



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/198
11 novembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS PAR CHEMIN
DE FER SUR SA CINQUANTE-SIXIÈME SESSION
(16-18 octobre 2002)**

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s
Participation.....	1
Adoption de l'ordre du jour	2
Activités d'organes de la CEE intéressant le Groupe de travail.....	3 – 9
a) Commission économique pour l'Europe	3
b) Comité des transports intérieurs et organes subsidiaires du Comité	4 – 9
Suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement	10
Détermination de la capacité de l'infrastructure ferroviaire, y compris les aspects relatifs à la redevance d'utilisation.....	11
Productivité des transports ferroviaires	12 – 13
Facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire international	14 – 17
a) Suivi des progrès accomplis dans la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire international	14 – 16
b) Projet relatif à la facilitation du passage des frontières dans la région de l'Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est (SECI).....	17

TABLE DES MATIÈRES (*suite*)

	<u>Paragraphes</u>
Rôle des chemins de fer dans la promotion du transport combiné.....	18 – 22
Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC).....	23 – 29
a) Situation concernant l'application de l'AGC	23 – 25
b) Amendements proposés à l'annexe I de l'AGC	26 – 27
c) Efforts de collecte de données sur le réseau de l'AGC	28
d) Dispositions de sécurité dans les tunnels ferroviaires de grande longueur	29
Projet de chemin de fer transeuropéen (TER)	30
Harmonisation des conditions entre régimes juridiques de transport ferroviaire différents.....	31
Informations sur les faits nouveaux intervenus dans les divers domaines des transports par chemin de fer	32 – 33
Présentation sur l'utilisation du Système de localisation universel (GPS) dans le secteur des transports.....	34 – 36
Application de l'heure d'été	37
Projet de programme de travail 2003-2007	38 – 39
Atelier sur l'affectation des capacités d'infrastructure ferroviaire au niveau international.....	40 – 45
Questions diverses	46 – 48
a) Dates de la cinquante-septième session du Groupe de travail.....	47
b) Distribution des documents	48
Adoption du rapport	49 – 50

* * *

Annexe 1: Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC)
– Amendements à l'annexe I de l'AGC adoptés à la cinquante-sixième session
du Groupe de travail des transports par chemin de fer

Annexe 2: Programme de travail pour la période 2003-2007

RAPPORT¹

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer a tenu sa cinquante-sixième session du 16 au 18 octobre 2002. M. G. Szabo (Hongrie) et M. Kulesza (Pologne) en ont assuré respectivement la présidence et la vice-présidence. Ont participé à la session des représentants des États membres de la CEE ci-après: Allemagne, Fédération de Russie, Hongrie, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Turquie. La Commission européenne (CE) était aussi représentée. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées: Union internationale des chemins de fer (UIC), Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Groupe des gestionnaires européens de l'infrastructure ferroviaire (EIM) et Forum Train Europe (FTE). À l'invitation du secrétariat, un représentant de l'Institut d'études régionales de Barcelone (Espagne) et des représentants de Geoinvest (République tchèque) ont aussi participé à la session.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document: TRANS/SC.2/197

2. L'ordre du jour provisoire (TRANS/SC.2/197) a été adopté.

ACTIVITÉS D'ORGANES DE LA CEE INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL

a) Commission économique pour l'Europe

Document: E/2002/37-E/ECE/1395

3. Le Groupe de travail a été informé des décisions que la Commission a prises à sa cinquante-septième session sur des questions telles que le fonctionnement des principaux organes subsidiaires, le renforcement de l'Organisation et l'assistance technique de la CEE-ONU (E/2002/37-E/ECE/1395).

b) Comité des transports intérieurs et organes subsidiaires du Comité

4. Le Groupe de travail a été informé des travaux du Comité sur les questions liées en particulier aux domaines d'activité mentionnés aux paragraphes 73 à 79 du rapport du Comité (ECE/TRANS/139).

i) Sûreté et sécurité dans les transports ferroviaires

5. Comme le Comité des transports intérieurs l'avait suggéré à sa soixante-quatrième session en demandant à ses organes subsidiaires de déterminer i) quelle différenciation il convenait d'établir entre les notions de sûreté et de sécurité et ii) quelles seraient les questions concrètes à aborder en la matière, le Président a adressé, en avril 2002, une lettre à tous les membres du Groupe de travail. Le Groupe de travail a noté que la question relative aux définitions de la sûreté et de la sécurité des chemins de fer, ainsi que les problèmes liés à la sûreté et à la sécurité des chemins de fer, étaient soulevés dans cette lettre.

¹ Les parties soulignées correspondent aux décisions prises en session et adoptées par le Groupe de travail.

6. En outre, le Groupe de travail a noté que la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), l'Union européenne (UE), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et d'autres forums sur les transports poursuivaient l'examen de ces questions. Après un examen approfondi, il a décidé d'adopter i) la définition ci-après de la sûreté des chemins de fer: «le niveau socialement requis d'absence de risque de danger dans le système de transport ferroviaire, ledit risque ayant trait aux accidents et blessures touchant des personnes ou aux préjudices matériels»; et ii) la définition ci-après de la sécurité des chemins de fer: «la protection des personnes, des moyens de transport et de l'infrastructure des transports contre tout acte non autorisé ou imprévu», comme proposé par le Président. Le Groupe de travail a également décidé d'attendre que les autres organisations internationales (UIC-COLPOFER, CEMT, CE) aient achevé leurs travaux avant de reprendre l'examen de la question pour ce qui est du transport ferroviaire européen. Cependant, il a réaffirmé que la question des dispositions relatives à la sécurité et à la sûreté dans les tunnels ferroviaires, en particulier, serait suivie de près (voir aussi par. 29) et a demandé aux organisations internationales susmentionnées de tenir le secrétariat informé des faits nouveaux concernant la sûreté des chemins de fer. En outre, le Groupe de travail a constaté que les pays membres rendaient régulièrement compte au secrétariat des faits nouveaux concernant la sûreté des chemins de fer, donnant ainsi suite à la demande du Comité des transports intérieurs (voir aussi par. 32).

ii) Système de suivi du marché ferroviaire (RMMS)

7. Ayant pris connaissance des grandes lignes du projet de système de suivi du marché ferroviaire (RMMS), le Groupe de travail a exprimé sa préoccupation devant l'objectif du projet, les besoins considérables en données et la possibilité de compiler à l'avenir des données provenant des sociétés indépendantes d'exploitation des services ferroviaires. Il a recommandé à la Commission européenne de faire en sorte que toutes les sources d'information actuellement disponibles, dont l'UIC, l'OSJD, la collecte de données conjointe EUROSTAT-CEMT-ONU et leurs définitions communes, etc., soient dûment prises en considération. Par ailleurs, il a noté qu'il serait impossible de dresser un tableau complet et synthétique de l'évolution du marché des transports sans prendre en compte l'évolution des autres modes de transport ainsi que le marché ferroviaire en dehors de l'Union européenne (voir aussi par. 38). Pour continuer à suivre l'avancement du projet et son application, le Groupe de travail a prié le secrétariat de suivre de près la mise en œuvre du projet de système de suivi du marché ferroviaire (RMMS) et de demander à la Commission européenne de lui communiquer des renseignements pertinents en la matière pour sa prochaine session.

iii) Organisation de trains de démonstration sur les liaisons de transport euro-asiatiques

8. Le Groupe de travail a pris note avec une vive satisfaction des renseignements communiqués par le représentant de la Fédération de Russie sur l'expérience acquise au cours d'un essai concluant de parcours d'un train de démonstration sur le territoire russe le long du corridor nord du réseau de chemin de fer transasiatique et il a demandé qu'un représentant de la CEE-ONU fasse partie des membres du Comité directeur de ce corridor. S'appuyant sur les renseignements fournis par les Chemins de fer turcs (TCDD), il a également constaté que la circulation à titre expérimental de trains-blocs se généralisait. Par ailleurs, il a noté les efforts déployés par l'OSJD pour promouvoir les corridors de transport ferroviaire euro-asiatiques et les activités connexes, ainsi que la possibilité d'étendre les corridors de transport ferroviaire euro-asiatiques existant en Ukraine vers l'Europe centrale et orientale et d'utiliser les

installations de transport par ferry depuis le port de Constanza via le Caucase jusqu'à l'Asie centrale.

9. Le Groupe de travail a prié les représentants de la Fédération de Russie, de la Roumanie, de la Turquie et de l'OSJD de l'informer à sa prochaine session des résultats des parcours de démonstration de trains-blocs et des activités liées à la promotion des corridors euro-asiatiques et prié le secrétariat de lui communiquer pour cette même session des renseignements sur les corridors de transport euro-asiatiques définis par la Conférence de Saint-Petersbourg et adoptés par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances de l'évolution et de l'économie des transports.

SUIVI DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

10. Notant en particulier la mention des transports ferroviaires figurant dans le rapport de la Réunion de haut niveau, le Groupe de travail a souligné que les avantages écologiques du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport devraient être dûment pris en considération dans le contexte de l'application du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement. Constatant que les pays membres l'informent régulièrement des faits nouveaux y relatifs survenant dans le domaine du transport ferroviaire et de l'environnement, il a décidé d'inscrire cette question à l'ordre du jour de ses futures sessions au titre du point intitulé «Activités d'organes de la CEE intéressant le Groupe de travail», et prié le secrétariat de lui signaler les faits nouveaux relevant de sa compétence.

DÉTERMINATION DE LA CAPACITÉ DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE, Y COMPRIS LES ASPECTS RELATIFS À LA REDEVANCE D'UTILISATION

Documents: TRANS/SC.2/2002/1; TRANS/SC.2/2002/11 et Add.1

11. Le Groupe de travail a examiné le rapport de la réunion spéciale informelle sur la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire pour les services ferroviaires internationaux et la gestion de l'infrastructure (TRANS/SC.2/2002/1) et souligné que la pertinence des questions qui devaient être examinées lors de l'Atelier sur l'affectation des capacités d'infrastructure ferroviaire au niveau international, tenu le 18 octobre 2002, découlait directement de la réunion informelle. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de communiquer les résultats de l'Atelier à tous les pays membres (voir par. 40 à 45) et, en collaboration avec la Direction générale TREN (transports et énergie) de la Commission européenne, de continuer à suivre l'évolution de l'application de la Directive 2001/14/CE de la Communauté européenne et de lui rendre compte de cette question à sa prochaine session.

PRODUCTIVITÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Documents: TRANS/SC.2/2002/15; TRANS/SC.2/2002/14 et Add.1

12. Après avoir examiné les données relatives à la productivité communiquées par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), le Groupe de travail a noté que, bien qu'elles fussent difficiles à utiliser pour établir des

comparaisons au plan international, les données disponibles renseignaient dans une certaine mesure sur l'efficacité des chemins de fer des pays membres dans le temps.

13. Par ailleurs, le Groupe de travail a examiné la proposition du secrétariat suggérant plusieurs méthodes d'utilisation d'indicateurs qualitatifs de productivité dans le transport ferroviaire (TRANS/SC.2/2002/15) et estimé qu'elle jetait les bases d'une amélioration de la comparabilité des données relatives à la productivité ferroviaire dans le contexte international. Le Groupe de travail a demandé aux gouvernements des pays membres de répondre à un questionnaire mentionnant toute une série d'indicateurs qualitatifs de la productivité ferroviaire pour le trafic voyageurs d'une part et pour le trafic marchandises d'autre part (efficacité et qualité du service, sécurité, accessibilité, préservation de l'environnement, surface financière, capitaux et gestion ainsi que meilleures pratiques), tels qu'ils étaient définis dans la section IV du document TRANS/SC.2/2002/15. En outre, les gouvernements sont priés de déterminer, pour la session de 2003, quels autres critères de qualité pourraient être examinés à l'avenir et comment on pourrait faire avancer les travaux dans ce domaine.

FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE INTERNATIONAL

- a) Suivi des progrès accomplis dans la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire international

Documents: TRANS/SC.2/2002/8 et Add.1 et 2; document informel n° 4

14. Le Groupe de travail a noté que les renseignements supplémentaires sur le type et la durée moyenne des formalités (qu'elles soient imposées par les douanes, la police ou l'administration ferroviaire) à chaque franchissement de frontière complétaient avantageusement l'analyse et permettaient de mieux connaître l'interaction entre les différents services participant aux contrôles aux frontières. Le Groupe de travail a pris note du rapport oral de son président sur le projet de plan d'action concernant le franchissement des frontières présenté par l'UIC, du rapport oral sur le séminaire du Bureau central du projet TER concernant la facilitation du franchissement des frontières entre les pays participant au projet TER présenté par le représentant du TER et son vice-président, ainsi que du rapport oral sur les activités menées par l'OSJD dans ce domaine, présenté par le représentant de cette organisation.

15. Le Groupe de travail a demandé aux Gouvernements des pays concernés (Bulgarie, Fédération de Russie, Hongrie, Pologne, Roumanie, Turquie et Ukraine) de communiquer à nouveau au secrétariat en 2003 les renseignements concernant les mêmes points de passage. Il a en outre décidé qu'il fallait dans le questionnaire faire une distinction entre les trains qui circulent avec du retard et les autres trains et préciser les raisons principales de ces retards pendant la même période (7-20 février) qu'en 2002. Le secrétariat demandera ces renseignements et rendra compte des résultats de cette enquête lors de la prochaine session du Groupe de travail. Notant que, dans un certain nombre de gares frontière, le temps d'attente moyen réel des trains de marchandises était inférieur au temps d'attente prévu, le Groupe de travail a demandé aux compagnies de chemins de fer concernées d'envisager de modifier leurs horaires internationaux en fonction du temps d'attente réel.

16. Réagissant favorablement à la proposition du représentant de l'OSJD relative à la convocation d'une réunion internationale sur la facilitation du franchissement des frontières, à laquelle participeraient les gouvernements, les compagnies de chemin de fer, l'administration des douanes et les services de police ainsi que tous les acteurs concernés, le Groupe de travail a décidé qu'une telle réunion devrait être soigneusement préparée et programmée, notamment sur la base des résultats obtenus grâce au questionnaire susmentionné sur la surveillance du passage des frontières, et qu'il reviendrait à cette question à sa prochaine session. Dans cette perspective, le Groupe de travail a demandé à l'OSJD d'élaborer, en collaboration avec les gouvernements intéressés si nécessaire, une proposition initiale couvrant les questions de franchissement des frontières à examiner, la participation des diverses autorités intervenant lors de ce franchissement, ainsi que d'autres questions d'organisation.

b) Projet relatif à la facilitation du passage des frontières dans la région de l'Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est (SECI)

17. Le Groupe de travail a pris note du rapport oral du secrétariat sur les progrès réalisés par le Groupe de travail spécial de la SECI sur la réduction des temps d'attente des trains-navettes aux frontières sur la ligne Sopron – Bucarest – Sofia – Thessalonique – Istanbul, et a demandé au secrétariat de faire rapport sur l'évolution de la situation à sa prochaine session.

RÔLE DES CHEMINS DE FER DANS LA PROMOTION DU TRANSPORT COMBINÉ

Documents: TRANS/SC.2/2002/3 et Add.1; TRANS/SC.2/2002/9

18. Le Groupe de travail a pris note des rapports de la Communauté européenne et de plusieurs gouvernements membres de l'Union européenne sur le degré de mise en œuvre de la Directive de 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil, en date du 19 mars 2001, sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen classique. Il a en outre pris note du rapport oral présenté par la Fédération de Russie sur les progrès qu'elle a réalisés dans l'application des principes de l'interopérabilité à son propre réseau ferroviaire ainsi que sur la nécessité d'adapter ses wagons de marchandises pour qu'ils puissent circuler sur les réseaux ferroviaires de l'Union européenne. Ayant présente à l'esprit la demande du Groupe de travail du transport combiné et conscient de l'importance d'une mise en œuvre en temps utile et en bonne et due forme de la Directive, le Groupe de travail a prié la Commission européenne de lui rendre compte, à sa prochaine session, du degré de mise en œuvre de la Directive 2001/16/CE.

19. Le Groupe de travail est par ailleurs convenu que le rôle des chemins de fer dans la promotion du transport combiné ne devrait pas se limiter à suivre les aspects techniques de la mise en œuvre de la Directive mentionnée ci-dessus, mais devrait aussi consister à passer en revue les nouveaux services de qualité que proposent les chemins de fer aux exploitants de services de transport combiné. Le Groupe de travail a donc prié les gouvernements de lui rendre compte, à sa prochaine session, des nouvelles initiatives prises par les sociétés de chemin de fer pour offrir de tels services de qualité aux exploitants de services de transport combiné afin de promouvoir davantage ce type de transport.

20. Rappelant les travaux de sa cinquante-quatrième session et conscient que la question des horaires de travail dans le contexte de l'interopérabilité est déjà examinée par d'autres instances internationales, le Groupe de travail a décidé de ne pas examiner ladite question à ce stade.

21. Notant la coopération très importante et très pertinente existant entre l'UIC et l'OSJD pour l'élaboration de brochures communes, ce qui va tout à fait dans le sens d'une meilleure interopérabilité entre les pays membres des deux organisations, le Groupe de travail a prié l'OSJD et l'UIC de lui rendre compte, à sa session de 2004, des nouveaux progrès réalisés dans cette élaboration.

22. Notant l'importance d'une harmonisation des réglementations applicables au transport ferroviaire international de marchandises pour améliorer l'interopérabilité et des pourparlers en cours sur la question entre la Communauté européenne, l'UIC et l'OTIF, le Groupe de travail a prié ces trois organismes de lui rendre compte, à sa prochaine session, des résultats de ces pourparlers (voir aussi par. 31).

ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FER (AGC)

a) Situation concernant l'application de l'AGC

23. Le Groupe de travail a rappelé la décision F (43) adoptée lors de la quarante-troisième session de la Commission et invitant «les gouvernements des pays membres de la CEE à envisager de prendre toutes les mesures nécessaires pour devenir Parties à l'AGC» (E/1988/36-E/ECE/1170, chap. IV). Il a noté que les 24 pays suivants étaient aujourd'hui Parties contractantes à l'AGC: Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine (succession), Bulgarie, Croatie (succession), ex-République yougoslave de Macédoine (succession), Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Italie, Lituanie, Luxembourg, Pologne, République de Moldova (succession), République tchèque (succession), Roumanie, Slovaquie (succession), Slovénie (succession), Turquie, Ukraine et Yougoslavie.

24. Le Groupe de travail a pris note des notifications dépositaires C.N.1512.2001. TREATIES-3 du 24 avril 2002 et C.N.287.2002.TREATIES-1 du 28 mars 2002 concernant les adhésions respectives de l'Autriche et de la Lituanie à l'AGC.

25. Le Groupe de travail a pris note de la situation relative à l'application de l'AGC dans les pays membres et a invité les gouvernements qui n'avaient pas encore adhéré à l'Accord à examiner la possibilité de le faire.

b) Amendements proposés à l'annexe I de l'AGC

Documents: TRANS/SC.2/2002/6; TRANS/SC.2/2002/12

26. Le Groupe de travail a approuvé la version mise à jour de l'annexe I de l'AGC (TRANS/SC.2/2002/6) et a demandé au secrétariat d'établir une version actualisée de l'Accord. Le Groupe de travail a en outre pris note de la nouvelle carte du réseau AGC, établie par le secrétariat, qui a été distribuée aux participants à sa session.

27. Le Groupe de travail a examiné les amendements proposés par la Slovénie (TRANS/SC.2/2002/12) et, conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de l'AGC (en présence des Parties contractantes suivantes: Allemagne, fédération de Russie, Hongrie, Pologne, Roumanie et Slovaquie) a adopté les amendements à l'annexe I de l'Accord AGC indiqués à l'annexe 1 du présent rapport.

c) Efforts de collecte de données sur le réseau de l'AGC

Documents: TRANS/SC.2/2002/7 et Add.1 et 2

28. Le Groupe de travail a formé l'espoir que les gouvernements membres seraient aussi nombreux à participer au recensement du trafic ferroviaire prévu en 2005 qu'au recensement du trafic routier effectué en l'an 2000. Le Groupe de travail a pris note des données sur le trafic ferroviaire total enregistré sur le réseau AGC en 2000 et, notant en outre leur utilité future pour la planification des transports et les activités de financement, a demandé aux gouvernements qui ne l'ont pas encore fait de lui communiquer pour sa prochaine session des données concernant le trafic ferroviaire total sur le réseau AGC en 2000.

d) Dispositions de sécurité dans les tunnels ferroviaires de grande longueur

Document: TRANS/AC.9/2 et Add.1

29. Le Groupe de travail a pris note du rapport de la première réunion du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts pour la sécurité dans les tunnels ferroviaires. Il a entériné le programme de travail et le mandat de ce groupe tel qu'ils ont été adoptés lors de la première réunion et il a souligné l'importance d'une conclusion rapide des travaux du Groupe, qui devraient aboutir à des directives relatives à la sécurité dans les tunnels ferroviaires. Conscient de l'importance des questions de sécurité dans les tunnels ferroviaires, le Groupe de travail a réaffirmé son intention de suivre étroitement cette activité, a suggéré au Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts pour la sécurité dans les tunnels ferroviaires d'élaborer un premier projet de recommandations sur la sécurité dans les tunnels ferroviaires dans le courant de 2003 et a demandé au secrétariat de lui rendre à nouveau compte de cette question à sa prochaine session.

PROJET DE CHEMIN DE FER TRANSEUROPEEN (TER)

Document: TRANS/SC.2/2002/13

30. Le Groupe de travail a pris note du rapport annuel TER (TRANS/SC.2/2002/13) présenté par le directeur du projet TER. Il a demandé à être de nouveau informé de l'évolution de la situation à sa prochaine session (voir aussi par. 34).

HARMONISATION DES CONDITIONS ENTRE RÉGIMES JURIDIQUES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DIFFÉRENTS

Documents: TRANS/SC.2/2002/10; TRANS/SC.2/2001/1

31. Le Groupe de travail a examiné les renseignements communiqués par l'OTIF (TRANS/SC.2/2001/1 et TRANS/SC.2/2002/10) et, compte tenu de l'importance d'une application large et dans les meilleurs délais de la nouvelle Convention COTIF, a demandé à l'OTIF de lui rendre compte, à sa session de 2004, de l'évolution de l'harmonisation des conditions entre les différents régimes juridiques de transport ferroviaire. Ayant été informé par le représentant de l'OSJD que cette organisation et l'OTIF étaient parvenues à un début d'harmonisation de leurs régimes juridiques de transport ferroviaire, le Groupe de travail a

demandé à l'OSJD de transmettre le document final consacrant ce début d'harmonisation au secrétariat qui, dès réception, lui en rendra compte.

INFORMATIONS SUR LES FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LES DIVERS DOMAINES DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Documents: TRANS/SC.2/2002/5 et Add.1 à 4

32. Le Groupe de travail a examiné les renseignements reçus et, compte tenu de leur utilité pour les gouvernements membres, a demandé au secrétariat de continuer à recueillir ce genre de renseignements auprès des gouvernements, de la Commission européenne, de l'UIC et de l'OSJD, en vue de sa session de 2004, sur les questions suivantes:

Sécurité dans les transports ferroviaires;

Questions environnementales liées à l'exploitation ferroviaire;

Introduction de nouvelles techniques de transport et application de techniques modernes d'exploitation ferroviaire, en particulier en ce qui concerne l'interface entre le transport ferroviaire et les autres modes de transport.

33. Ayant pris note de la proposition du secrétariat, le Groupe de travail a décidé qu'à sa future session un résumé des réponses serait présenté sous forme de tableau.

PRÉSENTATION SUR L'UTILISATION DU SYSTÈME DE LOCALISATION UNIVERSEL (GPS) DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

34. Le Groupe de travail a pris note avec satisfaction i) de la présentation par le Ministère tchèque des transports d'un projet concernant l'utilisation du système de localisation universel (GPS) pour identifier les trains; ii) du Système d'informations anticipées sur les marchandises mis au point par la CNUCED et actuellement appliqué dans un certain nombre de pays d'Afrique et d'Asie; iii) de la présentation par le représentant de l'Institut d'études régionales de Barcelone (Espagne) des possibilités que pouvait offrir la cartographie fondée sur le système d'information géographique (SIG) pour présenter la carte du réseau ferroviaire AGC et les données correspondantes. Le Groupe de travail a aussi demandé au Bureau central du projet TER de présenter à sa prochaine session son expérience en matière d'élaboration et de présentation de données et de cartes TER dans un environnement SIG (voir par. 30).

35. Notant l'utilisation potentielle de la cartographie SIG pour analyser et planifier les politiques des transports, eu égard en particulier au développement des corridors de transport, le Groupe de travail a demandé au Comité des transports intérieurs d'envisager d'appuyer l'éventuelle application de la cartographie SIG pour présenter le réseau ferroviaire AGC.

36. Notant avec regret l'absence du représentant de l'Union européenne qui avait été invité pour présenter des informations sur l'éventuelle utilisation du système Galileo de radionavigation par satellite dans le secteur ferroviaire, le Groupe de travail a demandé à la Commission européenne de lui présenter à sa prochaine session les informations les plus récentes sur la mise au point et l'application du système Galileo. En outre, il a demandé au secrétariat de recueillir les informations sur les expériences pratiques en matière d'application ou d'utilisation

des systèmes de localisation universels dans le transport ferroviaire de marchandises et de lui rendre compte de ses conclusions à sa prochaine session.

APPLICATION DE L'HEURE D'ÉTÉ

Document: Document informel n° 1

37. Afin de continuer à suivre les arrangements concernant l'heure d'été, le Groupe de travail a prié les gouvernements de communiquer au secrétariat des renseignements sur la question au cas où des changements seraient apportés à la Directive 2000/84/CE de l'Union européenne (selon laquelle l'horaire d'été commence à 1 heure TU le dernier dimanche de mars et finit à 1 heure TU le dernier dimanche d'octobre) ou au cas où cette directive ne serait pas appliquée. Le secrétariat établirait par la suite un résumé mis à jour pour examen par le Groupe de travail.

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2003-2007

Document: TRANS/SC.2/2002/2

38. Notant qu'il est nécessaire de recueillir davantage de données et de procéder à un plus grand nombre d'analyses économiques du secteur ferroviaire dans le contexte de l'ensemble des transports dans les pays membres, le Groupe de travail a demandé à nouveau aux gouvernements et aux organisations internationales de répondre au questionnaire du secrétariat intitulé «Étude de la situation de chemin de fer dans les pays membres» qui, conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-cinquième session, sera distribué en 2003 et dont les résultats seront présentés à sa prochaine session (voir aussi TRANS/SC.2/196, par. 16).

39. Le Groupe de travail a adopté son projet de programme de travail reproduit à l'annexe 2 au présent rapport.

ATELIER SUR L'AFFECTATION DES CAPACITÉS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE AU NIVEAU INTERNATIONAL

40. À la suite de la réunion spéciale informelle sur la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire tenue à Genève en avril 2002, un Atelier sur l'affectation des capacités d'infrastructure ferroviaire au niveau international a été organisé le 18 octobre 2002 à l'intention des participants à la session du Groupe de travail (voir par. 11). Les représentants de Forum Train Europe (FTE) et du Groupe des gestionnaires européens de l'infrastructure ferroviaire (EIM) y ont présenté des exposés traitant des sujets suivants: i) ce qu'est la capacité de l'infrastructure ferroviaire; ii) répartition des sillons: effets des priorités et avantages de la souplesse; iii) harmonisation des délais pour la demande et l'attribution de sillons; iv) barème de fixation des prix pour l'attribution des sillons; v) aspects techniques et opérationnels de l'interopérabilité.

41. Rappelant que la Directive 2001/14/CE constitue le cadre juridique de la coopération internationale entre gestionnaires de l'infrastructure, on a fait observer que l'établissement officiel des horaires internationaux et la répartition des capacités étaient assurés par le FTE. Plus ces capacités deviennent insuffisantes et plus coûteuses, plus les gestionnaires de l'infrastructure jouent un rôle important dans la répartition des sillons.

42. Afin de planifier divers types de trafic (régulier, longue distance, international, voyageurs et fret), les gestionnaires des capacités doivent tenir compte des priorités définies dans les diverses législations nationales et des besoins du trafic international. En fonction de ces priorités, des principes généraux ont été établis selon lesquels: les trains réguliers de voyageurs sont normalement prioritaires, les trains de voyageurs sont prioritaires sur les trains de marchandises, les trains réguliers sont prioritaires sur les trains affrétés et le trafic intégré est prioritaire sur tous les autres types de trafic. Pour pouvoir répondre à la demande, compte tenu des capacités limitées, et disposer d'une certaine souplesse dans la planification, il faut que les gestionnaires des capacités connaissent longtemps à l'avance les besoins des exploitants tant pour le trafic international que pour le trafic national.

43. Pour ce qui est d'accroître la capacité pour le trafic de marchandises et d'utiliser de façon plus intensive le transport ferroviaire de marchandises, les gestionnaires des capacités sont conscients que certaines possibilités existent pour créer des sillons ferroviaires de haute qualité pour le trafic marchandises en dédiant des lignes ferroviaires particulières à ce trafic et en regroupant diverses catégories de trains circulant à la même vitesse. Comme il est peu probable, dans de nombreux pays européens, que l'on construise de nouvelles infrastructures, la solution la plus viable consiste, semble-t-il, à optimiser l'utilisation des lignes existantes grâce à une coordination étroite des activités des gestionnaires des infrastructures et des exploitants de trains.

44. En ce qui concerne la fixation des prix et le paiement pour l'utilisation des infrastructures, on a noté qu'il n'y a pour l'heure aucune règle convenue à l'échelle internationale (mise à part la Directive 2001/14/CE). Comme des règles nationales s'appliquent dans chaque pays, il faut trouver un système transparent et neutre pour répondre aux besoins du trafic international. De nombreux pays appliquent aux infrastructures le principe de recouvrement du coût social marginal. Tenus de répondre à des prescriptions nationales, tous les systèmes de tarification tiennent compte des besoins nationaux de recouvrement des coûts qui vont de 1 à 70 %. Afin d'améliorer la gestion des actifs ferroviaires, il faudrait déterminer les tarifs d'accès en fonction des capacités disponibles. Si une ligne ferroviaire est presque saturée, il faudrait adapter les tarifs aux besoins et prévoir une nouvelle infrastructure. En outre, les tarifs peuvent être fixés en fonction de la demande laquelle peut être liée à la géographie de la ligne, au moment de la journée, à la vitesse du trafic (grande vitesse ou vitesse normale) et au type de trafic (banlieue, intercités, etc.).

45. S'étant familiarisé avec les principes, le processus et la situation actuelle en matière de répartition de la capacité des infrastructures à l'échelle internationale, ainsi qu'avec les principes de tarification, la nécessité d'harmoniser davantage le processus au niveau européen et les aspects techniques et opérationnels de l'interopérabilité, y compris les activités connexes de l'OSJD, le Groupe de travail a décidé de maintenir la question de la capacité des infrastructures et ses divers aspects à l'ordre du jour de ses futures sessions.

QUESTIONS DIVERSES

46. Notant les évolutions rapides survenues dans le secteur ferroviaire et l'apparition de nouveaux acteurs tels que la European Rail Freight Association et l'Association of Private Wagon Users, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'inviter ces associations et d'autres organismes similaires à participer à ses futures sessions.

a) Dates de la cinquante-septième session du Groupe de travail

47. Le Groupe de travail a décidé que sa cinquante-septième session pourrait, sous réserve de confirmation, se tenir du 21 au 23 octobre 2003.

b) Distribution des documents

48. Il a par ailleurs été rappelé que le site Web du WP.5 pouvait être consulté à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5.html>. On y trouve les rapports, les ordres du jour des sessions à venir, les publications importantes et les documents de travail. Pour faciliter et accélérer la publication par le secrétariat des documents de travail destinés aux sessions du WP.5, les représentants ont été invités, chaque fois que possible, à envoyer par courrier électronique aux adresses suivantes: helmut.lehmacher@unece.org ou miodrag.pesut@unece.org copie de leurs communications adressées par courrier (fax) en vue des sessions du WP.5.

ADOPTION DU RAPPORT

49. Conformément à la décision adoptée par le Groupe de travail à sa cinquante-deuxième session (TRANS/SC.2/190, par. 6), le rapport sur sa cinquante-sixième session a été établi par le Président et le Vice-Président, avec le concours du secrétariat, pour soumission au Comité des transports intérieurs.

50. Les décisions adoptées en cours de session sont reproduites aux paragraphes suivants du présent rapport: 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 45, 46 et 47.

Annexe 1

**ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES
DE CHEMIN DE FER (AGC)**

Amendements à l'annexe I de l'AGC adoptés à la cinquante-sixième session
du Groupe de travail des transports par chemin de fer

Proposition de la Slovénie

LISTE DES LIGNES FERROVIAIRES

I. Numérotation des lignes Nord-Sud à l'échelle européenne

E 69 Budapest – Székesfehérvár – Boba – Hodoš – Murska Sobota – Ormož –
Murakeresztú – (Kotoriba-) – Čakovec – Središče

Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Divača – Koper

II. Numérotation des lignes à l'échelle nationale

Hongrie

E 69 Budapest – Székesfehérvár – Boba – Hodoš –
Murakeresztú – (Kotoriba-)

Slovénie

E 69 Hodoš – Murska Sobota – Ormož – Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Divača – Koper
(Čakovec) – Središče

Pays directement concernés: Croatie¹, Hongrie¹, Slovénie¹

¹ Pays directement concernés qui sont Parties contractantes à l'Accord AGC.

Annexe 2**PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA PÉRIODE 2003-2007**

ACTIVITÉ 02.5: TRANSPORT FERROVIAIRE

02.5.1 Infrastructure ferroviairePriorité: 1

- I. *Examen de la situation concernant la mise en œuvre et les modifications éventuelles de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC)*

Exposé succinct: Étude des possibilités d'amélioration du transport ferroviaire international.

Travail à faire: Le Groupe de travail principal des transports par chemin de fer entreprendra les activités suivantes:

ACTIVITÉS PERMANENTES

- a) Examen de l'AGC en vue éventuellement: d'appliquer et, dans toute la mesure possible, d'améliorer les normes et les paramètres d'exploitation en vigueur; de tenir compte des nouveaux courants de trafic Est-Ouest; de rendre plus sévères des normes en matière d'environnement, d'énergie et de sécurité; de tenir compte des Conventions de la CEE sur l'environnement.
Résultats escomptés: Rapport sur la modification du réseau de l'AGC; rapport sur la mise en place d'un réseau ferroviaire européen classique et à grande vitesse. (2003) Priorité: 1
- b) Examen de l'incidence des techniques de transport intermodal, notamment en ce qui concerne les investissements, et de la normalisation du matériel roulant et la vitesse, afin de faciliter l'intégration de ces techniques dans le système ferroviaire et d'assurer ainsi une interopérabilité générale.
Résultats escomptés: Rapport sur les investissements dans l'infrastructure ferroviaire et le matériel roulant dans les pays membres. (2003) Priorité: 2
- c) Révision périodique de la liste des gares de triage d'importance internationale afin d'en réduire le nombre.
Résultats escomptés: Rapport actualisé sur l'emplacement des grandes gares de triage du réseau ferroviaire européen. (2005) Priorité: 2
- d) En tant que suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement, élaboration et application de programmes pour constituer un réseau de fret ferroviaire européen efficace en améliorant et en encourageant:
- la modernisation et l'extension de l'infrastructure ferroviaire et de transport combiné;
 - l'interopérabilité et la coordination entre les systèmes ferroviaires;

- la modernisation et l'emploi plus répandu de matériel roulant respectueux de l'environnement;
- la logistique et les services;
- la création de compagnies internationales de fret ferroviaire.

ACTIVITÉS À DURÉE LIMITÉE

- e) Enquête périodique concernant le trafic de voyageurs et de marchandises sur les divers tronçons du réseau AGC, afin de faciliter la planification des transports; la troisième enquête est effectuée sur la base des données de l'année 2000.
Résultats escomptés: Rapport sur le trafic ferroviaire total sur le réseau de l'AGC en 2000. (2003). Recensement du trafic ferroviaire en 2005. Priorité: 2
- f) Examen des questions relatives à la sécurité dans les tunnels ferroviaires.
Résultats escomptés: Rapport sur la situation actuelle et perspectives relatives à la mise au point de normes nouvelles. (2003) Priorité: 2
- g) Examen de l'évolution des nouvelles initiatives prises dans le secteur ferroviaire concernant les relations de transport entre l'Europe et l'Asie (par exemple, organisation de trains de démonstration).
Résultats escomptés: Rapport sur les initiatives actuelles et nouvelles. (2003) Priorité: 2

II. Projet spécial: Chemin de fer transeuropéen (TER)

Exposé succinct: Dans le contexte de la CEE, les pays du TER ont créé un cadre administratif et financier approprié dans le but de mettre en place un réseau ferroviaire au sein d'un système ferroviaire européen intégré.

Travail à faire:

- a) Étude des faits nouveaux concernant particulièrement le projet afin d'encourager le trafic ferroviaire international. (Projet permanent)
Résultats escomptés: Rapport de situation annuel sur les activités menées dans le cadre du projet TER. Priorité: 1
- b) Examen des possibilités de financement du TER afin de promouvoir la construction de grandes lignes ferroviaires internationales et la modernisation des lignes existantes. (Projet permanent) Priorité: 3
- c) Examen de l'application éventuelle des résultats obtenus dans le cadre du projet à d'autres activités de la CEE ayant trait à l'infrastructure ferroviaire, notamment la mise en œuvre de l'AGC et de l'AGTC, afin de tirer parti des expériences mutuelles. (Projet permanent) Priorité: 2

III. *Coopération interrégionale*

Exposé succinct: Coopération avec d'autres commissions régionales et organes internationaux participant au développement des liaisons interrégionales.

Travail à faire: Le Groupe de travail sera tenu informé des échanges de renseignements entre les secrétariats des commissions régionales et d'autres organes internationaux afin de bénéficier de l'expérience acquise dans d'autres régions du monde. (Projet permanent)

Priorité: 3

02.5.2 Harmonisation des prescriptions applicables au transport international par chemin de fer, y compris à la sécurité ferroviaire et à la facilitation de son exploitation

Priorité: 1

Exposé succinct:

- a) Simplification et harmonisation des formalités administratives, notamment des documents et des formalités au passage des frontières.
- b) Harmonisation et normalisation des prescriptions applicables à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris leur informatisation.
- c) Élaboration de propositions et préparation d'études visant à renforcer et à unifier le transport ferroviaire pour améliorer sa position sur le marché des transports internationaux.
- d) Analyse des problèmes relatifs à l'harmonisation et à l'amélioration de la sécurité ferroviaire.
- e) Examen des perspectives d'adoption de dispositions juridiques régissant le contrat de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, en vue d'instaurer un régime juridique normalisé (harmonisation du SMGS/SMPS et du CIM/CIV).

Travail à faire: Le Groupe de travail principal des transports par chemin de fer entreprendra les activités suivantes:

ACTIVITÉS PERMANENTES

- a) Examiner les difficultés particulières rencontrées au passage des frontières dans le trafic voyageurs et le trafic marchandises afin d'accélérer les opérations de passage des frontières et d'élaborer un programme pour résoudre les problèmes communs à plusieurs itinéraires.
Résultats escomptés: Rapport sur les contacts bilatéraux et multilatéraux entre les gouvernements et les compagnies ferroviaires pour améliorer le passage des frontières dans le transport ferroviaire international. (2003)

Priorité: 1

- b) Envisager la suite à donner à la mise en œuvre des recommandations et, le cas échéant, élaborer des textes nouveaux ou modifier les textes en vigueur, notamment pour faciliter le passage des frontières afin d'améliorer le trafic ferroviaire international. Priorité: 1
- c) Examiner les prescriptions relatives à l'exploitation et à la réglementation du transport ferroviaire, la réduction des délais d'acheminement et l'amélioration de la précision des mouvements dans le transport international de marchandises, les innovations introduites dans l'exploitation des chemins de fer, l'intégration des services de différentes administrations ferroviaires. Priorité: 2
- d) Étudier les possibilités d'harmoniser l'application et les dates de l'heure d'été afin d'améliorer la qualité du transport ferroviaire.
Résultats escomptés: Rapport sur l'application de l'heure d'été. (2003) Priorité: 3
- e) Analyser les politiques des pouvoirs publics en matière de sécurité ferroviaire, afin de contribuer à améliorer la sécurité des transports internationaux.
Résultats escomptés: Rapport sur la sécurité et application des techniques d'évaluation des risques dans le transport ferroviaire dans la région de la CEE. (2003) Priorité: 1

ACTIVITÉS À DURÉE LIMITÉE

- f) Analyser les divers éléments de productivité dans le transport ferroviaire et les possibilités d'accroître la productivité des chemins de fer, en particulier pour le transport international.
Résultats escomptés: Rapport semestriel sur le développement de la productivité du transport ferroviaire dans les pays membres. (2003) Priorité: 2
- g) Examiner, sur la base des rapports des organisations internationales concernées, les progrès accomplis en matière d'harmonisation des dispositions juridiques régissant le contrat de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, afin d'étudier s'il est possible d'assurer la compatibilité des dispositions concernées.
Résultats escomptés: Rapport des organisations internationales concernées sur les progrès faits vers l'élimination des difficultés dues à l'existence de régimes juridiques différents dans le domaine du transport ferroviaire international. (2004) Priorité: 3
