsi que les questions d'importance soulevées par les

¹ « Le représentant de la Commission européenne a déclaré officiellement qu'une telle application du droit communautaire était conforme au droit international tant au plan pratique que juridique.

a) Tous les Etats membres et autres parties contractantes à l'AETR ont toujours été soumis au droit communautaire pour les transports effectués essentiellement sur le territoire de l'UE. La pratique appliquée de manière constante est reconnue en droit international – l'article 31 3) b) de la Convention de Vienne se réfère à la pratique ultérieurement suivie comme s'inscrivant dans le contexte de l'Accord, qui peut être reprise comme règle d'interprétation.

b) Sur le plan juridique, l'AETR n'a jamais été appliqué aux transports effectués entièrement sur le territoire de la Communauté européenne en raison des réserves faites par des Etats membres de l'UE lors de la ratification ou de l'accession comme prévues à l'article 1, paragraphe 2, de l'AETR qui accorde six mois aux Parties contractantes pour émettre des objections. Aucune objection n'a été faite à l'encontre de ces réserves. »

² «Le représentant de la Commission européenne a noté que, lors de leur adhésion à l'AETR, plusieurs pays de l'UE avaient fait des réserves en vertu desquelles une opération de transport entre les Etats membres de l'UE devrait être traitée comme une opération nationale.

Sur cette base, la Commission européenne tire la conclusion que les opérations de transport entre les pays de l'UE sont soumises à la législation communautaire en matière de temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels, quel que soit le pays d'immatriculation des véhicules effectuant de telles opérations de transport.

Toutefois, conformément à l'Article 41 de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969, deux ou plusieurs parties à un traité multilatéral ne peuvent conclure un accord ayant pour objet de modifier le traité dans leurs relations mutuelles que si la modification en question ne porte atteinte ni à la jouissance par les autres parties des droits qu'elles tiennent du traité ni à l'exécution de leurs obligations.

Considérant les dispositions ci-dessus, la délégation de la Fédération de Russie tire la conclusion que les réserves faites par plusieurs pays de l'UE à l'Accord AETR, auxquelles la Commission européenne se réfère, ne peut avoir aucune conséquence juridique pour les autres Parties contractantes à l'AETR. De ce fait, la législation communautaire relative aux temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels n'est pas applicable, du moins aux conducteurs des véhicules immatriculés hors de l'UE, et ce même pour des opérations de transport entre les territoires des Etats membres de l'UE.

transporteurs de pays non-membres de l'UE, a appelé les parties à s'accorder sur des solutions de compromis praticables afin de parvenir à une harmonisation entre l'AETR et les dernières modifications apportées par le Règlement 561 (2006) de l'UE. Cela devrait s'effectuer dans le cadre d'une impérative coopération entre toutes les parties, laquelle est également nécessaire pour l'introduction du tachygraphe numérique dans tous les pays AETR en juin 2010. Dans le contexte de compromis à rechercher sur le fond, les points essentiels devraient être abordés en premier lieu, suivis des questions juridiques dans un deuxième temps, ceci afin d'éviter toute perturbation dans les transports routiers, le commerce et le tourisme sur le continent européen dans les années à venir. »

21. Lors de l'examen des propositions d'amendement effectué sur la base du document ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2, le président du Groupe de travail a d'abord concentré les discussions sur les points principaux encore en suspens, à savoir les articles 8 (temps de repos) et 12 (extraterritorialité des sanctions). Malgré un échange de vue intensif sur le texte du paragraphe 6 de l'article 8 tel que présenté dans le document précité (qui sera repris dans le document ECE/TRANS/SC.1/2007/3 révisé) et celui présenté par la Fédération de Russie dans un document informel distribué en séance, aucun compromis n'a pu être obtenu. En revanche, Le Groupe a adopté les dispositions de l'article 12.

22. Au cours des discussions, le représentant de la Commission européenne a rappelé l'importance que revêtaient les dispositions du nouveau Règlement de l'UE en matière de temps de repos pour la sécurité routière et que cet aspect était politiquement sensible. Il a estimé que les divergences concernant la paragraphe 6 b) de l'article 8 n'étaient pas insurmontables et qu'en conséquence une solution satisfaisante pour tous était possible au niveau du libellé. En revanche, il a émis de très fortes réserves sur la proposition contenue dans le paragraphe 6 a) présentée par la Fédération de Russie dans le document informel visé au paragraphe 20 ci-dessus, concernant la période de repos des conducteurs effectuant des transports occasionnels de passagers.

23. Les représentants de la Fédération de Russie, de l'Ukraine et du Bélarus ont indiqué que cette dernière question avait déjà été abordée à plusieurs reprises, ce qu'a confirmé le représentant de la Suède, appuyé par l'IRU.

24. Le Groupe de travail a décidé ensuite de passer en revue l'ensemble du texte afin d'adopter définitivement les dispositions qui avaient été modifiées depuis la réunion du Groupe spécial de mai 2007. Le SC.1 a ainsi adopté l'ensemble des dispositions telles que présentées dans le tableau ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2, à l'exception de l'article 8, paragraphe 6 et le formulaire figurant dans le document ECE/TRANS/SC.1/2007/3, étant précisé que le contenu de ce dernier document, qui reprend l'ensemble des propositions d'amendement contenues dans le ECE/TRANS/SC.1/AC.6/2006/1/Rev.2 sous un habillage officiel, n'a pas encore été examiné. Les articles ci-après ont été adoptés avec les modifications suivantes:

- a) à l'article 2, paragraphe 2, l'ajout entre crochets a été supprimé;
- b) à l'article 7, le paragraphe 4 a été supprimé;
- c) à l'article 12 bis, paragraphe 4, toute la partie du paragraphe à partir de « y compris sur le territoire de l'UE... » a été supprimée;

d) à l'article 22 ter, paragraphe 3, remplacer « immédiatement », par « trois mois ».

25. Concernant le formulaire, la délégation de la Fédération de Russie a souhaité que celui-ci soit complété par certaines informations. Elle a présenté un texte qui a été ensuite remis au secrétariat aux fins d'incorporer les propositions y afférentes dans le document ECE/TRANS/SC.1/2007/3 qui sera révisé. Le représentant de la Commission européenne a confirmé que la Commission était prête à débattre de ce formulaire mais que c'était pour l'instant prématuré. La délégation russe a également signalé un manque de cohérence, dans la version russe actuelle de l'AETR consolidé (ECE/TRANS/SC.1/2006/2), entre l'article 12, par. 3 c), 1^{er} tiret, de l'annexe, et le point C, par.4, a), iii), 1^{er} tiret de la section III de l'Appendice 1.

26. Dans le souci de rechercher un consensus sur les points encore en suspens, le Groupe de travail a demandé à ce que toutes les possibilités de négociation soient utilisées. Il a été décidé de tenir une réunion spéciale du SC.1 afin de finaliser si possible le texte. Il a, toutefois, été rappelé que la tenue de cette réunion exceptionnelle (qui se tiendrait les 26-27 mai 2008) devait préalablement recevoir l'accord du Comité des transports intérieurs en février 2008.

C. Questionnaire sur le contrôle de l'application des temps de conduite et de repos

Document: ECE/TRANS/SC.1/2007/1

27. Le secrétariat a rappelé l'envoi du questionnaire précité et a signalé qu'aucun pays AETR non EU n'avait encore répondu dans les temps fixés (30 septembre 2007). Il a réitéré aux pays concernés sa demande d'envoyer aussi vite que possible les informations demandées. Il a signalé que les résultats de cette enquête seront fusionnés ultérieurement avec ceux issus de l'enquête menée par la Commission auprès des pays de l'UE.

D. Mise en œuvre du tachygraphe numérique

Documents: ECE/TRANS/SC.1/AC.6/8 ; ECE/TRANS/SC.1/2006/8 ;
ECE/TRANS/SC.1/2006/9

28. Le secrétariat a rappelé sa demande, adressée dans la lettre invitant les pays à participer à la réunion du Groupe spécial en mai 2007, de fournir très rapidement les coordonnées de la personne/service en charge de la mise en œuvre du tachygraphe numérique. Cette information est en effet nécessaire pour faciliter cette mise en œuvre.

29. Le représentant de la Commission européenne a déclaré que, dans un esprit de partenariat, la Commission était tout à fait ouverte à aider les pays non EU dans la mise en œuvre du tachygraphe numérique. Notamment des experts de ces pays pourraient être détachés, selon des modalités à définir, auprès du laboratoire de certification à Ispra (Italie) qui a notamment en charge la délivrance des clés cryptographiques et des certificats d'interopérabilité. De même, elle est prête à favoriser des échanges d'experts et d'expériences dans le cadre de séminaires ou d'ateliers. Il a ajouté que la Commission pourrait envisager d'aller plus loin via un possible soutien financier dans certains domaines, y compris des séminaires ou ateliers, mais qu'un tel soutien était lié à l'obtention d'un consensus sur les amendements en cours de discussion sur les temps de conduite et de repos.

30. Le secrétariat a informé les délégués qu'il travaillait actuellement à l'adaptation de l'appendice 1B au contexte de l'AETR dans les versions anglaise et française et que ce travail préalable était nécessaire pour demander la traduction en russe. Il a indiqué qu'il ferait tout son possible pour accélérer la traduction en russe de ce document. Les représentants de la Fédération de Russie, l'Ukraine et de l'IRU ont exprimé leurs préoccupations du fait de ce retard et ont insisté vivement sur l'urgence d'obtenir rapidement cette traduction en russe qui leur est absolument nécessaire pour pouvoir respecter la date limite fixée dans l'Accord.

VII. PROJET DE PROTOCOLE ADDITIONNEL A LA CMR (Point 5 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.1/2007/2

31. Après avoir rappelé le contexte de ce Protocole, le Président du Groupe de travail a procédé à une adoption article par article du texte. Lors de l'examen du texte contenu dans le document visé ci-dessus, des amendements ont été apportés aux articles 1 (définition de la lettre de voiture électronique) et 13. La demande des Pays-Bas d'ajouter dans la définition de la lettre de voiture électronique « l'affréteur (shipper) » n'a pas été retenue étant donné que le texte mentionne « ou toute autre partie intéressée ». Concernant l'article 13, plusieurs délégations ont demandé sa modification afin de préciser que les amendements qui seraient apportés ultérieurement au Protocole soient adoptés à l'.

32. Le texte a donc été modifié en conséquence au cours de la session pour y intégrer les modifications demandées. Le SC.1 a, ensuite, adopté le texte du Protocole additionnel à la CMR tel que reproduit en annexe 1 du présent rapport, en donnant mandat au secrétariat de compléter les points relatifs au lieu et date de signature du Protocole en fonction des possibilités qui seront offertes.

33. Le secrétariat a demandé aux délégations de préciser si leur pays avait l'intention de signer le Protocole dans l'hypothèse où une cérémonie de signature était organisée à l'occasion de la tenue de la session du CTI. Comme aucun pays n'a été en mesure de préciser ses intentions à cet égard, le secrétariat a informé qu'il enverrait rapidement un courrier en ce sens. Il a rappelé qu'une cérémonie de signature devait suivre des règles très strictes et que notamment, en dehors du chef de l'Etat, du 1^{er} ministre et du ministre des Affaires étrangères les autres personnes devaient être munies de pouvoirs les habilitant à signer.

VIII. INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS ROUTIERS (Point 6 de l'ordre du jour)

A. Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

34. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la publication début 2008 d'une nouvelle carte des routes "E" mise à jour et a précisé que cette carte était également disponible en format PDF sur le site internet de la CEE, Division des transports, à cette adresse: <http://www.unece.org/trans/conventn/MapAGR2007.pdf>

1. État des précédents amendements à l'annexe I de l'AGR

35. Le Groupe de travail a été informé que les propositions d'amendement à l'AGR, adoptées par le SC.1 à sa quatre-vingt-dix-neuvième session (TRANS/SC.1/377, annexe 1), étaient entrées en vigueur le 23 novembre 2006 et que le secrétariat avait transmis les propositions d'amendement à l'AGR adoptées par le SC.1 lors de sa 100^{ème} session (TRANS/SC.1/379, annexe 1) le 29 mars 2007 à la Section des traités de l'ONU à New York. Le Groupe de travail a pris note que ces dernières propositions avaient été communiquées aux Parties contractantes par le Secrétaire général dans les notifications dépositaire C.N.314.2007.TREATIES-1, C.N.315.2007.TREATIES-2, C.N.316.2007.TREATIES-3 et qu'elles entreraient en vigueur le 15 janvier 2008.

2. Examen de nouvelles propositions d'amendements à l'annexe I de l'AGR

Document: ECE/TRANS/SC.1/2007/5

36. Le Groupe de travail a adopté la proposition de modification de la route E 79 transmise par la Hongrie. La nouvelle référence de cette route « E » sera la suivante:

E 79 Miskolc - Debrecen - **Berettyóújfalú** - Oradea - Beius - Deva - Petrosani - Tirgu Jiu - Craiova - Calafat - Vidin - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad - Serai - Thessaloniki.

B. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

Document: ECE/TRANS/SC.1/2007/6

37. Le Directeur du bureau central du projet TEM, M. Marian Hantak, a rappelé les objectifs et a informé le Groupe de travail des progrès réalisés depuis la 100^{ème} session. Toutes les informations relatives à ce projet sont résumées dans le document ECE/TRANS/SC.1/2007/6. Il convient particulièrement de noter que la longueur totale planifiée du réseau TEM au 1er janvier 2007 était de 24 047 km, dont 10 113 km (à 2x2 voies) et 3 558 km (à une seule chaussée) étaient opérationnelles et 1 170 km en cours de construction. Il a signalé que le réseau TEM ne différait que très légèrement du réseau "E" et que cette différence concernait seulement 16 tronçons.

38. Il a précisé que le Bureau central du projet TEM continuait ses activités pour promouvoir des actions de suivi spécifiques conformément au Plan directeur du TEM qui définit une stratégie pour la mise en œuvre des infrastructures pour le transports routier.

39. Le Groupe de travail a exprimé sa gratitude au Directeur du projet et a réaffirmé son appui au projet TEM.

IX. HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPERATIONS DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR ROUTE ET FACILITATION DE CES OPERATIONS (Point 7 de l'ordre du jour)

A. Elaboration de dispositions relatives à la facilitation du transport routier international (R.E.4)

(Document: ECE/TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4)

1. Accès à la profession d'opérateur de transport routier de personnes et de marchandises

Document: document informel

40. Le Groupe de travail a été informé de la position de l'IRU concernant la profession d'opérateur de transport routier de personnes et de marchandises et a pris note du document informel de la session présenté à ce sujet par cette organisation. Le SC.1 a exprimé son intérêt de considérer le possible impact de la nouvelle législation communautaire en préparation sur l'actuelle R.E.4 qui contient déjà, à la section II de son chapitre I, une définition des règles qui devraient être appliquées en la matière. Le représentant de l'IRU a suggéré que l'évolution en cours au sein de l'UE soit présentée au SC.1 par un représentant de la Commission européenne.

2. Attaques perpétrées contre des conducteurs de poids lourds internationaux

41. Le représentant de l'IRU a présenté au Groupe de travail l'étude conjointe CEMT-IRU relative aux attaques perpétrées contre les conducteurs de poids lourds internationaux qui devrait être publiée dans les prochains mois. Le Groupe de travail et la Directrice de la Division des transports ont souligné respectivement l'importance du sujet de la sûreté dans les transports. Ceci est particulièrement justifié à la lumière du coût estimé de ces attaques qui s'élève à 7 milliards d'euros sur 5 ans. Il y a donc nécessité d'améliorer la situation de la sûreté.

42. Suite à cette présentation, le SC.1 a demandé à ce que ce sujet soit pris en compte dans le programme de travail du Groupe et a estimé qu'une suite concrète pourrait être donnée à ce problème au moyen de recommandations qui seraient incorporées dans la R.E.4.

3. Services réguliers internationaux par autobus et autocar en Europe

Document: ECE/TRANS/SC.1/2007/4

43. Le représentant de l'IRU a présenté un mémorandum (reproduit dans le document ci-dessus) adopté par son organisation le 26 novembre 2003 portant sur les services réguliers internationaux par autobus et autocar en Europe et les difficultés et barrières qu'ils rencontrent en circulation internationale. Afin de faciliter la circulation de ces transports, il a proposé la création d'un accord international du type « Interbus ». Cette proposition de l'IRU a été soutenue par le représentant de la Suisse. Le Groupe de travail, tout en soulignant l'intérêt d'un tel accord, a toutefois considéré qu'il était nécessaire de procéder au préalable à une analyse plus approfondie et a demandé à l'IRU, avec l'aide de volontaires, de préparer une note pour la prochaine session.

B. Examen des questions concernant la facilitation du transport routier international

1. Carte internationale d'assurance automobile (Carte verte)

Document: ECE/TRANS/SC.1/2007/7

44. Le Président du Conseil des Bureaux, M. Ulf Blomgren, a informé le Groupe de travail des derniers développements relatifs à l'assurance automobile. Il a notamment mis en avant que la priorité du Bureau était la question du fonds de garantie et qu'il était nécessaire d'accélérer le remboursement des sinistres. Sa collaboratrice, Mme Maion, a présenté les derniers faits et événements relatifs au système de la carte internationale d'assurance automobile (décrits également dans le document ECE/TRANS/SC.1/2007/7) dont on trouvera un résumé à l'annexe 2 du présent rapport. Elle a également signalé que des travaux étaient en cours pour changer le format et le contenu de la carte verte afin de la rendre plus compréhensible par des non professionnels.

2. Adhésion aux instruments juridiques internationaux de la CEE dans le domaine du transport routier et application desdits instruments

45. Hormis les adhésions à l'AETR mentionnées au paragraphe 11, le secrétariat a informé le SC.1 que le Monténégro avait adhéré à la CMR et à l'AGR le 23 octobre 2006, que l'Ukraine avait adhéré à la CMR le 16 février 2007 et que l'Albanie et la Moldavie avaient adhéré au Protocole à la CMR respectivement le 12/01/07 et le 31/05/07.

X. PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PERIODE 2008-2012 (Point 8 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.1/2007/8

46. Le Groupe de travail a approuvé son programme de travail pour 2008-2012 (ECE/TRANS/SC.1/2007/8) après y avoir apporté quelques modifications aux points c) et au point g) (modification du libellé des résultats escomptés). Il a demandé au secrétariat de transmettre au CTI le projet ainsi modifié pour considération et approbation lors de sa 70^{ème} session en février 2008. Le programme de travail tel qu'adopté est repris en annexe 3 du présent rapport.

XI. QUESTIONS DIVERSES (Point 9 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.1/2007/4

47. Il a été rappelé au Groupe de travail que, si la réunion exceptionnelle du SC.1 était approuvée par le CTI (elle serait alors la cent-deuxième session), celle-ci se tiendrait les 26 et 27 mai 2008 et a précisé que la session habituelle (qui serait alors la cent-troisième) se tiendrait les 29-31 octobre 2008.

48. Le président du Groupe de travail, Mr. Jouko Alaluusua, Mr. Bob Oudshoorn, Vice-président et les délégués ont exprimé toute leur gratitude à Mme Marie-Noelle Poirier pour son

travail efficace et constructif comme secrétaire du Groupe. Ils lui ont souhaité une longue et heureuse retraite.

XII. ADOPTION DES DECISIONS (Point 10 de l'ordre du jour)

49. Le Groupe de travail a adopté le relevé des décisions qu'il a prises à sa cent-unième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat. Le présent rapport sera soumis au SC.1 pour adoption à sa cent-deuxième session.

Annexe I

(Texte adopté par le SC.1)

**PROTOCOLE ADDITIONNEL À LA CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE
TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR ROUTE (CMR)
CONCERNANT LA LETTRE DE VOITURE ÉLECTRONIQUE**

LES PARTIES AU PRÉSENT PROTOCOLE,

ÉTANT PARTIES à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), faite à Genève, en date du 19 mai 1956,

DÉSIREUSES de compléter ladite Convention afin de faciliter l'établissement optionnel de la lettre de voiture par les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement électroniques des données,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Article premier

Définitions

Aux fins du présent Protocole,

"Convention" signifie la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) ;

"Communication électronique" signifie l'information enregistrée, envoyée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens équivalents faisant que l'information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement ;

"Lettre de voiture électronique" signifie une lettre de voiture émise au moyen d'une communication électronique par le transporteur, l'expéditeur ou toute autre partie intéressée à l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique, y compris les indications logiquement associées à la communication électronique sous forme de données jointes ou autrement liées à cette communication électronique au moment de son établissement ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante ;

"Signature électronique" signifie des données sous forme électronique qui sont jointes ou liées logiquement à d'autres données électroniques et qui servent de méthode d'authentification.

Article 2

Champ d'application et portée de la lettre de voiture électronique

1. Sous réserve des dispositions du présent Protocole, la lettre de voiture visée à la Convention, ainsi que toute demande, déclaration, instruction, ordre, réserve ou autre communication concernant l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique, peuvent être établies par communication électronique.
2. Une lettre de voiture conforme au présent Protocole sera considérée comme équivalente à la lettre de voiture visée à la Convention et, de ce fait, aura la même force probante et produira les mêmes effets que cette dernière.

Article 3

Authentification de la lettre de voiture électronique

1. La lettre de voiture électronique est authentifiée par les parties au contrat de transport moyennant une signature électronique fiable garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique. La fiabilité du procédé de signature électronique est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsque la signature électronique :
 - a) est liée uniquement au signataire;
 - b) permet d'identifier le signataire;
 - c) a été créée par des moyens que le signataire puisse garder sous son contrôle exclusif; et
 - d) est liée aux données auxquelles elle se rapporte de telle sorte que toute modification ultérieure des données soit détectable.
2. La lettre de voiture électronique peut aussi être authentifiée par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où la lettre de voiture électronique a été établie.
3. Les indications qui y sont inscrites doivent être accessibles à toute personne habilitée à cet effet.

Article 4

Conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique

1. La lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée à la Convention.
2. Le procédé employé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique doit garantir l'intégrité des indications qu'elle contient à compter du moment où elle a été établie pour la première fois sous sa forme définitive. Il y a intégrité des indications lorsque celles-ci sont restées complètes et n'ont pas été altérées, exception faite de tout ajout et de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication, de la conservation et de l'exposition.

3. Les indications contenues dans la lettre de voiture électronique peuvent être complétées ou modifiées dans les cas admis par la Convention.

La procédure employée pour compléter ou modifier la lettre de voiture électronique doit permettre la détection en tant que telle de tout complément ou toute modification et assurer la préservation des indications originales de la lettre de voiture électronique.

Article 5

Mise en œuvre de la lettre de voiture électronique

1. Les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport conviennent des procédures et de leur mise en œuvre pour se conformer aux dispositions du présent Protocole et de la Convention, notamment en ce qui concerne:

- a) La méthode pour établir et remettre la lettre de voiture électronique à la partie habilitée;
- b) L'assurance que la lettre de voiture électronique conservera son intégrité;
- c) La façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire;
- d) La façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu;
- e) Les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique; et
- f) Les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.

2. Les procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture électronique et être aisément vérifiables.

Article 6

Documents complétant la lettre de voiture électronique

1. Le transporteur remet à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé des marchandises et toute indication nécessaire pour l'identification de l'envoi et l'accès à la lettre de voiture électronique visée par le présent Protocole.

2. Les documents visés à l'article 6, paragraphe 2, lettre g, et à l'article 11 de la Convention peuvent être fournis par l'expéditeur au transporteur sous forme de communication électronique si ces documents existent sous cette forme et si les parties ont convenu des procédures permettant d'établir un lien entre ces documents et la lettre de voiture électronique visée par le présent Protocole dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité.

DISPOSITIONS FINALES

Article 7

Signature, ratification, adhésion

1. Le présent Protocole sera ouvert à la signature des États qui sont signataires de la Convention ou y sont Parties et qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe, soit admis à cette Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.
2. Le présent Protocole sera ouvert à la signature à [Genève du 2008] inclus et, après cette date, au siège des Nations Unies à New York jusqu'au [... 2009] inclus.
3. Le présent Protocole sera sujet à ratification par les États signataires et ouvert à l'adhésion des États non signataires, visés au paragraphe 1 du présent article, qui sont Parties à la Convention.
4. Les États susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission et qui ont adhéré à la Convention peuvent devenir Parties au présent Protocole en y adhérant après son entrée en vigueur.
5. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
6. Tout instrument de ratification ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole adopté conformément aux dispositions de l'article 13 ci-après, est réputé s'appliquer au Protocole tel que modifié par l'amendement.

Article 8

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des États mentionnés aux paragraphes 3 et 4 de l'article 7 du présent Protocole auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.
2. Pour chaque État qui le ratifiera ou y adhérera après que cinq États auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit État.

Article 9

Dénonciation

1. Toute Partie pourra dénoncer le présent Protocole par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
2. La dénonciation prendra effet 12 mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.
3. Tout État qui cessera d'être Partie à la Convention cessera à la même date d'être Partie au présent Protocole.

Article 10

Abrogation

Si, après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le nombre de Parties se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, le présent Protocole cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet. Il cessera également d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la Convention elle-même cessera d'être en vigueur.

Article 11

Différend

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties touchant l'interprétation ou l'application du présent Protocole que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pourra être tranché par elle.

Article 12

Réserves

1. Tout État pourra, au moment où il signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhérera, déclarer, par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qu'il ne se considère pas lié par l'article 11 du présent Protocole. Les autres Parties ne seront pas liées par l'article 11 du présent Protocole envers toute Partie qui aura formulé une telle réserve.
2. La déclaration visée au paragraphe 1 du présent article pourra être retirée à tout moment par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
3. Aucune autre réserve au présent Protocole ne sera admise.

Article 13

Amendements

1. Une fois qu'il sera entré en vigueur, le présent Protocole pourra être amendé suivant la procédure définie au présent article.
2. Toute proposition d'amendement au présent Protocole présentée par une Partie à ce Protocole sera soumise au Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) aux fins d'examen et de décision.
3. Les Parties au présent Protocole feront tous les efforts possibles pour parvenir à un consensus. Si, malgré ces efforts, aucun consensus n'est obtenu sur l'amendement proposé, ce dernier nécessitera, en dernier ressort, pour son adoption, une majorité des deux tiers des Parties, présentes et votantes. La proposition d'amendement ainsi adoptée sera soumise par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies au Secrétaire général qui la communiquera pour acceptation à toutes les Parties au présent Protocole.
4. Dans un délai de neuf mois à compter de la date de la communication par le Secrétaire général de la proposition d'amendement, toute Partie pourra faire connaître au Secrétaire général qu'elle a une objection à l'amendement proposé.
5. L'amendement proposé sera réputé accepté si, à l'expiration du délai de neuf mois prévu au paragraphe précédent, aucune objection n'a été notifiée par une Partie à ce Protocole. Si une objection est formulée, l'amendement proposé restera sans effet.
6. Au cas où un pays serait devenu Partie contractante à ce Protocole entre le moment de la notification d'une proposition d'amendement et l'expiration du délai de neuf mois visé au paragraphe 4 du présent article, le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe notifiera le plus tôt possible l'amendement proposé au nouvel État Partie. Ce dernier pourra, avant l'expiration de ce délai de neuf mois, faire connaître au Secrétaire général qu'il a une objection à l'amendement proposé.
7. Le Secrétaire général notifiera le plus tôt possible, à toutes les Parties au présent Protocole, les objections formulées en application des paragraphes 4 et 6 du présent article ainsi que tout amendement accepté conformément au paragraphe 5 ci-dessus.
8. Tout amendement réputé accepté entrera en vigueur six mois après la date de sa notification par le Secrétaire général aux Parties.

Article 14

Convocation d'une conférence diplomatique

1. Une fois que le présent Protocole sera entré en vigueur, toute Partie pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser le présent Protocole. Le Secrétaire général notifiera cette

demande à toutes les Parties et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de 4 mois à dater de la notification adressée par lui, un quart au moins des Parties au présent Protocole lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la Conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties l'ordre du jour provisoire de la Conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la Conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les États visés aux paragraphes 1, 3 et 4 de l'article 7 du présent Protocole.

Article 15

Notifications aux États

Outre les notifications prévues aux articles 13 et 14, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux États visés au paragraphe 1 de l'article 7 ci-dessus, ainsi qu'aux États devenus Parties au présent Protocole en application des paragraphes 3 et 4 de l'article 7:

- a) Les ratifications et adhésions en vertu de l'article 7;
- b) Les dates auxquelles le présent Protocole entrera en vigueur conformément à l'article 8;
- c) Les dénonciations en vertu de l'article 9;
- d) L'abrogation du présent Protocole conformément à l'article 10;
- e) Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 12.

Article 16

Dépositaire

L'original du présent Protocole sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États visés aux paragraphes 1, 3 et 4 de l'article 7 du présent Protocole.

FAIT à [Genève, le ...2008], en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Annexe II

**RÉSUMÉ DU RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL DES BUREAUX
DU SYSTÈME DE LA CARTE VERTE**

1. Lors d'une réunion européenne des fonds de garantie et des organismes d'indemnisation tenue à Rotterdam en novembre 2006, la décision a été prise d'instituer une coopération internationale tout à fait essentielle entre ces entités et invitant le Secrétariat du Conseil des Bureaux à leur apporter son concours administratif en la matière.

2. Un comité d'application a été créé pour orienter l'évolution de la coopération entre les fonds de garantie et les organismes d'indemnisation. Une autre réunion européenne des fonds de garantie et organismes d'indemnisation s'est tenue en novembre 2007 à Madrid.

3. La question du niveau élevé de non assurance relevé dans certains pays est devenue importante aux yeux du Conseil des Bureaux au vu du nombre de véhicules engagés dans la circulation internationale et qui ne cesse d'augmenter chaque année. En cas d'accident, ces frais sont supportés par le fonds de garantie du pays de survenance de l'accident et, par répercussion, par les automobilistes de ce pays par le biais d'une augmentation du prix de leur contrat d'assurance.

Le Conseil des Bureaux collabore avec la Commission européenne et le Comité européen des assurances (CEA) dans une recherche de solutions propres à pallier ce problème. Cette question continuera d'être l'une des premières priorités du CoB.

4. La stabilité financière du Système de la Carte verte est au cœur des efforts poursuivis par le Conseil pour assurer que d'éventuels sinistres importants ou catastrophiques soient honorés par tous les Bureaux. Le CoB étudie notamment l'amélioration des méthodes de médiation et d'arbitrage des sinistres litigieux de façon à accélérer la résolution des différends concernant les réclamations. En parallèle, le Conseil étudie la proposition d'une couverture « globale » de réassurance de façon à éviter toute rupture dans la continuité opérationnelle du système en cas de défaut systémique majeur.

5. La Carte verte est restée inchangée depuis près de 50 ans et le Conseil des Bureaux s'attèle actuellement à sa première révision de fond. Le Groupe de travail créé au sein du Conseil des Bureaux pour œuvrer sur la sécurité de la Carte verte est actuellement chargé de ce projet. Dès que l'Assemblée générale aura approuvé le format révisé, il sera soumis à la considération de la CEE-ONU.

6. Suite à l'entrée dans l'UE de la Bulgarie et de la Roumanie le 1^{er} janvier 2007, ces deux pays auraient dû être signataires de l'Accord multilatéral du CoB avant de rejoindre l'UE. Mais leur adhésion à l'Accord multilatéral a été retardée jusqu'à ce que le taux de non assurance dans ces pays arrive à des niveaux acceptables aux autres signataires de l'accord, c'est-à-dire moins de 10% du parc national de véhicules. Ces deux pays étant parvenus à atteindre le niveau requis un avenant à l'Accord multilatéral a été signé le 8 mars 2007 permettant leur adhésion en tant que signataires.

7. Suite à l'indépendance du Monténégro, un accord intérimaire entre le Conseil des Bureaux, le Bureau de Serbie et l'Association des assureurs monténégrins agissant au nom des autorités monténégrines a été mis en place à la mi-juillet 2007 afin de fournir une couverture par une carte internationale d'assurance pour les véhicules entrant ou sortant de la République du Monténégro.

8. Le Conseil des Bureaux a désigné M. Alain Pire au poste de Secrétaire général du Conseil des Bureaux à compter du 1^{er} août 2007. M. Pire occupait précédemment les fonctions de Directeur général du Bureau belge. Il succède à M. Michael Nicholson qui a pris sa retraite après avoir occupé pendant près de 10 années le poste de Secrétaire général.

Annexe III

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2008-2012

ACTIVITÉ 02.2: TRANSPORT ROUTIER

02.2.1 Infrastructure routière

ACTIVITÉS PERMANENTES

I. Application et amendement de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)

Exposé succinct: Pour adapter le réseau routier européen aux besoins futurs, le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) prendra les mesures nécessaires en vue de faire appliquer l'Accord et de modifier s'il y a lieu ses dispositions, prenant en compte l'évolution des flux de trafic ainsi que la sécurité et la sûreté du réseau.

Travail à faire:

- a) Examen de l'AGR compte tenu des nouveaux flux de trafic.

Résultats escomptés pour 2008-2009: Adoption d'amendements à l'annexe I de l'AGR, y compris la création de nouvelles routes E. Publication **en 2008** d'une carte du réseau mise à jour.

Priorité: 1

- b) ~~Examen de l'AGR en vue de Renforcer les dispositions~~ et les règles de l'AGR qui ont des incidences sur la sécurité routière, la protection de l'environnement et les économies d'énergie.

Résultats escomptés pour 2008-2009: Élaboration et adoption éventuelle de nouveaux amendements à l'annexe II de l'AGR **ou de recommandations** relatifs à la sécurité et à la sûreté.

Priorité: 1

II. Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

Exposé succinct: Pour contribuer à la construction du réseau TEM dans le cadre d'une infrastructure routière internationale intégrée, le Groupe de travail des transports routiers poursuivra sa coopération étroite avec le TEM.

Travail à faire:

- c) Évaluation des progrès accomplis et escomptés dans la réalisation du projet TEM et examen des possibilités de contribuer à son extension (par exemple, transport combiné, financement).

Résultats escomptés pour 2008-2009: Surveillance du Développement du projet TEM et adhésion de nouveaux membres à ce projet.

Priorité: 2

02.2.2 Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par route et facilitation de ces opérations

Exposé succinct: Pour simplifier et harmoniser les prescriptions concernant le transport international par route et la facilitation de ces opérations, le Groupe de travail des transports routiers élaborera et mettra à jour, si besoin est, les instruments internationaux **et/ou les recommandations** appropriés et étudiera certains aspects du transport international de voyageurs et de marchandises par route, concernant en particulier la facilitation du transport routier entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale ainsi que la simplification et l'harmonisation des procédures administratives et de la documentation.

ACTIVITÉS PERMANENTES

Travail à faire:

e)d) Mise en œuvre de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

Renforcement de la mise en œuvre de l'AETR dans le cadre de l'évaluation bisannuelle.

Résultats escomptés pour 2008-2009: ~~Alignement de l'AETR sur les nouvelles dispositions adoptées par l'Union européenne~~ **Adoption de nouvelles dispositions** concernant la réglementation des temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels. ~~Organisation d'un séminaire sur l'introduction du tachygraphe numérique pour les États non membres de l'Union européenne.~~

Priorité: 1

Évaluation de l'étude (qui doit être réalisée tous les deux ans) sur la mise en œuvre effective de l'AETR, mise en évidence de certains domaines qui posent des problèmes et élaboration de propositions visant à résoudre ces problèmes dans le prolongement de l'étude.

Priorité: 1

e)e) Examen des questions liées au système de la carte internationale d'assurance automobile (Carte verte).

Résultats escomptés pour 2008-2009: Promotion et facilitation de l'adhésion au système de la Carte verte. Examen des possibilités de mettre en place un système international d'assurance automobile pour les États d'Asie centrale et du Caucase.

Priorité: 2

e)f) Promotion de l'harmonisation des mesures fiscales et autres, en vue d'éviter toute pratique discriminatoire dans le transport routier international.

Résultats escomptés pour 2008-2009: Élaboration de propositions concernant l'harmonisation des mesures fiscales et autres dans le transport routier international.

Priorité: 3

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

02.2.3

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

Travail à faire:

- g) Modification de la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4).

Résultats escomptés pour 2008-2009: Examen de la nécessité de modifier ou de compléter la R.E.4 sur certains sujets comme la sûreté des transports de passagers **et de marchandises, de leurs conducteurs et de leur chargement, l'accès à la profession de transporteur routier et les services internationaux réguliers de transport de passagers.**

Priorité: 2

- h) Examen des difficultés, des possibilités et des faits nouveaux en matière de facilitation du franchissement des frontières et examen des possibilités de prendre des mesures efficaces, autres que juridiques, concernant le passage des frontières et les aménagements aux frontières dans le transport routier entre l'Europe orientale et l'Europe occidentale.

Résultats escomptés pour 2008-2009: Coopération, **lorsqu'il y a lieu**, avec le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) en ce qui concerne certains aspects de ~~la nouvelle annexe 8 proposée à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, tels que la délivrance de visas aux conducteurs professionnels, le certificat international de pesée de véhicule et le certificat de contrôle technique,~~ **avec le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières dans le domaine de la sûreté des infrastructures, et avec le Comité du commerce en ce qui concerne les lettres de voiture électroniques.**

Priorité: 1

- i) Examen de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) en vue de l'incorporation de l'échange de données informatisé (EDI) dans les procédures CMR.

Résultats escomptés pour 2008-2009: **Ouverture à la signature d'un nouveau protocole à la CMR introduisant la lettre de voiture électronique.**

Priorité: 1

- j) ~~Analyse de la~~ **Mise en œuvre** des accords et conventions de la CEE en rapport avec les transports.

~~Résultats escomptés pour 2008-2009: Lancement d'une étude visant à évaluer la mise en œuvre des différents accords et conventions concernant le transport routier par les Parties contractantes.~~

Adaptation du contenu de l'annexe 1B du règlement de l'UE concernant le tachygraphe numérique au contexte de l'appendice 1B à l'annexe de l'AETR et traduction de l'appendice 1B (plus de 250 pages) en russe.

Priorité: 1

Suivi de l'adoption du tachygraphe numérique par les pays non membres de l'Union européenne signataires de l'AETR.

Priorité: 1
