



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Quatre-vingt-troisième session

Genève, 23-26 février 2021

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Questions de gouvernance et décisions cruciales pour le Comité et ses organes subsidiaires : décisions relatives aux organes subsidiaires et à la structure du Comité

Décisions relatives aux organes subsidiaires et à la structure du Comité

Note du secrétariat

I. Décisions relatives aux groupes de travail

1. Le Comité sera **invité à adopter** le mandat révisé du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), comme demandé par le SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/234). Le mandat révisé, tel qu'il figure à l'**annexe I** du présent document, a été élaboré conformément à la Stratégie du Comité des transports intérieurs à l'horizon 2030.

II. Décisions relatives aux groupes d'experts

2. Le Comité **souhaitera peut-être souligner** que les groupes d'experts jouent un rôle important d'instances efficaces d'exécution de ses mandats, tout en **notant** qu'ils sont établis et fonctionnent conformément aux Directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement des équipes de spécialistes sous l'égide de la CEE (ECE/EX/2/Rev.1). À cet égard, le Comité **souhaitera peut-être informer toutes les parties prenantes intéressées** que la création ou la prorogation du mandat des groupes d'experts supervisés par lui ou par ses organes subsidiaires (organismes de tutelle) nécessite une décision positive du Comité, qui est ensuite soumise à l'approbation du Comité exécutif.

A. Décisions relatives à la création de nouveaux groupes d'experts

1. Nouveau groupe d'experts chargé de rédiger un nouvel instrument juridique relatif aux nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs

3. Le Comité souhaitera peut-être **approuver la création** d'un nouveau groupe d'experts chargé de rédiger un nouvel instrument juridique relatif aux nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs, à la demande du SC.2 (ECE/TRANS/SC.2/234). Le mandat de ce nouveau groupe d'experts figure à l'**annexe II** du présent document.



2. Nouveau Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique relatif à l'utilisation de véhicules automatisés dans la circulation routière

4. Le Comité se souviendra peut-être qu'à sa quatre-vingt-deuxième session, il avait accueilli favorablement l'initiative du WP.1 portant sur la nécessité d'établir un nouvel instrument juridique relatif à l'utilisation de véhicules automatisés dans la circulation routière et, pour accélérer la procédure, avait autorisé son Bureau à examiner et à approuver la demande de création de ce nouveau groupe d'experts, après l'approbation de son mandat par le WP.1 (ECE/TRANS/294, par. 54).

5. Le mandat de ce nouveau groupe d'experts a été adopté par le WP.1 à sa quatre-vingt-unième session (ECE/TRANS/WP.1/173, par. 27), tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.1/2020/2/Rev.1. Il est reproduit à l'**annexe III** du présent document avec un ajustement technique (sans objet en français).

6. Le Bureau, **rappelant** la décision de la plénière du Comité l'autorisant à examiner et à approuver la demande de création d'un nouveau groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique relatif à l'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation routière, après l'adoption de son mandat par son organisme de tutelle (WP.1), et **notant** que le mandat du nouveau groupe d'experts a été adopté mais uniquement en version anglaise, **a décidé de recommander au Comité d'approuver** la création du nouveau groupe d'experts sur la base du mandat reproduit à l'**annexe III** du présent document, et **a demandé** au secrétariat de prendre les dispositions nécessaires pour que ledit mandat soit soumis en temps voulu au Comité à sa quatre-vingt-troisième session annuelle, traduit dans les trois langues officielles de la CEE, en tenant compte des considérations suivantes :

- Le Groupe d'experts ne doit pas remplacer les groupes informels existants qui travaillent sur la question dans le cadre d'autres groupes de travail du Comité ;
- Il est essentiel que le Groupe d'experts intègre dans ses délibérations les points de vue et les contributions des organisations non gouvernementales.

7. Le Comité **sera invité à approuver** la création d'un nouveau groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique relatif à l'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation routière, comme demandé par le WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/173, par. 27 ; ECE/TRANS/WP.1/2020/2/Rev.1 ; et ECE/TRANS/2021/7, annexe III, décision n° 16). Le mandat du nouveau groupe d'experts figure à l'**annexe III** du présent document.

B. Décisions relatives à la prorogation du mandat de groupes d'experts existants

8. Le Comité **sera invité à approuver** la prorogation du mandat des groupes d'experts ci-après :

- Celle du Groupe d'experts de la signalisation routière, jusqu'au 31 décembre 2022, à la demande du WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/173, par. 31 ; et ECE/TRANS/2021/7, annexe III, décision n° 17) pour permettre au Groupe d'achever les travaux sur les signaux routiers « additionnels », c'est-à-dire les signaux qui pourraient être considérés comme faisant partie de la Convention de 1968 à l'avenir ;
- Celle du Groupe d'experts de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), jusqu'au 30 juin 2023, à la demande du SC.1 (ECE/TRANS/SC.1/414, par. 8) ;
- Celle du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, pour une année supplémentaire, à la demande du WP.5 (ECE/TRANS/WP.5/68, par. 34) afin de poursuivre et de réorganiser ses efforts de collecte de données dans tous les modes de transport, ce qui permettrait d'établir un rapport final plus riche en données en 2021.

Annexe I

Mandat révisé du Groupe de travail des transports par chemin de fer¹

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) agira dans le cadre des politiques de l'Organisation des Nations Unies et de la Commission économique pour l'Europe (CEE), sous la supervision générale du Comité des transports intérieurs (CTI) et conformément au mandat de la CEE (document E/ECE/778/Rev.5).

2. Le SC.2 s'acquittera de ses tâches conformément aux Directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement de groupes de travail sous l'égide de la CEE, telles qu'elles ont été approuvées par le Comité exécutif de la CEE à sa quatrième réunion, le 14 juillet 2006 (ECE/EX/1). Ces directives définissent le statut et les caractéristiques du Groupe de travail, y compris son mandat et sa prolongation, qui doivent faire l'objet d'un examen tous les cinq ans, sa composition et les membres de son bureau, ses méthodes de travail, ainsi que son secrétariat, qui est assuré par la Division des transports durables de la CEE.

3. Les activités énumérées ci-après sont conformes au but du sous-programme relatif aux transports de la Division des transports durables de la CEE, qui est de faciliter les mouvements internationaux de personnes et de marchandises par les moyens de transport intérieurs et de porter la sûreté, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique et la sécurité des transports à des niveaux qui contribuent véritablement au développement durable. Elles sont également conformes à la stratégie du CTI à l'horizon 2030, dans le cadre de laquelle les quatre piliers suivants ont été sélectionnés comme base de ses actions futures :

- **Pilier A : Plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales sur les transports intérieurs.** Renforcer son rôle de plateforme des Nations Unies pour les conventions relatives aux transports intérieurs auprès de tous les États Membres de l'ONU et demeurer à l'avant-garde de l'action déployée à l'échelle mondiale pour : lutter contre l'insécurité routière, grâce à son approche à 360° de la sécurité routière ; réduire les émissions en fixant et en promouvant ses normes relatives aux véhicules ; et réduire les obstacles frontaliers grâce à son large éventail de conventions relatives à la facilitation du passage des frontières ;
- **Pilier B : Plateforme des Nations Unies pour le soutien aux nouvelles technologies et aux innovations dans le domaine des transports intérieurs.** Faire en sorte i) d'être en phase, dans l'exercice de ses fonctions de réglementation, avec l'évolution des **technologies** de pointe qui suscitent l'innovation dans les transports – en particulier dans les domaines des systèmes de transport intelligents, des véhicules autonomes et de la numérisation –, de façon à améliorer la sécurité routière, les performances environnementales, l'efficacité énergétique, la sécurité des transports intérieurs et la prestation de services efficaces dans le secteur des transports ; ii) d'éviter que les différents processus de modification des différentes conventions n'entraînent une fragmentation ; et iii) d'éviter qu'une réglementation trop précoce n'entrave le progrès ;
- **Pilier C : Plateforme des Nations Unies pour les dialogues régionaux, interrégionaux et mondiaux sur les politiques des transports intérieurs.** Offrir une plateforme de dialogue politique pour examiner les nouveaux défis qui se posent dans le domaine des transports **intérieurs**, ainsi que des propositions visant à améliorer les infrastructures et l'exploitation, à sa session annuelle ;
- **Pilier D : Plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux.** Fournir un cadre réglementaire complet et harmonisé, s'il y a lieu, et un point de référence institutionnel à l'appui de la connectivité internationale, et

¹ Texte reproduit à partir du document ECE/TRANS/SC.2/2020/1 (les paragraphes ont été renumérotés).

mettre sur pied des initiatives, des accords ou des corridors, ou s'appuyer sur ceux qui existent déjà, selon que de besoin.

4. Les principales activités sélectionnées pour l'avenir sont les suivantes :

a) Actualiser et étendre la portée géographique du réseau de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), augmenter le nombre de Parties contractantes à l'AGC, et examiner l'AGC en vue, éventuellement, d'appliquer et, dans toute la mesure possible, d'améliorer les normes et les paramètres d'exploitation en vigueur ; et examiner attentivement la cohérence entre les paramètres de l'AGC et les normes applicables aux infrastructures en vigueur au sein de l'Union européenne (UE), l'Union économique eurasiennne et dans d'autres pays de la région de la CEE, en vue de les harmoniser selon qu'il convient (**pilier A**) ;

b) Justifier la nécessité pour le secteur ferroviaire de disposer de nouveaux instruments juridiques relatifs au transport de voyageurs et de marchandises afin d'encourager la poursuite de la transition vers le rail, qui est le mode de transport le plus durable, et répondre aux besoins des économies de la région à la suite du changement de modèle dans le secteur des transports, provoqué par l'épidémie de COVID-19 (**pilier A**) ;

c) Élaborer, améliorer et tenir à jour des outils en ligne tels que l'outil de consultation sur le Web mis au point pour se renseigner sur le réseau de l'AGC et sur celui de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), y compris les normes relatives à ses infrastructures, et l'Observatoire de la sûreté des chemins de fer (**pilier B**) ;

d) Améliorer la coordination intermodale et l'intégration des chemins de fer avec d'autres modes de transport afin de contribuer au développement de systèmes de transport paneuropéens durables, en tenant compte des liens entre les réseaux E de la CEE et en étroite coopération avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) (**pilier D**) ;

e) Favoriser le développement du transport durable en passant en revue les progrès technologiques dans le domaine du transport ferroviaire qui visent à accroître l'efficacité des opérations de transport (**pilier B**) ;

f) Contribuer à l'élaboration d'approches harmonisées en matière de sécurité dans le secteur, par un débat constant sur les questions de sécurité ferroviaire (**pilier C**) ;

g) Favoriser le développement d'un système ferroviaire sûr, par l'échange des meilleures pratiques dans ce domaine (**pilier D**) ;

h) Suivre l'évolution du projet de chemin de fer transeuropéen de la CEE (TER) et examiner plus avant les interactions entre les activités TER et les activités du SC.2 (**pilier D**) ;

i) Évaluer, étudier et examiner les tendances, l'évolution et les débouchés du trafic ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, et étudier les possibilités de contribution future au projet de développement des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) et les possibilités d'interaction avec ce projet, ainsi que la formulation de conclusions et de recommandations pertinentes en collaboration avec le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (**pilier C**) ;

j) Faciliter le transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne au moyen de procédures de passage des frontières améliorées et de l'harmonisation des spécifications techniques des différents systèmes ferroviaires et de leur fonctionnement au niveau des frontières, compte tenu de la coopération au sein du groupe de contact entre l'Organisation pour la coopération des chemins de fer et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (**pilier A**) ;

k) Soutenir la mise en œuvre de programmes de groupes d'experts et d'équipes spéciales sur les questions techniques et juridiques relatives aux chemins de fer, tels que ceux établis par le Groupe de travail et le Comité des transports intérieurs, et examiner les tendances, les besoins et les difficultés du marché ferroviaire en créant des groupes spéciaux d'experts et en élaborant des études, selon que de besoin (**pilier A**) ;

l) Suivre l'évolution de la situation concernant les corridors de transport ferroviaire paneuropéens, en coopération avec la Commission européenne (**pilier C**) ;

m) Examiner les tendances générales de l'évolution du transport ferroviaire et de la politique relative à ce mode de transport, analyser les questions économiques spécifiques relatives au transport ferroviaire, contribuer à la collecte, à la compilation et à la diffusion de statistiques du transport ferroviaire, en coopération avec le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), d'autres organisations gouvernementales et non gouvernementales, des groupes d'experts et des équipes spéciales, et élaborer des rapports, des études et des publications concernant l'évolution du transport ferroviaire et les meilleures pratiques à cet égard (**pilier C**).

5. Le SC.2 promouvra et assurera la coopération technique et le renforcement des capacités dans le domaine du transport ferroviaire.

6. Le SC.2 encouragera la participation à ses activités en favorisant la coopération et la collaboration avec la Commission européenne, les organisations intergouvernementales et non gouvernementales, ainsi qu'avec les autres commissions régionales des Nations Unies et d'autres organisations ou organes du système des Nations Unies.

7. Le SC.2 collaborera étroitement avec les autres organes subsidiaires du CTI et d'autres organes de la CEE sur des questions d'intérêt commun.

Annexe II

Mandat du Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs²

Travaux à réaliser et résultats escomptés

1. Le Groupe d'experts s'emploiera à mener les tâches suivantes :
 - a) Déterminer les paramètres techniques et fonctionnels nécessaires à la définition des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs ;
 - b) Définir quelles gares du réseau AGC pourraient être classées comme nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs et préciser leur type le cas échéant ;
 - c) Déterminer quel instrument juridique ou quel outil devrait être employé pour définir et mettre en place ces nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs et élaborer les dispositions juridiques nécessaires ;
 - d) Analyser le cadre juridique régissant le transport international de voyageurs afin de recenser les restrictions qui entravent le développement du transport international de voyageurs par chemin de fer dans le trafic est-ouest et élaborer des recommandations pour son amélioration ;
 - e) Établir un document (recommandations, plan d'action conjoint, résolution du Comité des transports intérieurs de la CEE) sur les mesures de soutien aux transporteurs ferroviaires internationaux dans le contexte de la crise provoquée par la pandémie de la nouvelle infection à coronavirus COVID-19 ;
 - f) Proposer une voie à suivre sous la forme d'un rapport pour examen par le Groupe de travail des transports par chemin de fer.

Méthodes de travail

2. Le Groupe d'experts devrait prendre en compte les instruments juridiques, les normes et les directives dont se servent déjà, pour classer les différents types de gares, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer, l'Union internationale des chemins de fer, les exploitants de chemins de fer, les gestionnaires d'infrastructures et les experts du secteur. Il devrait aussi étudier les pratiques optimales d'autres secteurs, en s'intéressant particulièrement au secteur de l'aviation.
3. 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 Commission le 31 mars 2010 (ECE/EX/2/Rev.1). À sa première réunion, le Groupe d'experts adoptera un plan de travail indiquant clairement ses objectifs et les tâches à accomplir, assorti d'un calendrier d'exécution.
4. Il est prévu que le Groupe d'experts se réunisse deux fois en 2021, au moins deux fois en 2022 et au moins deux fois en 2023, au Palais des Nations à Genève (si nécessaire également sous forme hybride), avant d'achever ses activités par la communication d'un rapport au Groupe de travail des transports par chemin de fer à sa soixante-dix-septième session (novembre 2023, Genève).
5. Pour toutes les sessions tenues au Palais des Nations à Genève, l'élaboration des documents (au moins quatre par session), la traduction des documents dans les langues officielles de la CEE et l'interprétation simultanée en anglais, français et russe seront assurées par la Commission.

² Reproduit de l'annexe au document ECE/TRANS/SC.2/2020/3/Rev.1.

6. La participation aux travaux du Groupe d'experts est ouverte à tous les représentants des États Membres de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et à tous les experts concernés. Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales concernées, ainsi que les autorités et les compagnies ferroviaires et les associations de voyageurs intéressées et entités connexes seront invitées à participer et à donner des avis spécialisés conformément aux règles et pratiques de l'ONU.

Secrétariat

7. La CEE assurera le secrétariat du Groupe d'experts.

Annexe III

Mandat du Groupe d'experts chargé d'élaborer un nouvel instrument juridique relatif à l'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation routière³

1. Le présent Groupe d'experts est créé afin d'élaborer un nouvel instrument juridique sur l'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation routière nationale et internationale.
2. Il est établi en application des « Directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement d'équipes de spécialistes » (ECE/EX/2/Rev.1).
3. Il relève du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1). Le secrétariat de la CEE assurera le secrétariat du Groupe conformément aux règles et règlements pertinents de la CEE. Les langues de travail du Groupe sont l'anglais, le français et le russe. Cela est toutefois subordonné à la fourniture par l'ONUG de services de gestion des conférences tels que le traitement des documents et la traduction simultanée.
4. La tâche principale du Groupe d'experts consistera à élaborer un nouvel instrument juridique qui devrait compléter les Conventions sur la circulation routière de 1949 et 1968. Cet instrument comprendra, outre les sections habituelles relatives aux définitions et aux clauses finales, un ensemble de dispositions juridiques relatif au déploiement en toute sécurité de véhicules automatisés dans la circulation internationale. Ces dispositions viseront spécifiquement à garantir la sécurité routière, en particulier la sécurité des usagers de la route qui sont vulnérables.
5. Le Groupe d'experts est créé avec un mandat de deux ans (qui pourra être prolongé), à partir du 1^{er} juillet 2021. Le règlement intérieur du Groupe est celui qui figure dans les « Directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement d'équipes de spécialistes » (ECE/EX/2/Rev.1) ainsi que dans d'autres documents pertinents de la CEE.
6. Le Groupe d'experts est créé sans qu'il soit nécessaire de prévoir des ressources additionnelles. Des services d'appui lui seront fournis dans la limite des capacités existantes du secrétariat de la CEE. L'interprétation simultanée, la traduction des documents et les services de conférence seront assurés par l'ONUG.
7. Le Groupe d'experts consultera périodiquement le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1). Le nombre de consultations formelles ne sera pas inférieur à deux par an (soit pendant les sessions ordinaires du WP.1).
8. Le Groupe tiendra au moins deux séances plénières officielles par an dans les locaux de la CEE à Genève. Il peut décider de son propre mode de fonctionnement entre les sessions officielles.
9. Une fois sa tâche achevée, le Groupe d'experts soumettra un projet complet de nouvel instrument juridique à son organe de tutelle pour examen et décision.
10. Conformément aux « Directives aux fins de l'établissement et du fonctionnement d'équipes de spécialistes » (ECE/EX/2/Rev.1), la participation aux travaux du Groupe sera habituellement limitée aux représentants officiellement désignés par les gouvernements des Parties contractantes à la Convention de 1968 sur la circulation routière et des Parties contractantes à la Convention de 1949 sur la circulation routière.
11. Il est fortement recommandé que les représentants désignés conformément au paragraphe 10 disposent d'une expérience professionnelle dans le domaine de la sécurité routière, du droit de la circulation ou de la politique des transports. Il est également possible de désigner des représentants ayant une expérience universitaire ou de recherche en matière

³ Ajustements techniques de l'annexe au document ECE/TRANS/WP.1/2020/2/Rev.1.

de sécurité routière, de droit de la circulation ou de politique des transports. En outre, les gouvernements peuvent envisager de nommer des professionnels dont les compétences complètent celles mentionnées dans le présent paragraphe.

12. Le Président du Groupe d'experts peut, à l'occasion, inviter des représentants d'organisations intergouvernementales, d'universités ou d'instituts de recherche à participer à titre consultatif à toute question présentant un intérêt particulier pour ces entités.
