



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports routiers

116^e session

Genève, 13-15 octobre 2021

Rapport du Groupe de travail des transports routiers sur les travaux de sa 116^e session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	4	3
III. Instruments relatifs aux transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)	5–28	3
A. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)	5–10	3
1. État de l'Accord	5	3
2. Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).....	6–10	3
B. Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR)	11–14	4
1. État de l'Accord	11	4
2. Amendements à l'Accord	12–14	4
C. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)	15–21	4
1. État de la Convention	15	4
2. Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).....	16	4
3. Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR).....	17–21	5
D. Nouveaux instruments juridiques	22–25	6
Projet d'accord multilatéral mondial relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS).....	22–25	6



E.	Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers internationaux (R.E.4)	26–28	6
	Rapport entre l'origine des marchandises et les opérations de transport	26–28	6
IV.	Promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans le domaine des transports intérieurs (point 3 de l'ordre du jour)	29–30	7
	Infrastructures routières numériques et intelligentes	29–30	7
V.	Dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs (point 4 de l'ordre du jour)	31–33	7
	Restrictions quantitatives imposées au transport international de marchandises par route	31–33	7
VI.	Promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux (point 5 de l'ordre du jour)	34–41	7
	A. Infrastructures routières sûres et durables	34–39	7
	1. Inspections et audits de sécurité routière	34–35	7
	2. Effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et adaptation à ces changements	36–38	8
	3. Évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport	39	8
	B. Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM)	40–41	8
VII.	Facilitation du transport routier international (point 6 de l'ordre du jour)	42–43	9
	Carte internationale d'assurance automobile (carte verte)	42–43	9
VIII.	Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail (point 7 de l'ordre du jour)	44–45	9
IX.	Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour)	46–52	9
	A. Délégations nationales	46	9
	B. Organisations internationales	47	9
	C. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres organismes de l'ONU	48–52	10
X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)	53	10
XI.	Date de la session suivante (point 10 de l'ordre du jour)	54	10
XII.	Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour)	55	10
Annexe			
	Mandat du Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'e-CMR		11

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) a tenu sa 116^e session du 13 au 15 octobre 2021, sous la présidence de M. R. Symonenko (Ukraine). Étaient représentés à la réunion les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) suivants : Allemagne, Andorre, Autriche, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Israël, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Ouzbékistan, Pologne, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine.
2. Y ont aussi participé les États non membres de la CEE suivants : État de Palestine et Iran (République islamique d').
3. Étaient représentés la Commission européenne, le projet EuroMed Transport et le Secrétariat aux transports et aux communications (ECO), ainsi que les organisations intergouvernementales et non gouvernementales suivantes : Association internationale du transport aérien (IATA), Association des transporteurs routiers internationaux (ASMAP), Council of Bureaux (CoB), Pars ArGe, IN Group, Union internationale des transports routiers (IRU), Chambre de commerce et d'industrie de Moscou, Association nationale des entreprises de transport automobile et urbain de voyageurs et Confédération des organisations de contrôle du transport routier (CORTE).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

4. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour de la session tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/SC.1/415). Tous les exposés présentés au cours de la réunion peuvent être téléchargés sur le site <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/road%20transport>.

III. Instruments relatifs aux transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)

A. Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

1. État de l'Accord

5. Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail qu'aucun changement du nombre de Parties contractantes à l'AETR n'était intervenu.

2. Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

6. Le Président du Groupe d'experts de l'AETR a mis le Groupe de travail au courant des travaux du Groupe, en particulier des travaux visant à concilier le régime de l'AETR dans l'Union européenne (UE) et chez les Parties contractantes à l'AETR non membres de l'UE à la suite de l'introduction du tachygraphe intelligent dans l'UE le 15 juin 2019.
7. À sa session précédente, le Groupe de travail avait examiné la question de la modification du titre de l'Accord en en supprimant le terme « européen » et avait décidé de maintenir cette question à l'ordre du jour des sessions ultérieures. Ce changement serait cohérent avec la possibilité actuellement offerte à cinq pays non européens d'adhérer à l'Accord et avec la mesure prioritaire de la Stratégie du Comité des transports intérieurs (document ECE/TRANS/288/Add.2, tableau 1) consistant à modifier les instruments juridiques comportant des obstacles géographiques et procéduraux d'ici à 2025.
8. Le secrétaire du Groupe d'experts de l'AETR a informé le Groupe de travail que le Groupe d'experts avait demandé au secrétariat de présenter à son organe de tutelle le texte suivant (en anglais, reproduit du document informel n° 1 du Groupe d'experts (juin 2021)) à

titre de moyen possible de modifier l'article 14 de l'AETR afin d'ouvrir celui-ci à l'échelle mondiale.

9. D'après la Convention de 1968 sur la circulation routière, art. 45 :

« Le présent Accord est ouvert à l'adhésion de tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies ou membres de l'une de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique ou Parties au Statut de la Cour internationale de Justice, ainsi que de tout autre État invité par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies à devenir Partie audit Accord. »

10. Le Groupe de travail a exprimé son appui et a encouragé une Partie contractante à l'Accord à soumettre officiellement cette proposition d'amendement.

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

1. État de l'Accord

11. Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail qu'il n'était intervenu aucun changement du nombre de Parties contractantes à l'AGR, qui était de 38.

2. Amendements à l'Accord

12. À la 114^e session, le secrétariat avait appelé l'attention sur l'article 5 de l'AGR, dans lequel il est traité de l'éligibilité à devenir une partie contractante. Les membres du Groupe de travail avaient décidé de consulter leurs capitales sur l'opportunité d'ouvrir l'AGR à l'adhésion d'États non membres de la CEE et de revenir sur cette question à la 115^e session. En l'absence de retour d'information à ladite 115^e session, le Groupe de travail avait décidé de reporter la prise de décisions.

13. À l'occasion des interventions de la Lettonie, de l'Allemagne et de l'Autriche, le Groupe de travail a débattu des avantages potentiels et de la portée des amendements qui pourraient être nécessaires si les Parties contractantes devaient appuyer l'ouverture de l'Accord, y compris le fait que les points de connexion entre les réseaux régionaux pourraient être une solution de remplacement à la désignation des capitales et des grandes villes pour chaque route E dans l'annexe I.

14. Pour faciliter un examen approfondi de cette question par les Parties contractantes, le Président a demandé au secrétariat d'inviter les représentants d'autres commissions régionales de l'ONU à fournir des informations sur leurs accords régionaux équivalents. Un tel échange serait bénéfique pour toutes les commissions régionales et pourrait constituer un point de départ pour la détermination de points de connexion appropriés entre les réseaux régionaux.

C. Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)

1. État de la Convention

15. Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail qu'il n'était intervenu aucun changement du nombre de Parties contractantes à la CMR, qui était de 58.

2. Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR)

16. Le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail qu'il n'était intervenu aucun changement du nombre de Parties contractantes au Protocole à la Convention, qui était de 48. Le secrétariat a également informé le Groupe de travail que le rapport du Groupe de travail de la session précédente indiquait par erreur que le nombre de Parties contractantes était de 45.

3. Protocole additionnel à la CMR concernant la lettre de voiture électronique (e-CMR)

17. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que, depuis sa session précédente, l'Ouzbékistan avait adhéré au Protocole additionnel à la Convention, ce qui portait le nombre total de Parties contractantes à 29. L'Allemagne a fait savoir qu'elle déposerait prochainement son instrument d'adhésion au Protocole additionnel à la Convention.

18. La Slovénie, l'Allemagne, la Lettonie, l'Union internationale des transports routiers et l'Union des chambres et des bourses de marchandises de Turquie ont présenté un document sur la mise en œuvre de l'e-CMR (document ECE/TRANS/SC.1/2021/1) fondé sur les débats et les travaux du groupe informel d'experts de l'e-CMR entre mai 2020 et juillet 2021 pour donner suite à la demande d'un document sur le sujet qu'avait formulée le Comité à sa quatre-vingt-unième session. La Slovénie a présenté ce document, qui comprend cinq sections (contexte et introduction, avantages et coûts de la mise en œuvre, projets pilotes e-CMR, enseignements tirés de l'expérience et conclusions). Le Groupe de travail a exprimé sa gratitude aux auteurs et a pris note des informations et des conclusions énoncées dans le document, et a demandé qu'il soit soumis au Comité à sa session suivante.

19. Le Groupe de travail a également été invité à examiner deux documents établis par le secrétariat pour donner suite au document susmentionné (ECE/TRANS/SC.1/2021/1). Le premier (ECE/TRANS/SC.1/2021/2) était une analyse comparative des procédures opérationnelles énoncées dans le Protocole e-CMR et des services fournis par plusieurs projets expérimentaux à ce jour. Dans le second document (ECE/TRANS/SC.1/2021/3) figurent plusieurs scénarios relatifs à une éventuelle architecture de haut niveau d'un futur système e-CMR, y compris une proposition concrète faite par le secrétariat en vue de l'élaboration d'un registre et d'un système international e-CMR dans le cadre de la CEE.

20. Le Groupe de travail a décidé de créer officiellement un Groupe d'experts de la mise en œuvre de la procédure e-CMR pour une durée de deux ans (2022 et 2023) afin de débattre et, si possible, de convenir des dispositions de l'article 5 du Protocole additionnel à la CMR, y compris leur objectif et leur champ d'application, l'architecture de haut niveau et les spécifications conceptuelles d'un futur environnement qui soutiendrait la conclusion et l'échange de lettres de voiture électroniques conformément aux dispositions de la CMR et de son Protocole additionnel. Ces travaux devraient également inclure une évaluation de l'effet des scénarios possibles de mise en œuvre d'un futur système e-CMR. Le Groupe d'experts aura notamment pour tâche de définir et de décrire (liste non exhaustive) :

- La portée et les objectifs d'un futur système e-CMR ;
- Les parties prenantes du système e-CMR ;
- L'architecture de haut niveau du système e-CMR ;
- La méthode d'émission et de remise de la lettre de voiture électronique à l'ayant droit ;
- La manière de garantir que la lettre de voiture électronique conserve son intégrité ;
- La manière dont la partie titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique est en mesure de démontrer ce droit ;
- La manière dont la confirmation est donnée que la livraison au destinataire a été effectuée ;
- Les procédures permettant de compléter ou modifier la lettre de voiture électronique ;
- Les procédures permettant le cas échéant de remplacer la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture émise par des moyens différents ;
- Les spécifications conceptuelles ;
- L'évaluation des effets.

21. Toutes les parties prenantes éventuelles des gouvernements et du secteur privé devront être invitées à participer à ce groupe d'experts. On trouvera en annexe au présent rapport le mandat proposé pour le groupe. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de soumettre le mandat approuvé au Comité des transports intérieurs et au Comité exécutif pour approbation définitive.

D. Nouveaux instruments juridiques

Projet d'accord multilatéral mondial relatif au transport régulier international de voyageurs par autobus et autocar (OmniBUS)

22. À sa 114^e session, le Groupe de travail avait repris ses débats en présence des représentants de la Fédération de Russie, de la Suisse et de la Turquie. La Fédération de Russie avait indiqué qu'elle était prête à accepter le libellé du paragraphe 3 de l'article 25 proposé dans le document ECE/TRANS/SC.1/2015/3, mais pas l'option présentée dans la « variante ». Elle avait retiré sa réserve au texte du paragraphe 10 de l'annexe VI. En outre, elle avait proposé un texte additionnel pour la « Note importante » de la demande d'autorisation figurant à l'annexe I. Le Président avait demandé à la Fédération de Russie, à la Suisse et à la Turquie de collaborer (par exemple dans le cadre de réunions des « Amis du Président » ou d'autres méthodes informelles) pour mettre la dernière main au texte du projet d'accord, et de soumettre un texte définitif pour adoption à la session suivante. En raison des perturbations des processus de travail habituels découlant de la pandémie de COVID-19, ces réunions n'avaient pas eu lieu en 2020.

23. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'après la 115^e session, il avait effectué un suivi auprès de la Fédération de Russie, de la Suisse et de la Turquie afin de s'assurer qu'elles continuaient de s'intéresser à la question. Le secrétariat a communiqué les réponses reçues de la Suisse et de la Turquie, respectivement les 18 et 30 novembre 2020. En résumé, la Suisse et la Turquie ont indiqué qu'elles ne continueraient pas de participer aux débats sur la proposition d'accord.

24. Compte tenu de faits énoncés ci-dessus ainsi que des difficultés suscitées par la pandémie de COVID-19 pour les services de transport de passagers, le Groupe de travail a décidé de maintenir ce point à son ordre du jour mais de suspendre les débats sur ce sujet jusqu'à ce que le secteur des transports ait eu l'occasion de se rétablir plus complètement (par exemple en 2023 ou 2024).

25. La Commission européenne a fourni une nouvelle information selon laquelle le Protocole à l'accord Interbus concernant le Maroc avait été retiré à la demande du Maroc. La CE a également indiqué que le Protocole à l'accord Interbus concernant les services réguliers et les services réguliers spéciaux était ouvert à la signature et à la ratification depuis le 23 octobre 2020. Il avait été signé par deux Parties contractantes, et d'autres avaient fait savoir qu'elles étaient intéressées à signer et ratifier le Protocole en suivant les procédures internes. Le Groupe de travail a demandé à la Commission européenne de le tenir informé à sa session suivante.

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

Rapport entre l'origine des marchandises et les opérations de transport

26. À sa 114^e session, le Groupe de travail avait demandé à la Lettonie, à la Pologne, à la Fédération de Russie et à la Turquie de se pencher sur les définitions énoncées aux paragraphes 47 et 48 du rapport de ladite session (document ECE/TRANS/SC.1/412) et de convenir d'une définition du « transport bilatéral » en tant que nouveau sous-point 4.1.9 du document ECE/TRANS/SC.1/2019/3/Rev.1 à soumettre à sa 115^e session.

27. À sa 115^e session, la Pologne avait soumis le document informel n° 5 à la place du document ECE/TRANS/SC.1/2019/3/Rev.1 et le Président avait invité la Pologne, la Fédération de Russie et la Turquie à collaborer en vue de soumettre une proposition conjointe ou, à défaut, des propositions séparées à la présente session.

28. La Pologne a informé le Groupe de travail qu'elle avait assuré un suivi avec la Turquie et la Fédération de Russie avant la réunion, mais qu'elles n'étaient pas encore parvenues à un accord sur une proposition conjointe. Après un échange de vues entre la Pologne, la Turquie et la Fédération de Russie, le Président a renouvelé l'invitation faite aux auteurs de propositions de collaborer en vue de soumettre une proposition conjointe ou des propositions séparées à la session suivante.

IV. Promotion des nouvelles technologies et de l'innovation dans le domaine des transports intérieurs (point 3 de l'ordre du jour)

Infrastructures routières numériques et intelligentes

29. Le Liechtenstein a présenté un exposé sur la gestion du cycle de vie d'un véhicule au moyen de la technologie des chaînes de blocs. Le Groupe de travail a vivement remercié le Liechtenstein pour cet exposé et a discuté de l'applicabilité du modèle ou de la démarche à d'autres pays et à divers aspects de la logistique des transports.

30. La Pologne s'est portée volontaire pour présenter à la session suivante un exposé sur ses systèmes numériques destinés à enregistrer les transactions fiscales et à percevoir les taxes au moyen de dispositifs en ligne en ce qui concernait les services de taxi et autres services de transport similaires.

V. Dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques en matière de transports intérieurs (point 4 de l'ordre du jour)

Restrictions quantitatives imposées au transport international de marchandises par route

31. À la 114^e session, la Commission européenne avait indiqué que les taxes de transit que les transporteurs turcs paient en Bulgarie, en Grèce et en Roumanie étaient compatibles avec l'union douanière entre l'Union européenne et la Turquie. Le représentant de l'Autriche a fait référence à la décision C629/16 de la Cour de justice européenne, dans laquelle il était déclaré que le système de quotas bilatéraux était conforme à ladite union douanière.

32. En raison de contraintes de temps lors de la session précédente, le Groupe de travail n'avait pas été en mesure d'examiner ce point et avait décidé de le maintenir à l'ordre du jour de la présente session afin que la Turquie et la Commission européenne puissent faire le point sur cette question si elles le souhaitaient.

33. L'Autriche a fourni des informations sur deux affaires, dont la C629/16, concernant le règlement des différends et a suggéré que ce système tel que convenu dans le traité sur l'union douanière était la meilleure voie pour résoudre ces différends. En l'absence de toute autre contribution, le Groupe de travail a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa session suivante.

VI. Promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux (point 5 de l'ordre du jour)

A. Infrastructures routières sûres et durables

1. Inspections et audits de sécurité routière

34. À sa 114^e session, le Groupe de travail avait décidé de réfléchir à la question de faire du sujet des infrastructures routières sûres et durables en général un nouveau point de l'ordre du jour de ses futures sessions (ECE/TRANS/SC.1/412, par. 25).

35. En raison de contraintes de temps lors de sa session précédente, le Groupe de travail avait décidé de reporter le débat à la présente session. La Lettonie a souligné que les audits de sécurité routière et les inspections techniques étaient l'un des outils permettant d'atteindre l'objectif d'une infrastructure sûre pour tous les usagers de la route et de prévenir les

accidents. Le Groupe de travail a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa session suivante pour l'examiner de manière approfondie.

2. Effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et adaptation à ces changements

36. Le secrétaire du Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements (WP.5/GE.3) a rendu compte des progrès accomplis dans l'exécution du mandat du Groupe d'experts. Il s'agissait notamment des travaux menés pour recenser les effets des changements climatiques susceptibles de toucher les professionnels des transports, examiner les seuils et évaluer la criticité des réseaux d'infrastructures, ainsi que de l'examen des fiches d'information sur les moyens d'adaptation et des études de cas en vue de recenser les lacunes qu'avait entrepris le Groupe.

37. Des informations sur les ateliers passés et prévus organisés sous les auspices du Groupe d'experts ont également été partagées. Il s'agissait notamment d'une conférence qui se tiendrait à Moscou les 15 et 16 novembre 2021, intitulée *Assessment of Climate Change Impacts: Deployment of New Technologies and Materials for Maintaining Design Road Characteristics During Adaptation of Transport Infrastructure to Climate Change* (« Évaluation des effets des changements climatiques : Déploiement de nouvelles technologies et de nouveaux matériaux pour maintenir les caractéristiques nominales des routes pendant l'adaptation des infrastructures de transport aux changements climatiques»). Le Groupe de travail s'est félicité de ces informations et a demandé à être tenu au courant à sa session suivante.

38. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il avait échangé avec la Commission européenne au sujet de la possibilité d'obtenir des fichiers de formes (*shapefiles*) relatifs aux routes E à partir de la base de données du RTE-T. De nouvelles informations seraient fournies à la session suivante.

3. Évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport

39. Le Secrétaire du Groupe d'experts de l'analyse comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (WP.5/GE.4) a fait le point sur les travaux du Groupe d'experts, notamment la prorogation de son mandat, les activités menées à ce jour, les résultats obtenus et les problèmes à régler. Les membres du Groupe de travail ont également été encouragés à répondre à un questionnaire récemment élaboré sur les coûts d'entretien et d'exploitation des transports, qui avait fait l'objet d'un récent courriel du secrétariat au Groupe de travail.

B. Projet d'autoroute transeuropéenne (TEM)

40. Le Directeur du projet TEM a présenté un exposé sur l'état d'avancement du projet TEM depuis la session précédente. Il a notamment présenté les rapports du projet TEM publiés par la CEE, à savoir : *Building Information Modelling (BIM) for road infrastructure: TEM requirements and recommendations* (« Modélisation des données sur la construction dans le domaine de l'infrastructure routière : Prescriptions et recommandation du projet TEM »), *Business models for the road sector/TEM Network: considerations and recommendations* (« Modèles de rentabilité pour le secteur routier et le réseau du projet TEM : Considérations et recommandations »), et *Tools for asset management: TEM recommendations for road operators* (« Outils de gestion des ressources : Recommandations du projet TEM à l'intention des exploitants du secteur routier »). Le Directeur a aussi fait part des domaines stratégiques du projet TEM pour la période de 2022 à 2026, notamment la mobilité sûre et durable (y compris la résilience), les nouvelles technologies, les politiques des transports (y compris la planification multimodale, la réalisation de projets et le financement), l'exploitation et la gestion des performances.

41. Enfin, le Directeur du projet TEM a suggéré des domaines possibles de coopération avec le Groupe de travail, notamment l'élaboration d'un document sur les meilleures pratiques en matière d'audits de sécurité routière et d'inspections techniques. Le Président a

accueilli favorablement cette suggestion et a invité les membres du Groupe de travail, avec le concours du secrétariat, à participer à l'élaboration de ce document ou de tout autre document approprié pour la session suivante.

VII. Facilitation du transport routier international (point 6 de l'ordre du jour)

Carte internationale d'assurance automobile (carte verte)

42. Le Directeur général du Council of Bureaux (CoB) a présenté deux documents. Dans le document ECE/TRANS/SC.1/2021/4 figure une proposition visant à ce que le certificat international d'assurance automobile (carte verte) puisse être présenté en format PDF au moyen d'appareils électroniques. Le CoB proposait aussi de faire de l'annexe 1 de la RE.4 une résolution séparée et indépendante. Dans le document informel n° 1 figuraient des informations sur les évolutions récentes du système de la « carte verte ».

43. Le Groupe de travail a remercié le Directeur pour son compte rendu annuel et s'est félicité des initiatives du CoB en faveur de la numérisation en général, notamment la proposition visant à ce que le certificat international d'assurance automobile (carte verte) puisse être présenté sous forme de PDF au moyen d'appareils électroniques. Le Groupe de travail a décidé de reporter son débat sur le document ECE/TRANS/SC.1/2021/4 à sa session suivante, après que les membres du Groupe de travail auraient eu l'occasion de consulter leurs capitales et les autres autorités compétentes.

VIII. Révision du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail (point 7 de l'ordre du jour)

44. En 2016, la Belgique et l'Allemagne avaient soumis une proposition de modification du mandat et du Règlement intérieur du Groupe de travail (document informel n°s 3 et 4 (2016)). À la session précédente, l'Allemagne avait soumis le document ECE/TRANS/SC.1/2020/2, dans lequel sont récapitulés les changements apportés par les documents informels précédents. En raison de contraintes de temps, le Groupe de travail avait décidé de reporter son examen à la présente session.

45. Adoptant une lecture du document paragraphe par paragraphe, le Groupe de travail a examiné le texte existant et le nouveau texte proposé figurant dans le préambule et l'annexe. À sa session suivante, le Groupe de travail procéderait à la lecture et l'examen du document en commençant par l'article premier du Règlement intérieur. Le Président a invité les membres du Groupe de faire part de leurs observations, le cas échéant, à l'Allemagne et au secrétariat au plus tard le 30 juin 2022 afin que le document ECE/TRANS/SC.1/2020/2/Rev.1 puisse être établi pour la session suivante en tenant compte des observations reçues sur le préambule et l'annexe.

IX. Activités présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 8 de l'ordre du jour)

A. Délégations nationales

46. Les délégations nationales n'ont communiqué aucune nouvelle information.

B. Organisations internationales

47. Les organisations internationales n'ont communiqué aucune nouvelle information.

C. Activités d'organes de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et d'autres organismes de l'ONU

48. Le Groupe de travail a été informé des résultats des sessions pertinentes du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires.

49. Le secrétaire du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) a communiqué des informations sur les travaux du Forum mondial relatifs à la numérisation, notamment la proposition d'amendement d'un nouvel article 34 *bis* de la Convention de 1968 sur la circulation routière, un projet de résolution sur les activités du conducteur autres que la conduite lorsque le système de conduite automatisée exerçait un contrôle dynamique, les signaux acoustiques et optiques et la création d'un nouveau groupe d'experts chargé de rédiger un instrument juridique sur l'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation. Le rapport du Forum mondial peut être consulté à l'adresse <https://unece.org/transport/events/wp1-global-forum-road-traffic-safety-83rd-session>.

50. Le secrétaire du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) a informé le Groupe de travail des activités déployées par le WP.5 pour la mise en œuvre des liaisons de transport Europe-Asie, de mesures fondées sur les couloirs de transport et de l'Observatoire international des infrastructures de transport. Il a aussi fait part d'informations sur les activités du Groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions du secteur des transports à la pandémie de COVID-19, qui relevait du WP.5, et sur les indicateurs de connectivité des transports intérieurs durables (SITCIN) pour la route, le rail, les voies navigables et le transport intermodal.

51. Le secrétariat a également informé le Groupe de travail de son projet d'autopartage et de covoiturage axé sur les pays d'Asie centrale, notamment des résultats à venir, notamment le rapport final.

52. Compte tenu des synergies que présentaient les groupes de travail et le projet susmentionnés avec le Groupe de travail et ses travaux, le Groupe a demandé au secrétariat de faire le point sur tous ces éléments à sa session suivante.

X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

53. Le Groupe de travail a demandé au secrétaire de mettre à jour la documentation pertinente sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030 de manière à traduire les progrès réalisés sur les points de celle-ci liés aux travaux du Groupe de travail, notamment l'e-CMR, le projet OmniBUS et l'infrastructure numérique.

XI. Date de la session suivante (point 10 de l'ordre du jour)

54. Le Groupe de travail a été informé que sa session suivante aurait lieu du 18 au 20 octobre 2022. La date limite pour la soumission des documents officiels était fixée au 22 juillet 2022.

XII. Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour)

55. Le Groupe de travail a adopté le rapport de la présente session.

Annexe

Mandat du Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'e-CMR

Note du secrétariat

I. Introduction

1. On trouvera dans la présente annexe le mandat et le cahier des charges du nouveau Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'e-CMR. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1), à sa 116^e session (Genève, 13-15 octobre 2021), a recommandé la création du nouveau Groupe d'experts et en a adopté le mandat tel qu'il figure ci-dessous. Le Groupe de travail a également demandé au secrétariat de soumettre le mandat au Comité des transports intérieurs pour approbation à sa session suivante, prévue en février 2022.

II. Mandat

2. Le Groupe d'experts de la mise en œuvre de l'e-CMR débattera et, si possible, conviendra des dispositions de l'article 5 du Protocole additionnel à la CMR, y compris l'objectif et le champ d'application, l'architecture de haut niveau et les spécifications conceptuelles d'un futur environnement qui favoriserait la conclusion et l'échange de lettres de voiture électroniques conformément aux dispositions de la CMR et de son Protocole additionnel. Ces travaux comprendront également une évaluation des incidences des scénarios possibles de mise en œuvre d'un futur système e-CMR.

3. Le Groupe d'experts, compte tenu de la complexité de sa tâche, est établi pour une durée de deux ans (2022-2023).

III. Cahier des charges

A. Tâches

4. Le Groupe d'experts définira et décrira notamment (liste non exhaustive) :
- La portée et les objectifs d'un futur système e-CMR ;
 - Les parties prenantes du système e-CMR ;
 - L'architecture de haut niveau du système e-CMR ;
 - La méthode d'émission et de remise de la lettre de voiture électronique à l'ayant droit ;
 - La manière de garantir que la lettre de voiture électronique conserve son intégrité ;
 - La manière dont la partie titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique est en mesure de démontrer ce droit ;
 - La manière dont la confirmation est donnée que la livraison au destinataire a été effectuée ;
 - Les procédures permettant de compléter ou modifier la lettre de voiture électronique ;
 - Les procédures permettant le cas échéant de remplacer la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture émise par des moyens différents ;
 - Les spécifications conceptuelles ;
 - L'évaluation des effets.

B. Méthodes de travail

5. Le Groupe d'experts sera créé et mènera ses activités conformément aux Directives de la CEE relatives aux équipes de spécialistes, approuvées par le Comité exécutif de la CEE le 31 mars 2010 (ECE/EX/2/Rev.1). À sa première réunion, le Groupe d'experts adoptera un plan de travail définissant les tâches à accomplir et établissant un calendrier d'exécution pour chaque activité.
6. Il est prévu que le Groupe d'experts se réunisse au moins trois fois en 2022 et trois fois en 2023 avant de soumettre son rapport final au Groupe de travail des transports routiers à sa 118^e session, prévue en 2023. Les réunions se tiendront au Palais des Nations, à Genève, sauf si elles sont accueillies par des pays ou des organisations partenaires.
7. Le Président du Groupe d'experts fera rapport au Groupe de travail des transports routiers à sa session annuelle sur les travaux en cours.
8. Pour toutes les sessions tenues au Palais des Nations, à Genève, la traduction des documents et l'interprétation simultanée de ses sessions en langues anglaise, française et russe seront assurées par la CEE.
9. La participation au Groupe d'experts est ouverte à tous les pays membres de l'ONU et à tous les experts concernés. Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées, ainsi que les secteurs concernés du fret, de l'expédition, de la logistique et des transports sont invités à participer et à fournir des conseils d'experts conformément aux règles et pratiques de l'ONU.

C. Secrétariat

10. La CEE fournira des services de secrétariat au Groupe d'experts et assurera une coopération étroite avec toutes les parties prenantes, notamment les secrétariats du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et de l'Union internationale des transports routiers (IRU).
-