


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer
Soixante-sixième session

Genève, 8 et 9 novembre 2012

**Rapport du Groupe de travail des transports par
chemin de fer sur sa soixante-sixième session**

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1–4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	5–6	3
III. Adoption du rapport de la soixante-cinquième session (point 2 de l'ordre du jour)	7	3
IV. Financement des infrastructures ferroviaires et partenariats public-privé (point 3 de l'ordre du jour).....	8–10	4
V. Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (Accord AGC) (point 4 de l'ordre du jour).....	11–18	5
A. État de l'Accord AGC et des propositions d'amendements adoptées.....	11–13	5
B. Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau de l'AGC).....	14–15	5
C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances).....	16–18	6
VI. Sécurité des chemins de fer (point 5 de l'ordre du jour).....	19–20	6
VII. Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) (point 6 de l'ordre du jour).....	21–27	6
VIII. Transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 7 de l'ordre du jour).....	28–31	8
IX. Trains à grande vitesse (point 8 de l'ordre du jour).....	32–37	9
X. Systèmes de transport intelligents et autres applications technologiques pour le transport ferroviaire (point 9 de l'ordre du jour).....	38–39	10
XI. Productivité dans le transport ferroviaire (point 10 de l'ordre du jour).....	40–44	10

XII.	Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport euroasiatiques (point 11 de l'ordre du jour)...	45-50	11
XIII.	Réforme des chemins de fer (point 12 de l'ordre du jour)	51	12
XIV.	Facilitation du transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne (point 13 de l'ordre du jour).....	52-55	12
	A. Facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire	52-54	12
	B. Harmonisation des spécifications techniques des différents systèmes ferroviaires	55	13
XV.	Rail Review (point 14 de l'ordre du jour).....	56-57	13
XVI.	Atténuation des changements climatiques et adaptation à leurs effets (point 15 de l'ordre du jour).....	58	13
XVII.	Activités intéressant le Groupe de travail (point 16 de l'ordre du jour).....	59-60	14
XVIII.	Activités de l'Union européenne touchant le transport ferroviaire (point 17 de l'ordre du jour).....	61-62	14
XIX.	Activités des organisations internationales touchant au transport ferroviaire (point 18 de l'ordre du jour).....	63-65	14
XX.	Questions diverses (point 19 de l'ordre du jour).....	66	15
XXI.	Date de la prochaine session (point 20 de l'ordre du jour).....	67	15
XXII.	Résumé des décisions (point 21 de l'ordre du jour).....	68	15

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer a tenu sa soixante-sixième session les 8 et 9 novembre 2012 à Genève.
2. Ont participé à cette session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Fédération de Russie, France, Grèce, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Un représentant de l'Iran (République islamique d') y a aussi assisté en application de l'article 11 du mandat de la CEE. Un représentant de l'Union européenne (DG Move) était également présent.
3. L'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), la Banque mondiale et le Bureau central du projet TER de la CEE étaient représentés. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées: Club Ferroviar, Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER), Association intermodale européenne (EIA), Comité international des transports ferroviaires (CIT) et Union internationale des chemins de fer (UIC). À l'invitation du secrétariat, des représentants des organismes et groupes industriels ci-après ont aussi participé à la session: Allen and Avery, CMS Cameron McKenna LLP, Université Démocrate de Thrace, Eastern Japan Railways, Banque européenne d'investissement (BEI), Plaske JSC, Réseau ferré de France (RFF).
4. Conformément à la décision prise à sa soixante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.2/216, par. 25), la session a été présidée par M. K. Kulesza (Pologne). M. H. Groot (Pays-Bas) a fait fonction de Vice-Président.

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

Document: ECE/TRANS/SC.2/217.

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.2/217).
6. Le représentant de la Fédération de Russie a fait remarquer que la teneur du deuxième paragraphe du texte explicatif du point 11 de l'ordre du jour intitulé «Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport euroasiatiques» devrait être remplacée dans le contexte des travaux effectués et du consensus atteint par le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire.

III. Adoption du rapport de la soixante-cinquième session (point 2 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.2/216.

7. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa soixante-cinquième session.

¹ On trouvera sur le site Web ci-après tous les documents informels et les exposés présentés lors de la session: www.unece.org/trans/main/sc2/sc2.html.

IV. Financement des infrastructures ferroviaires et partenariats public-privé (point 3 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 1.

8. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des résultats de l'atelier ad hoc sur le financement des infrastructures ferroviaires et les partenariats public-privé qui s'est tenu le 7 novembre 2012 avec la coopération de la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER) et de l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Les débats ont porté sur des questions telles que les types de partenariats public-privé qui peuvent être mis en œuvre pour les infrastructures ferroviaires, des monographies et les bonnes pratiques en matière de financement des infrastructures ferroviaires, les priorités et les objections émises par les organisations des chemins de fer.

9. L'atelier est convenu des principales recommandations suivantes:

a) Les gouvernements devraient analyser avec soin chaque cas de figure, y compris sa validité, sa rentabilité et l'évaluation des risques;

b) Les gouvernements devraient faire en sorte que leurs propositions d'investissement dans des partenariats public-privé soient intéressants pour les investisseurs;

c) Les gouvernements devraient éviter les structures complexes qui risquent d'entraîner de mauvaises surprises pour eux-mêmes et pour leurs investisseurs;

d) Les gouvernements devraient renforcer leurs institutions de réglementation;

e) Les gouvernements devraient choisir les mécanismes appropriés pour évaluer leurs projets de partenariat public-privé éventuels;

f) Les gouvernements devraient gérer des incitations pour les exploitants de trains au cas où la construction des voies aurait une incidence sur les paramètres des véhicules;

g) Les gouvernements devraient prendre note du fait que les institutions financières internationales peuvent octroyer des prêts pour des investissements dans le cadre de partenariats public-privé, compte tenu, entre autres, des risques suivants: problèmes techniques imprévus; horaires trop optimistes, estimations des coûts, prévisions de la demande; soutien politique insuffisant; processus d'acquisition des terres inachevés; projets complexes comportant un grand nombre d'interfaces techniques;

h) Un organe central devrait collecter et diffuser les bonnes pratiques, des monographies et les enseignements tirés en matière d'investissements dans les chemins de fer au titre de partenariats public-privé dans le monde.

10. Le Groupe de travail a pris note des conclusions et recommandations de l'atelier et remercié les orateurs de leurs excellents exposés. Il a estimé que le financement des chemins de fer par des partenariats public-privé constituait un élément important du développement ferroviaire. Il a demandé au secrétariat d'établir, pour examen à la prochaine session, une note d'information dans laquelle devrait figurer les propositions du secrétariat relatives à la poursuite de l'étude de ces questions.

V. Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (Accord AGC) (point 4 de l'ordre du jour)

A. État de l'Accord AGC et des propositions d'amendements adoptées

Document: ECE/TRANS/63/Rev.1.

11. On compte actuellement 27 Parties contractantes à l'Accord AGC². On trouvera sur le site Web du Groupe de travail³ des informations détaillées sur l'Accord, notamment le texte actualisé et consolidé de cet instrument (ECE/TRANS/63/Rev.1), un plan du réseau AGC, un inventaire des normes minimales énoncées dans l'Accord ainsi que toutes les notifications dépositaires pertinentes.

12. Le secrétariat a établi et présenté au Groupe de travail des cartes montrant les États parties à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) et participant aux projets EATL (liaisons de transport Europe-Asie) et TER (chemin de fer transeuropéen) visant à faciliter les communications avec les pays qui ne sont pas encore parties à l'accord AGC.

13. Le Groupe de travail a pris note des efforts du secrétariat pour augmenter le nombre de Parties contractantes à l'Accord AGC essentiellement en participant à différents ateliers et/ou réunions: atelier commun CEE-OCE sur l'uniformisation du droit ferroviaire (26 juin 2012, Ankara), dix-septième session du Groupe de travail SPECA sur le projet de mise en place d'infrastructures de transport et de facilitation du franchissement des frontières (6 juin 2012, Almaty) et séminaire CESAP de promotion de l'utilisation du chemin de fer transasiatique grâce à une sensibilisation accrue aux besoins du commerce (23 et 24 octobre 2012, Bangkok).

B. Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau de l'AGC)

Document: ECE/TRANS/SC.2/2009/1.

14. Le Groupe de travail a été informé de l'état des propositions d'amendements déjà examinées à sa soixante-troisième session, qui figurent dans le document ECE/TRANS/SC.2/2009/1 concernant l'Allemagne, le Danemark et la Suède (ECE/TRANS/SC.2/212, par. 4).

15. Le Groupe de travail a décidé d'attendre les résultats des consultations entre l'Allemagne, le Danemark et la Suède sur le réagencement des lignes ferroviaires AGC entre ces pays. Des propositions d'amendements appropriées seront examinées et les Parties contractantes à l'Accord AGC pourraient les adopter à la prochaine session du Groupe de travail, conformément aux dispositions de l'article 11 de l'Accord.

² Albanie, Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Monténégro, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Turquie et Ukraine.

³ www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_AGC_text.html.

C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances)

Documents: ECE/TRANS/WP.24/2012/5-ECE/TRANS/SC.2/2012/1.

16. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) applicables dans l'Union européenne concordaient généralement avec les caractéristiques techniques minimales actuellement énoncées dans l'AGC et l'AGTC mais qu'elles contenaient au moins 20 paramètres techniques de plus, lesquels étaient considérés comme essentiels pour les systèmes ferroviaires transeuropéens et avaient été élaborés par l'Agence ferroviaire européenne (ERA) dans le cadre de la Directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité.

17. Le Groupe de travail a reconnu que la portée des STI qui sont obligatoires dans l'Union européenne pour les infrastructures de construction récente allait bien au-delà de l'objectif et des normes minimales inscrites dans les Accords paneuropéens AGC et AGTC et que, de ce fait, elle ne devrait pas être transposée automatiquement dans ces accords.

18. Le Groupe de travail a pris note d'un document établi par le secrétariat qui passe en revue les caractéristiques techniques des réseaux ferroviaires AGC et AGTC. Il a invité les experts et le secrétariat à élaborer des propositions d'amendements à l'accord AGC en coopération étroite avec le Groupe de travail du transport intermodal (WP.24) qui est responsable de l'Accord AGTC.

VI. Sûreté des chemins de fer (point 5 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/SC.2/2012/2, document informel SC.2 n° 1 (2009).

19. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de la note (ECE/TRANS/SC.2/2012/2) qui suggérait la création d'un observatoire international de la sûreté des chemins de fer. Après avoir passé en revue toutes les initiatives existantes en matière de sûreté des chemins de fer, cette note concluait qu'il devrait exister un organe central qui jouerait le rôle de coordonnateur et de facilitateur pour l'harmonisation des définitions et de la terminologie de la sûreté des chemins de fer, la collecte et la diffusion de données et l'échange des meilleures pratiques.

20. Le Groupe de travail a examiné la note du secrétariat et prié celui-ci de coopérer avec les parties prenantes publiques et privées et les organisations concernées qui s'occupent de la sûreté des chemins de fer et de préparer l'examen de cette question lors de la prochaine session. Ce travail de préparation devrait s'appuyer sur un échange de connaissances et de bonnes pratiques dans ce domaine. Le Groupe de travail a accepté la proposition du secrétariat que l'atelier qui se tiendra parallèlement à la soixante-septième session, soit consacré à la sûreté des chemins de fer.

VII. Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) (point 6 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.2/2012/3.

21. Le gestionnaire du projet TER a présenté un rapport sur les activités entreprises au cours de la période (2011-2012).

22. Le Groupe de travail a noté que les travaux relatifs au projet TER avaient porté principalement sur l'achèvement de la révision du Plan directeur du projet TER et la publication de la nouvelle version. Des mécanismes de suivi de la révision du Plan directeur

pour le projet TER ont été établis et constituent des éléments indissociables du plan d'action pour le suivi de la révision. Les activités de suivi porteront notamment sur les progrès de la mise en œuvre des projets d'infrastructure prévus dans la révision du Plan directeur, l'actualisation des données et des prévisions relatives au trafic, le développement du réseau principal et l'état d'avancement de ce développement.

23. Les principaux défis futurs pour le projet TER sont les suivants:

- a) L'extension du projet aux pays observateurs (Biélorus, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova, Ukraine);
- b) L'extension du projet aux pays participant à la révision du Plan directeur, à savoir l'Albanie, l'Azerbaïdjan et le Monténégro;
- c) La pleine intégration des nouveaux pays membres (Arménie et Serbie);
- d) La diffusion et la promotion des conclusions du rapport final sur la révision du Plan directeur;
- e) Le suivi de la mise en œuvre du Plan directeur révisé;
- f) Le financement du développement des infrastructures de transport ferroviaire;
- g) La prise en compte des questions de sûreté et de sécurité ferroviaire;
- h) La consolidation du personnel du bureau central du projet TER à Bratislava;
- i) Le choix d'un successeur pour l'actuel Directeur du projet TER lorsque son mandat aura pris fin, c'est-à-dire à partir du 1^{er} janvier 2014;
- j) L'élaboration d'un plan directeur pour le futur réseau à grande vitesse d'Europe centrale et orientale.

24. Le Groupe de travail a pris note de ces informations et invité le secrétariat et le gestionnaire du projet à lui rendre compte des faits nouveaux intéressant le projet TER à sa prochaine session.

25. Le représentant de la Fédération de Russie a fait observer qu'au paragraphe 15 du rapport sur le TER (ECE/TRANS/SC.2/2012/3), l'expression «détroit d'Istanbul» devrait être remplacée par le terme «Bosphore» lequel est utilisé dans la Convention de Montreux concernant le régime des détroits de 1936 et largement reconnu par le droit international.

26. Le représentant de la Turquie a déclaré que l'utilisation de l'expression «détroits turcs» ou «détroits d'Istanbul et de Çanakkale» se justifiait pour des raisons historiques, politiques et juridiques, notamment le respect de la pratique générale passée et actuelle, la reconnaissance des droits souverains de la Turquie sur ces détroits et sa juridiction conformément aux principes établis du droit international. Il existe en outre un nombre considérable d'accords et de principes élaborés par l'ONU concernant la normalisation des noms géographiques, qui prévoient notamment que lorsqu'un élément géographique relève totalement de la souveraineté d'un pays, c'est le nom officiel donné par l'organisme national compétent qui devrait être utilisé dans les documents internationaux. Concernant la terminologie de la Convention de Montreux de 1936, il convient de rappeler que cette Convention a pour seul but de régler la navigation dans les détroits. La Turquie l'applique strictement depuis soixante-quinze ans et entend continuer à l'appliquer à l'avenir. Toutefois, la Convention de Montreux n'a pas pour objet d'arrêter les noms de localités, pas plus que d'États parties d'ailleurs. Si cela avait été le cas, nous aurions été contraints d'utiliser, s'agissant de certains pays signataires, des appellations telles que Royaume des Bulgares, Roi des Hellènes, Empereur des Indes ou Comité central exécutif de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, en ignorant le fait que c'est aux États, et

à eux seuls, qu'il revient de décider de leur nom et de leur mode de gouvernement. En fait, les expressions «détroits turcs» et «détroits d'Istanbul et de Çanakkale» n'ont cessé d'être utilisées dans de nombreux documents internationaux, y compris des résolutions et documents de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). On peut rappeler à cet égard la réglementation concernant les détroits turcs déposée auprès de l'OMI en 1994 et à nouveau en 1998.

27. Le Groupe de travail a estimé que la question de la terminologie à utiliser concernant ce détroit n'entraîne pas dans le cadre de son mandat. Il a donc été pris note des points de vue de la Fédération de Russie et de la Turquie qui sont consignés dans le rapport de la réunion.

VIII. Transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 7 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 2.

28. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des résultats et des principales conclusions de la phase II du projet EATL (liaisons de transport Europe-Asie), notamment:

a) La coopération entre les pays encouragée par la CEE dans le cadre de ce projet, qui concerne 27 pays situés le long du pont terrestre Europe-Asie et porte sur le développement coordonné des liaisons de transport terrestre entre l'Europe et l'Asie;

b) Des résultats concrets, comme les pays l'avaient demandé, et des propositions concernant l'élaboration et la mise en œuvre de solutions assurant la sécurité, la sûreté, l'efficacité des transports Europe-Asie en traitant les obstacles à la fois physiques et non physiques;

c) La stratégie d'investissement pour l'élaboration de 311 projets prioritaires d'infrastructures des transports le long des principales voies Europe-Asie pour un coût total de 215 milliards de dollars des États-Unis, ainsi qu'une analyse des obstacles non physiques au transport, l'élaboration d'études ciblées, la mise en place d'une base de données SIG et d'applications connexes, ainsi que la formulation de recommandations de principes;

d) Un plan de travail ciblé, comprenant des études et des analyses, pour encourager les initiatives et mesures ayant trait au développement des infrastructures de transport et à la facilitation des transports, et l'organisation de réunions et de manifestations visant à renforcer les capacités.

29. Le Groupe de travail a pris note des derniers développements du projet EATL et de la réunion ministérielle «Pour des réseaux de transport opérationnels entre l'Europe et l'Asie», qui aura lieu au cours de la prochaine session du Comité des transports intérieurs, le 26 février 2013.

30. Le Groupe de travail a reconnu que le projet EATL présentait de l'importance pour le développement des transports ferroviaires et demandé aux États membres de participer activement à une éventuelle phase III du projet.

31. Le Groupe de travail a pris note aussi d'une proposition de projet soumise par le secrétariat pour le développement de l'autorité nationale ferroviaire d'Afghanistan.

IX. Trains à grande vitesse (point 8 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.2/2012/4.

32. Le Groupe de travail a été informé de la note établie par le secrétariat pour l'élaboration d'un plan directeur pour les trains à grande vitesse dans la région de la CEE. La création de réseaux à grande vitesse coïncide avec la revitalisation du rail au cours des deux dernières décennies. Toutefois, il n'existe pas de plan directeur régional pour les transports ferroviaires à grande vitesse au niveau paneuropéen: en pratique, la grande majorité des pays de la CEE planifient le développement et la construction de chemins de fer à grande vitesse en tenant compte seulement de leurs besoins nationaux.

33. Aux fins de l'élaboration d'un plan stratégique d'actions prioritaires pour la région de la CEE, il faut tenir compte non seulement des préoccupations transnationales mais aussi des stratégies nationales et régionales de développement des infrastructures ferroviaires à grande vitesse.

34. Les objectifs du plan directeur proposé pour les trains à grande vitesse dans la région de la CEE sont les suivants:

- a) Harmonisation des paramètres techniques en ce qui concerne la notion de «train à grande vitesse»;
- b) Identification par les gouvernements des priorités en matière d'investissement;
- c) Établissement par les gouvernements d'un calendrier de réalisation;
- d) Évaluation par les gouvernements du coût du projet et recherche de modalités de financement appropriées;
- e) Élaboration d'un réseau de base à grande vitesse pour la région de la CEE;
- f) Analyse des facteurs économiques et élaboration d'un modèle d'analyse coûts-avantages qui évaluerait l'efficacité et l'efficacité d'une future ligne à grande vitesse.

35. Les tâches à mener à bien dans le cadre du plan directeur sont les suivantes:

- a) Examen des travaux menés dans le domaine (projets TER et TEM, pays de l'Union européenne (UE) et de la communauté des États indépendants (CEI));
- b) Examen des initiatives du secteur (CER, UIC, etc.) et de leurs liens avec les travaux de la CEE;
- c) Présentation du contexte socioéconomique des pays de la CEE et de divers scénarios de croissance;
- d) Choix des méthodes de travail (définitions, hypothèses de départ);
- e) Choix des critères déterminant l'infrastructure des «trains à grande vitesse»;
- f) Choix des critères pour les besoins prioritaires en matière d'infrastructures;
- g) Inventaire des goulets d'étranglement, des liaisons manquantes et des autres besoins prioritaires en matière d'infrastructures des transports et évaluation des coûts de mise en œuvre;
- h) Élaboration d'un plan directeur réaliste fondé sur les priorités d'investissement;
- i) Règlement des questions de financement et mise en place des modalités y afférentes;

- j) Règlement des questions relatives au franchissement des frontières;
- k) Conclusions, recommandations et diffusion des résultats.

36. Le Groupe de travail est convenu que les coordonnateurs nationaux et les experts nationaux auront un rôle extrêmement important à jouer dans l'exécution de ces travaux. Les pays devraient donc nommer des coordonnateurs nationaux pour le projet. En outre, il pourrait être nécessaire d'engager à titre de consultant un spécialiste de l'élaboration de plans directeurs en matière d'infrastructures. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'exploiter toutes les possibilités pour engager un tel spécialiste/consultant.

37. Le Groupe de travail a pris note du document de référence établi par le secrétariat sur l'élaboration d'un plan directeur pour les trains à grande vitesse. Il a adopté le plan de travail proposé par le secrétariat à cet effet, prié le secrétariat de procéder à sa mise en œuvre et de l'informer de l'état d'avancement des travaux à sa prochaine session.

X. Systèmes de transport intelligents et autres applications technologiques pour le transport ferroviaire (point 9 de l'ordre du jour)

38. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que la CEE avait établi un plan d'action pour la promotion des systèmes de transport intelligents (STI) qui comprenait 20 mesures à l'échelle mondiale (sur la période 2012-2020).

39. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat et prié celui-ci d'élaborer ce point de l'ordre du jour pour la prochaine session en suivant les actions pertinentes menées à l'échelle mondiale.

XI. Productivité dans le transport ferroviaire (point 10 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.2/2012/5.

40. Le Groupe de travail a été tenu au courant par le secrétariat du document sur la productivité dans le transport ferroviaire (ECE/TRANS/SC.2/2012/5) qui contient un historique des indicateurs et une analyse des indicateurs de la productivité ferroviaire pour 2011. Afin de disposer des informations nécessaires pour tirer des conclusions des indices de productivité, le Groupe de travail du transport ferroviaire avait souligné, à sa cinquante et unième session tenue en 1997 (TRANS/SC.2/188, par. 17 et 18), l'importance des aspects sociaux, techniques, économiques et politiques de la productivité des chemins de fer et adopté, à sa cinquante-quatrième session (TRANS/SC.2/194, par. 23), les indicateurs de productivité analysés dans le document de référence.

41. Au cours de sa cinquante-sixième session, le Groupe de travail (TRANS/SC.2/198, par. 13) a demandé aux gouvernements des pays membres de répondre à un questionnaire mentionnant divers indicateurs qualitatifs de la productivité ferroviaire pour le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

42. Le secrétariat a examiné:

- a) L'importance des indicateurs de productivité ferroviaire en tant qu'outil de mesure et d'échange des meilleures pratiques;
- b) Les décisions pertinentes du Groupe de travail concernant le calcul et l'interprétation des indicateurs (quantitatifs et qualitatifs) de productivité ferroviaire;

- c) L'intérêt que revêtent à la fois les indicateurs quantitatifs et les indicateurs qualitatifs de productivité ferroviaire;
- d) L'absence totale ou partielle de données pour certains pays qui peut donner lieu à des erreurs de calcul ou d'interprétation;
- e) Les observations communiquées par les pays pour expliquer les résultats de certains indicateurs.

43. Le secrétariat suggère que soit établi, dans les trois langues de travail de la CEE, un questionnaire relatif aux indicateurs quantitatifs et qualitatifs de productivité dans le transport ferroviaire susmentionnés, qui sera distribué chaque année aux gouvernements en temps utile de manière à garantir l'exactitude et l'exhaustivité des données recueillies. Les résultats issus des réponses à ce questionnaire seront présentés par le secrétariat sous forme de document officiel pour la future session du Groupe de travail.

44. Le Groupe de travail a pris note des résultats fournis par les indicateurs de productivité du transport ferroviaire tels qu'ils ont été établis par le secrétariat d'après les données reçues par l'UIC. Il a adopté la proposition présentée par le secrétariat au sujet de l'élaboration d'un questionnaire en coopération avec le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) sur les indicateurs de productivité du transport ferroviaire et a prié le secrétariat de le préparer et de l'envoyer aux pays. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une analyse des indicateurs de productivité ferroviaire pour sa prochaine session d'après les réponses à ce questionnaire.

XII. Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport euroasiatiques (point 11 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 6; ECE/TRANS/2011/3; ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/4, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2011/9; ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2012/2, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2012/5, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2012/6.

45. Conformément à son mandat, approuvé par le Comité exécutif, le Groupe d'experts sur l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu deux réunions officielles (les 2 et 3 juillet 2012 et le 19 octobre 2012) ainsi qu'une réunion informelle des «Amis du Président» (2 mars 2012) afin de lancer des travaux de courte durée au titre de l'étape A de la note de synthèse de la CEE. Cette étape consiste à établir un document intergouvernemental (déclaration commune) qui doit servir d'appui politique et de cadre aux clauses et conditions applicables aux contrats de transport ferroviaire Europe-Asie (GTC EurAsia).

46. À sa quatrième session (19 octobre 2012, Genève), le Groupe d'experts est parvenu à un consensus sur un projet final de déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités visant à uniformiser le droit ferroviaire et sur les principes de base de dispositions types facultatives applicables aux contrats de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (GTC EurAsia) (document informel n° 6).

47. Le Groupe de travail a pris note des documents informels établis par le secrétariat. Il a approuvé les travaux du Groupe d'experts et remercié ses membres des efforts déployés et de l'excellent travail accompli.

48. Sous réserve de modifications mineures, le Groupe de travail a adopté le texte de la Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités visant à uniformiser le droit ferroviaire et approuvé sa présentation à la prochaine session du Comité des transports intérieurs (26-28 février 2013).

49. La Déclaration commune devrait être signée au cours de la réunion ministérielle «Pour des réseaux de transport opérationnels entre l'Europe et l'Asie» le 26 février 2013, dans le cadre de la session du Comité des transports intérieurs.

50. Le Groupe de travail a recommandé au Comité de poursuivre les travaux du Groupe d'experts pendant la période 2013-2014 et a prié le secrétariat d'élaborer un mandat, fondé sur le rapport de situation et sur les articles 2 et 5 de la Déclaration commune, pour approbation par le Comité des transports intérieurs et d'examiner les ressources nécessaires à cet effet.

XIII. Réforme des chemins de fer (point 12 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 3.

51. Le Groupe de travail a pris note du document de référence établi par le secrétariat. Il a remercié les orateurs de leurs excellents exposés. Il a estimé que la réforme des chemins de fer était un élément important du développement des transports ferroviaires. Il a prié le secrétariat d'établir une note fondée sur les exposés présentés et d'y inclure des propositions de développement de cette question pour examen à la prochaine session.

XIV. Facilitation du transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne (point 13 de l'ordre du jour)

A. Facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire

Document: ECE/TRANS/SC.2/2012/6.

52. À sa dernière session, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une note d'information sur les mécanismes d'application de l'annexe 9, qui pourraient être envisagés (ECE/TRANS/SC.2/216, par. 43). Le Groupe de travail a rendu compte au secrétariat du document sur la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire (ECE/TRANS/SC.2/2012/6) qui suggérait des mécanismes de suivi de l'application de la nouvelle annexe 9 à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982) (Convention sur l'harmonisation). Étant donné que la bonne application de la Convention incombe aux Parties contractantes, les secrétariats et les groupes de travail pertinents des organisations internationales concernées (OSJD, OTIF, etc.) pourraient jouer un rôle important en aidant les pays à se conformer aux dispositions juridiques de la nouvelle annexe, par le biais des activités suivantes:

a) Élaborer une liste/questionnaire qui serait distribué(e) à tous les États membres de la CEE afin de déterminer la situation actuelle aux points de passage des frontières dans les pays qui sont Parties contractantes à la Convention, eu égard aux exigences et aux dispositions de l'annexe 9 de la Convention sur l'harmonisation;

b) Rendre compte au Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) et au SC.2 des réponses reçues au questionnaire et exposer la situation existant avant la mise en œuvre de l'annexe 9;

c) Concevoir et examiner, au cours des sessions du SC.2, un plan d'action visant à faciliter les procédures de passage des frontières dans le transport ferroviaire international, sur la base des observations initiales reçues par l'OSJD;

d) Les pays devraient être invités à transmettre périodiquement des rapports donnant un aperçu des principaux progrès accomplis et des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du plan d'action arrêté;

e) Élaboration par le secrétariat, en coopération avec l'OSJD, l'OTIF, l'UIC, l'Union européenne et le CIT, d'une étude comparative réalisée tous les deux ou trois ans aux fins de suivre la mise en œuvre de l'annexe 9 et d'en identifier les résultats.

53. Le Groupe de travail a pris note du document de référence (ECE/TRANS/SC.2/2012/6) établi par le secrétariat sur les mécanismes envisageables pour le suivi de la mise en œuvre des dispositions de la nouvelle annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation afin de faciliter le passage des frontières dans le transport ferroviaire à l'échelle de la région paneuropéenne. Le Groupe de travail a adopté les propositions du secrétariat concernant la mise en place de mécanismes de suivi et l'a prié:

a) D'élaborer et de diffuser le questionnaire proposé;

b) D'établir un document de référence-plan d'action d'après les réponses au questionnaire et les informations reçues de différentes organisations internationales.

54. Ces documents devraient être examinés par le Groupe de travail à sa prochaine session.

B. Harmonisation des spécifications techniques des différents systèmes ferroviaires

55. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par l'OSJD sur les progrès accomplis en vue d'améliorer l'interopérabilité technique entre les deux systèmes d'écartement des deux voies (1 435 mm pour l'écartement standard et 1 520 mm pour l'écartement large). Il a invité l'OSJD à le tenir informé des faits nouveaux dans ce domaine à sa prochaine session.

XV. Rail Review (point 14 de l'ordre du jour)

Document: Document informel n° 4.

56. Le Groupe de travail a pris note du document de référence établi par le secrétariat sur la structure de la publication bisannuelle intitulée «Rail review» (document informel n° 4). Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'ajouter un chapitre sur les tarifs de fret et l'analyse des billets et a adopté telle que modifiée la structure suggérée pour la publication.

57. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de prendre les mesures appropriées pour préparer cette publication et de le tenir au courant des faits nouveaux à sa prochaine session.

XVI. Atténuation des changements climatiques et adaptation à leurs effets (point 15 de l'ordre du jour)

58. Le Groupe de travail a pris note d'un projet de la CEE dénommé ForFITS (For Future Inland Transport Systems) qui vise à élaborer un outil logiciel qui permettra d'estimer les émissions dues aux transports et d'évaluer les politiques des transports pour ce qui est de la réduction des émissions de CO₂ aux niveaux régional, national et/ou local. Le Groupe de travail a pris note également des travaux du groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux. Il a prié le secrétariat de lui fournir les informations pertinentes sur l'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à leurs effets, à sa prochaine session.

XVII. Activités intéressant le Groupe de travail (point 16 de l'ordre du jour)

59. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des faits nouveaux relatifs à la création d'un groupe d'experts multidisciplinaire chargé de «la sécurité aux passages à niveau». Le mandat de ce groupe a été adopté par le Groupe de travail à sa soixante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.2/216, par. 45 à 47).

60. Le Groupe de travail a été informé que le Comité exécutif avait décidé de ne pas examiner en 2012 la création du groupe d'experts multidisciplinaire sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau (ECE/TRANS/WP.1/2011/6). Le secrétariat a informé le Groupe de travail que, dès que le Comité exécutif aura approuvé la création de ce groupe d'experts, il organiserait rapidement la première réunion en coopération avec le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) et le Groupe de travail des transports routiers (SC.1). Le secrétariat pense que le Comité exécutif sera prêt à envisager l'approbation de ce groupe d'experts au début de l'année prochaine.

XVIII. Activités de l'Union européenne touchant le transport ferroviaire (point 17 de l'ordre du jour)

Document: document informel n° 5.

61. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de l'Union européenne des faits nouveaux récents intéressant le transport ferroviaire notamment:

a) L'adoption d'une décision qui renforce les processus de certification et d'autorisation de lignes et de trains équipés du système européen de contrôle des trains (ETCS);

b) La Conférence qui s'est tenue pendant deux jours à Copenhague sur le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS);

c) L'adoption d'un document de travail qui présente des idées pour l'élaboration d'une politique de sécurité des transports au niveau de l'UE;

d) La refonte du premier paquet ferroviaire;

e) L'accord final du Parlement européen sur les nouvelles règles visant à ouvrir le marché ferroviaire à la concurrence.

62. Le Groupe de travail a remercié M. Frank Jost, représentant de l'UE, du rapport complet qu'il a présenté et a demandé une mise à jour sur les activités de l'UE en matière de transport ferroviaire pour sa prochaine session.

XIX. Activités des organisations internationales touchant au transport ferroviaire (point 18 de l'ordre du jour)

63. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de l'OSJD de ses activités récentes:

a) Relatives à la politique et à la stratégie de développement des transports: mise en œuvre de mesures globales visant à améliorer les transports et à développer les corridors de transport de l'OSJD, à faciliter le passage des frontières dans le trafic ferroviaire international de voyageurs et de marchandises;

b) Relatives aux droits des transports: le groupe de travail ad hoc chargé de la révision de l'Accord sur le trafic international de voyageurs par chemin de fer (SMPS) a achevé le projet de réglementation générale pour la convention internationale concernant le transport international des voyageurs et le projet de règles du transport international des voyageurs et des bagages;

c) Relatives au transport de marchandises: améliorer les accords et traités internationaux existants dans le domaine de la gestion du transport combiné en Europe-Asie et des tarifs du transport de marchandises en transit;

d) Relatives au trafic des voyageurs: gestion des trains de voyageurs, élaboration et approbation des horaires, des procédures de composition des trains, veiller à ce que les conditions et les services nécessaires soient assurés pour les voyageurs et développer le trafic voyageurs.

64. Le Groupe de travail a été informé par le représentant du CIT de ses dernières activités:

a) Rapport du CER-CIT sur l'état d'application du Règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (Règlement (CE n° 1371/2007; PRR));

b) Participation du CIT à la vingt et unième session plénière du Conseil de coordination des transports transsibériens;

c) La Conférence des services des réclamations voyageurs CIT-UIC tenue le 27 septembre 2012 à Berne;

d) Les délibérations du Groupe juridique et du Groupe d'experts CIM/SMGS sur la poursuite de l'élaboration du projet CIT/OSJD.

65. Le Groupe de travail a remercié M. Victor Zhukov, Vice-Président du Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et M. Erik Evtimov, Secrétaire général adjoint du Comité international des transports ferroviaires (CIT) de leurs rapports exhaustifs et a demandé une mise à jour pour sa session de l'année prochaine.

XX. Questions diverses (point 19 de l'ordre du jour)

66. Aucune proposition relevant de ce point n'a été reçue.

XXI. Date de la prochaine session (point 20 de l'ordre du jour)

67. La soixante-septième session du Groupe de travail devrait en principe se tenir les 23, 24 et 25 octobre 2013 à Genève.

XXII. Résumé des décisions (point 21 de l'ordre du jour)

68. Comme convenu et conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-deuxième session (ECE/TRANS/SC.2/190, par. 6), le secrétariat, avec le concours du Président et du Vice-Président, a établi le présent rapport.