


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports par chemin de fer**
**Soixante-huitième session**

Genève, 24-26 novembre 2014

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

## Table des matières

|  | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|--|--------------------|-------------|
| I. Participation .....   | 1–6                | 3           |
| II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....   | 7                  | 3           |
| III. Atelier sur le thème «comment rendre les transports ferroviaires plus compétitifs»<br>(point 2 de l'ordre du jour) .....  | 8–9                | 3           |
| IV. Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer<br>(Accord AGC) (point 3 de l'ordre du jour) .....   | 10–19              | 4           |
| A. État de l'Accord AGC et des propositions d'amendements adoptées .....   | 10–11              | 4           |
| B. Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau<br>de l'AGC) .....   | 12–14              | 4           |
| C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures<br>et de performances) .....  | 15–19              | 5           |
| V. Sécurité des chemins de fer (point 4 de l'ordre du jour) .....  | 20–26              | 5           |
| VI. Transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 5 de l'ordre du jour) .....  | 27–29              | 7           |
| VII. Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) (point 6 de l'ordre du jour) .....  | 30–33              | 7           |
| VIII. Financement des infrastructures ferroviaires et partenariats public-privé<br>(point 7 de l'ordre du jour) .....  | 34–35              | 8           |
| IX. Plan directeur pour les trains à grande vitesse (point 8 de l'ordre du jour) .....   | 36–37              | 9           |
| X. Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne<br>et le long des corridors de transport eurasiatiques (point 9 de l'ordre du jour) ..... | 38–43              | 9           |

GE.15-01537 (F) 280515 290515



\* 1 5 0 1 5 3 7 \*

Merci de recycler



|        |   |       |    |
|--------|---|-------|----|
| XI.    | Nouvelle convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs et les bagages transportés par chemin de fer (point 10 de l'ordre du jour) ..... | 44-46 | 10 |
| XII.   | Systèmes de transport intelligents et autres applications technologiques pour le transport ferroviaire (point 11 de l'ordre du jour) .....  | 47-48 | 11 |
| XIII.  | Productivité dans le transport ferroviaire (point 12 de l'ordre du jour).....   | 49-52 | 11 |
| XIV.   | Changements climatiques et transport ferroviaire (point 13 de l'ordre du jour) .....  | 53-62 | 12 |
|        | A. Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux .....                    | 53-55 | 12 |
|        | B. Atténuation des effets des changements climatiques: présentation de l'outil ForFITS de la CEE .....  | 56-59 | 13 |
|        | C. Gaz d'échappement des moteurs diesel .....   | 60-61 | 13 |
| XV.    | Réforme des chemins de fer (point 14 de l'ordre du jour) .....  | 63-67 | 14 |
| XVI.   | Facilitation du transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne (point 15 de l'ordre du jour) .....  | 68-75 | 15 |
|        | A. Facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire .....   | 68-71 | 15 |
|        | B. Harmonisation des spécifications techniques des différents systèmes ferroviaires .....   | 72-75 | 16 |
| XVII.  | Publication «Rail review» (point 16 de l'ordre du jour).....  | 76-77 | 16 |
| XVIII. | Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 17 de l'ordre du jour) .....   | 78-82 | 16 |
| XIX.   | Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 18 de l'ordre du jour) .....  | 83    | 17 |
| XX.    | Activités de la Commission européenne touchant le transport ferroviaire (point 19 de l'ordre du jour) .....   | 84-85 | 18 |
| XXI.   | Activités des organisations internationales touchant le transport ferroviaire (point 20 de l'ordre du jour) .....   | 86-88 | 18 |
| XXII.  | Plan de travail pour 2014-2018 (point 21 de l'ordre du jour).....   | 89-90 | 19 |
| XXIII. | Questions diverses (point 22 de l'ordre du jour) .....  | 91    | 20 |
| XXIV.  | Dates et lieu de la prochaine session (point 23 de l'ordre du jour) .....   | 92    | 20 |
| XXV.   | Adoption de décisions (point 24 de l'ordre du jour) .....   | 93    | 20 |
| Annexe |   |       |    |
|        | Atelier sur le thème «comment rendre les transports ferroviaires plus compétitifs».....   |       | 21 |

## I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer a tenu sa soixante-huitième session du 24 au 26 novembre 2014 à Genève.
2. Ont participé à cette session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Israël, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suisse, Turquie et Ukraine. Un représentant de l'Égypte, un représentant du Japon et un représentant de la Tunisie y ont 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) et le Bureau central du projet TER de la CEE étaient représentés.
4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées: la Collaboration des services de police ferroviaire et de sécurité (COLPOFER), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), le Comité international des transports ferroviaires (CIT) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC).
5. À l'invitation du secrétariat, des représentants des organismes et groupes industriels ci-après ont aussi participé à la session: CMS Cameron McKenna LLP, Deutsche Bahn AG, Projet EuroMed (route, rail et transports urbain), Association internationale «Conseil de coordination des transports transsibériens» (CCTT), JSC "PLASKE", Institut des transports et communications de l'Université d'État des voies de communication de Moscou.
6. Conformément à la décision prise à la soixante-septième session (ECE/TRANS/SC.2/220, par. 85), la session a été présidée par M. K. Kulesza (Pologne). M. H. Groot (Pays-Bas) a assumé la fonction de Vice-Président.

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)<sup>1</sup>

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/221.

7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.2/221).

## III. Atelier sur le thème «comment rendre les transports ferroviaires plus compétitifs» (point 2 de l'ordre du jour)<sup>2</sup>

*Document:* Document informel n° 1 (2014).

8. Le deuxième jour de la session (le 25 novembre 2014) s'est tenu un atelier de haut niveau consacré à la compétitivité des chemins de fer. Cet atelier a dressé le bilan des initiatives prises par les gouvernements, les entreprises ferroviaires et les organisations internationales pour accroître la compétitivité des chemins de fer. Il s'agissait de réunir tous

<sup>1</sup> On trouvera sur les sites Web ci-après tous les documents informels et les exposés présentés lors de la session: [www.unece.org/trans/main/sc2/sc2-presentations/presentations\\_68.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2-presentations/presentations_68.html), [www.unece.org/trans/main/sc2/sc2inf\\_68.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2inf_68.html).

<sup>2</sup> On trouvera à l'adresse Web ci-après tous les exposés présentés dans le cadre de l'atelier: [www.unece.org/trans/main/sc2/sc2\\_events/2014\\_railways\\_competitiveness.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_events/2014_railways_competitiveness.html).

les décideurs et experts en matière de gestion et de développement des transports ferroviaires pour qu'ils échangent leurs meilleures pratiques, débattent des difficultés et des nouveaux concepts de développement et conviennent de possibles actions concertées et activités futures.

9. Les conclusions et recommandations de cet atelier sont présentées dans l'annexe du présent rapport.

## **IV. Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (Accord AGC) (point 3 de l'ordre du jour)**

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

10. On compte actuellement 27 Parties contractantes à l'Accord AGC<sup>3</sup>. On trouvera sur le site Web du Groupe de travail<sup>4</sup> 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 depositaires pertinentes.

11. Le Groupe de travail a pris note des efforts déployés par le secrétariat pour accroître le nombre de Parties contractantes à l'Accord AGC, notamment à l'occasion de la Conférence internationale de haut niveau sur le rôle des couloirs de transit dans la coopération internationale, la stabilité et le développement durable, qui s'est tenue à Achgabat, au Turkménistan (3 et 4 septembre 2014) et au cours du dialogue régional sur les politiques destinées à renforcer la connectivité des transports en Asie du Sud, qui s'est tenu à New Delhi, en Inde (19 et 20 novembre 2014).

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

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

12. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait à sa dernière session prié le secrétariat de relancer tous les États et Parties contractantes concernés au sujet des propositions de modifications affectant l'Allemagne, le Danemark et la Suède (ECE/TRANS/WP.24/2009/4) afin de mettre un terme au processus de consultation requis avant l'adoption des modifications proposées.

13. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il avait écrit (juillet 2014) à tous les États et Parties contractantes concernés pour leur demander d'examiner et d'approuver les modifications proposées à inclure dans l'Accord AGC.

14. Le Groupe de travail et le comité d'administration de l'Accord AGC avaient pris note des efforts du secrétariat pour relancer les États et Parties contractantes concernés au sujet des propositions de modifications. Compte tenu du temps qui s'est écoulé depuis les propositions d'origine, le Groupe de travail a décidé de discuter des moyens d'aller de l'avant lors de sa prochaine session, même en l'absence d'informations nouvelles.

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> [www.unece.org/trans/main/sc2/sc2\\_AGC\\_text.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_AGC_text.html).

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

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2014/1-ECE/TRANS/WP.24/2014/1, ECE/TRANS/SC.2/2010/1, ECE/TRANS/SC.2/216, ECE/TRANS/SC.2/2012/1, ECE/TRANS/SC.2/218.

15. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) applicables dans l'Union européenne étaient globalement conformes aux prescriptions techniques minimales imposées actuellement par l'AGC et l'AGTC.

16. Le Groupe de travail a reconnu que les STI qui sont obligatoires au sein de l'Union européenne pour les infrastructures de construction récente allaient bien au-delà de l'objectif et des normes minimales inscrits dans les Accords paneuropéens AGC et AGTC et qu'il n'était donc pas nécessaire de les transposer intégralement dans ces accords.

17. Le Groupe de travail a rappelé la décision prise l'année précédente au sujet de la note d'information établie par le secrétariat sur l'examen des caractéristiques techniques des réseaux ferroviaires AGC et AGTC. Il a également rappelé qu'il avait demandé au secrétariat d'élaborer des propositions d'amendements à l'AGC destinés à aligner les paramètres techniques existants pour les infrastructures AGC et AGTC sur les STI pertinentes applicables au sein de l'Union européenne en se tenant aux prescriptions minimales prévues dans les deux accords.

18. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il avait, en collaboration avec le secrétariat du WP.24 et l'Agence ferroviaire européenne, établi le document ECE/TRANS/SC.2/2014/1-ECE/TRANS/WP.24/2014/1 contenant des propositions d'amendements concernant les normes et paramètres minimaux de performance et d'infrastructure qui pourraient être inclus dans l'annexe II de l'Accord AGC.

19. Le Groupe de travail et le comité d'administration de l'Accord AGC ont convenu de remettre à plus tard la décision concernant les propositions d'amendement à l'Accord AGC sur la base du document officiel ECE/TRANS/WP.24/2014/1-ECE/TRANS/SC.2/2014/1 établi par le secrétariat et l'Agence ferroviaire européenne. Ils ont demandé au secrétariat de revoir les amendements proposés à la lumière des observations reçues par la Fédération de Russie et l'OSJD et de les soumettre pour examen au groupe de travail à sa prochaine session. Le Groupe de travail a prié la Fédération de Russie et l'OSJD de soumettre leurs propositions au secrétariat.

### V. Sûreté des chemins de fer (point 4 de l'ordre du jour)

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2014/2.

20. Le représentant du Groupe de travail international de la sûreté des transports intérieurs (IWGLTS) et Chef de la direction de la sûreté ferroviaire au ministère britannique des transports, M. A. Cook, a présenté le système SMARToolbox concernant les mesures en matière de sûreté du transport et de ressources. Il s'agit d'une boîte à outils d'accès facile qui permet aux professionnels du transport terrestre d'obtenir des informations globales en matière de sûreté. Elle comporte notamment une base de données aisément consultable qui répertorie les diverses mesures susceptibles d'être prises dans ce domaine. Elle offre aussi des possibilités supplémentaires, notamment une fonction d'auto-évaluation, un guide programme concernant la sûreté, des liens externes et une version téléchargeable destinée à un système SMARToolbox local.

21. Cette boîte à outils a été conçue par l'IWGLTS et mise au point par l'Administration de la sûreté des transports (TSA) des États-Unis d'Amérique. Elle contient actuellement plus de 350 mesures de sûreté que l'on peut rechercher à l'aide d'une combinaison de filtres tels que: mode, type d'utilisateur, type de bien, phase, type d'attaque. Ces mesures de sûreté ont été proposées par l'IWGLTS et d'autres organismes internationaux et facilitées par le TSA. Elles constituent autant d'outils à la disposition des gouvernements et des opérateurs. Les utilisateurs peuvent en outre modifier la liste des mesures contenues dans leur version locale, notamment en supprimer certaines, ou encore recommander des modifications.

22. Après avoir étudié comment procéder au mieux à la diffusion de la SMARTtoolbox, l'IWGLTS serait heureux que les membres de la CEE l'utilisent, moyennant mention de la source. Cette utilisation par les États membres de la CEE pourrait être facilitée si la boîte à outils était téléchargée sur la plate-forme Web de la sûreté ferroviaire. Le Groupe de travail s'est félicité de la coopération avec l'IWGLTS dans le domaine de la sûreté ferroviaire et en matière de diffusion de la SMARTtoolbox, en particulier par l'intermédiaire de la plate-forme Web de la CEE.

23. Le directeur de la division de la sécurité à l'UIC, M. J. Colliard, a présenté le manuel de sécurité à grande vitesse de l'UIC, Ce manuel a été élaboré par le département passagers/grande vitesse des entreprises ferroviaires sur la base de l'expertise de leurs experts en la matière et avec la participation de l'UIC. Il est cohérent avec les systèmes ferroviaires traditionnels et il en existe deux versions: l'une à diffusion restreinte et l'autre destinée au public.

24. Le Groupe de travail a également été informé par le secrétariat du contenu du document ECE/TRANS/SC.2/2014/2 qui propose d'aménager sur Internet un espace consacré à la sûreté des chemins de fer. Il s'agira d'une plate-forme avancée qui servira d'observatoire des questions relatives à la sûreté des chemins de fer et sur laquelle les parties prenantes auront la possibilité:

- a) De diffuser des savoirs et des bonnes pratiques dans les domaines pertinents;
- b) D'échanger des informations sur les projets et sur d'autres initiatives/propositions;
- c) De rechercher une collaboration pour des projets/travaux/études et recherches spécifiques en matière de sûreté des chemins de fer ayant fait l'objet de décisions lors de sessions du SC.2 ou à d'autres occasions, s'agissant par exemple de la formulation de définitions.

25. Les parties prenantes seront des représentants de gouvernements et d'entreprises ferroviaires spécialisés dans la sûreté des chemins de fer ainsi que des représentants d'organisations internationales intergouvernementales et non gouvernementales actives dans ce domaine. L'accès de ces parties prenantes à la plate-forme sera restreint et les gouvernements, entreprises ferroviaires et organisations internationales devront communiquer au secrétariat le nom de la personne qu'ils auront désignée comme coordonnateur. Un forum sera créé pour permettre l'échange d'informations, de questions et de réponses, la formulation de demandes concernant de nouvelles propositions ou la recherche de partenaires, la formulation de demandes de coopération, etc. Chaque organisation et entreprise ferroviaire sera chargée de mettre à jour et de vérifier les informations affichées sur le site de l'observatoire. Le secrétariat sera chargé des aspects administratifs du fonctionnement de la plate-forme internet: gestion des noms d'utilisateur et des mots de passe, création de nouvelles pages au cas où de nouvelles organisations ou entreprises ferroviaires souhaiteraient participer à la plate-forme, etc.

26. Le Groupe de travail a pris note des exposés présentés par les divers intervenants et par le secrétariat. Il a décidé d'adopter la proposition du secrétariat concernant la manière d'élaborer la plate-forme internet sur la sûreté ferroviaire et a demandé au secrétariat de le tenir informé de tout élément nouveau à ce sujet lors de sa prochaine session.

## **VI. Transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/WP.5/GE.2/22.

27. Le Groupe de travail a rappelé que lors de la huitième session du groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (9 septembre 2013) le groupe d'experts avait adopté un plan de travail précisant ses objectifs et ses activités, ainsi qu'un calendrier indicatif pour leur mise en œuvre avant la fin de 2015 (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2013/1). Les principaux objectifs de ce groupe d'experts pour les deux prochaines années sont les suivants:

- a) Analyser, promouvoir et soumettre aux institutions financières internationales et autres bailleurs de fonds une liste de projets prioritaires en matière de liaisons de transport Europe-Asie, ainsi que des études de faisabilité ou d'autres études pertinentes, en vue de faciliter le financement durable et à long terme de ces projets;
- b) Identifier les flux de marchandises (quantités et types) susceptibles d'emprunter les neuf liaisons de transport ferroviaire et routier entre l'Europe et l'Asie;
- c) Faciliter la coordination des horaires et des tarifs pour les neuf liaisons de transport ferroviaire et routier;
- d) Promouvoir les axes de transport intérieur reliant l'Europe et l'Asie et élaborer une stratégie commerciale unique;
- e) Mettre à jour et à niveau le système d'information géographique (SIG).

28. En 2014, le projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) a continué à jouer son rôle de plate-forme de coopération entre les pays participant au projet, tout en assurant le développement coordonné des liaisons de transport terrestre Europe-Asie. Le Groupe d'experts du projet LTEA s'est réuni trois fois en 2014 (en février, mai et octobre) et a poursuivi ses travaux visant à: rendre opérationnelles les liaisons prioritaires, analyser les obstacles physiques et non-physiques au transport terrestre international entre l'Europe et l'Asie, et aborder d'autres éléments du programme de travail pour la phase III du projet LTEA.

29. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant le projet LTEA et lui a demandé de le tenir informé de tout élément nouveau à ce sujet lors de sa prochaine session.

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

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2014/3.

30. L'adjoint du chef du projet TER, M. A. Zimmer, a présenté un bref rapport d'activités pour la période 2013-2014.

31. Le nouveau chef du projet TER, M. G. I. Bessonov et son adjoint M. A. Zimmer, qui ont été élus lors des sessions du Comité directeur en 2013, ont commencé leurs activités

le 1<sup>er</sup> janvier 2014. Leurs premières tâches ont consisté à présenter un programme de travail pour 2014-2015 et à adopter un plan d'établissement des coûts, adapté à ce programme. Les principales activités en 2014 ont été les suivantes:

- a) Promotion du projet TER;
- b) Visibilité et attractivité du TER;
- c) Intégration du TER dans le contexte pan-européen des transports;
- d) Élaboration d'une méthode pour le plan directeur des trains à grande vitesse;
- e) Bilan de la sécurité aux passages à niveau.

32. Les principales activités du projet TER en 2014 ont notamment consisté à:

a) Susciter une nouvelle perception du TER et élaborer une stratégie dans le cadre de nouvelles perspectives; faire connaître la proposition exceptionnelle que constitue un projet international moderne et extrêmement performant;

b) Coopérer avec le projet EATL de liaisons de transport Europe-Asie pour analyser les flux de marchandises et de voyageurs attendus entre l'Europe et l'Asie et pouvoir effectuer une simulation du trafic afin d'attirer une part de marché plus importante vers le transport ferroviaire dans un avenir proche;

c) Coopérer avec le projet du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (GEURL) – afin d'accélérer la mise en place d'une zone de transport ferroviaire unique entre l'Europe et l'Asie, étape fondamentale de l'amélioration de l'accessibilité pour les usagers des chemins de fer;

d) Coopérer avec le Groupe d'experts sur le renforcement de la sécurité aux passages à niveau – étant donné le taux de mortalité aux passages à niveau dans nos pays membres, il est extrêmement important de trouver une solution efficace et économique. Un nouveau système de transport intelligent (STI) pour les passages à niveau va prochainement être lancé en Autriche;

e) Coopérer avec le réseau d'excellence européen en matière de transports ferroviaires (EURNEX) – afin de trouver une solution commune permettant d'utiliser les fonds de l'Union européenne (UE) destinés à la recherche, au développement et à l'éducation pour nos sociétés de chemin de fer (par exemple Smartrail, Shift<sup>2</sup>Rail);

f) Déplacements en Allemagne, au Bélarus, en Hongrie et en Italie, pour inciter ces pays à participer au projet TER.

33. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par les chefs du projet TER concernant leurs activités et leur a demandé de le tenir informé de tout élément nouveau à ce sujet lors de sa prochaine session.

## **VIII. Financement des infrastructures ferroviaires et partenariats public-privé (point 7 de l'ordre du jour)**

34. Le représentant de CMS Cameron McKenna LLP ainsi que le chef de projet des PPP de la CEE sur les normes ferroviaires, M. J. Beckitt, ont présenté différents plans d'aménagement ferroviaire et modèles de partenariats public-privé. Leur exposé s'est attaché à illustrer un certain nombre d'études de cas dans lesquels de tels partenariats ont été utilisés comme moyen de financer des projets ferroviaires. Ils ont également mis l'accent sur les principaux enseignements qui en ont été tirés. Il a également été question lors de cette session de la proposition d'établir une norme de la CEE relative à la meilleure pratique en matière de gestion des partenariats public-privé (PPP) programmes dans le



secteur ferroviaire. Le but de ce projet sera de fournir des normes régissant un modèle structuré de projet ferroviaire, une approche commune recommandée en matière de répartition des risques et des modèles de contrat-type basés sur les meilleures pratiques internationales.

35. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par M. Beckitt au sujet d'un centre d'excellence de la CEE sur les PPP en matière ferroviaire ainsi que:

a) Des possibilités de synergies avec ce centre d'excellence; et

b) De la présence sur le site Web du Groupe de travail d'un outil d'évaluation en ligne du financement des projets d'infrastructure ferroviaire dans le cadre de partenariats public-privé. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir un document officiel traitant des questions évoquées ci-dessus pour examen à sa prochaine session.

## **IX. Plan directeur pour les trains à grande vitesse (point 8 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2014/4.

36. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de la méthode révisée d'élaboration d'un plan directeur pour les trains à grande vitesse (ECE/TRANS/SC.2/2014/4). Cette révision a été effectuée en collaboration et en consultation avec le projet TER dans le but de mettre au point une méthode commune pour le plan directeur des réseaux ferroviaires à grande vitesse dans les régions de la CEE et du projet TER. Il s'agit notamment d'élaborer un outil susceptible d'apporter une valeur ajoutée aux gouvernements et de les aider dans la détermination des axes prioritaires pour le développement de lignes à grande vitesse ainsi qu'à évaluer les projets sur la base d'une analyse coûts-avantages pour chaque option.

37. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat et le consultant du projet TER concernant l'élaboration d'un plan directeur pour les trains à grande vitesse et approuvé la méthode révisée mise au point et présentée par le secrétariat. Il a prié le secrétariat et le projet TER de le tenir informé de tout élément nouveau à ce sujet lors de sa prochaine session.

## **X. Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport eurasiatiques (point 9 de l'ordre du jour)**

*Documents:* ECE/TRANS/SC.2/2014/5, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2014/10.

38. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des activités du groupe informel d'experts de l'uniformisation du droit ferroviaire, qui a tenu ses septième, huitième et neuvième sessions les 3 et 4 avril, 10 et 11 juillet et 30 et 31 octobre 2014, respectivement. Une réunion informelle des «amis du Président» du groupe d'experts a également eu lieu le 29 septembre 2014.

39. Le Groupe de travail a noté qu'un travail considérable avait été consacré à l'analyse des conventions existantes relatives aux modes de transport internationaux (transport ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes. Sur la base d'un plan communiqué par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/4), le Groupe d'experts a passé en revue les accords internationaux et les instruments juridiques visant tous les modes de transport afin d'identifier les éléments et mécanismes ainsi que les

bonnes pratiques qui pourraient présenter de l'intérêt pour l'établissement d'un régime ferroviaire unifié.

40. En outre, le secrétariat a préparé un document qui a servi de base de discussion pour toutes les sessions du groupe d'experts au cours de l'année 2014. Ce document fournissait une comparaison des dispositions de la COTIF/CIM (colonne 1) et de la SMGS (colonne 2). Ces dispositions légales ont également été évaluées brièvement dans le contexte d'autres documents juridiques internationaux, tels que la CMR et la Convention de Montréal (colonne 3). Le document comprenait également un projet de texte des dispositions légales convenues (colonne 4) ainsi que d'autres éléments qui pourraient faire partie d'un instrument juridique pour l'Euro-Asie du transport de fret ferroviaire. Les experts ont examiné et amendé le document de sorte que les dispositions couvrent les besoins de tous les intervenants participants.

41. Le Groupe de travail a noté que trois tâches principales restent à accomplir pour finaliser les dispositions de ce nouvel instrument juridique: 1) affiner le libellé sur le fond et régler toutes les questions en suspens; 2) affiner le libellé sur la forme, dans les trois langues (anglais, français et russe); et 3) prendre une décision sur un système de gestion approprié pour un régime juridique ferroviaire unique.

42. Le Groupe de travail a également pris note de la nécessité pour le groupe d'experts d'organiser des réunions entre la fin de son mandat et la prochaine soixante-dix-septième session du Comité des transports intérieurs pour éviter de perdre l'élan donné. Il a donc demandé au Bureau du CTI d'approuver, à titre exceptionnel, la prorogation du mandat du groupe d'experts pour une année de plus. Le président du Comité des transports intérieurs, M. J. Kleniewski, a participé à la session et accepté de soumettre la demande à la réunion du Bureau et de solliciter son appui compte tenu de l'importance du facteur temps pour ce groupe d'experts.

43. Le Groupe de travail a pris note de l'excellent travail accompli par le groupe informel d'experts de l'uniformisation du droit ferroviaire et a remercié les experts pour leur engagement et leur dévouement dans cette lourde tâche. Il a réalisé qu'il fallait plus de temps pour parachever l'uniformisation du droit ferroviaire et qu'il restait notamment à affiner le libellé, tant sur le fond que sur la forme dans les trois langues (anglais, français et russe) et à prendre une décision sur un système de gestion approprié pour un régime juridique ferroviaire unique. D'où la demande de prorogation du mandat du groupe d'experts pour une année de plus. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de transmettre cette demande à la prochaine session du Bureau du Comité des transports intérieurs pour approbation.

## **XI. Nouvelle convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs et les bagages transportés par chemin de fer (point 10 de l'ordre du jour)**

44. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par l'OSJD au sujet de l'élaboration d'une nouvelle convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs et les bagages transportés par chemin de fer.

45. Lors du Comité de l'OSJD, une réunion du groupe informel d'experts de la nouvelle convention s'est tenue sous l'égide de la CEE. Les représentants de la Fédération de Russie ont communiqué des informations sur les travaux menés en vue d'élaborer la nouvelle convention ainsi que sur les progrès réalisés en ce qui concerne la facilitation du franchissement des frontières, les bases légales existantes et le contenu d'un nouvel

instrument juridique. Il a été décidé qu'il convenait à ce stade d'élaborer une note thématique concernant le nouvel instrument juridique. Les participants ont convenu qu'il fallait éviter tout conflit avec des instruments juridiques existants. Ils ont proposé que les prochaines réunions du groupe informel d'experts se tiennent sous les auspices de la CEE pour établir un projet de nouvel instrument juridique et pour assurer la participation de représentants de la CESAP, de l'UE, de l'OTIF ainsi que d'autorités douanières. Les participants ont décidé que deux réunions du groupe d'experts informel devaient se tenir en 2015, en février et septembre.

46. Le Groupe de travail a pris note de la présentation du Comité de l'OSJD concernant les faits nouveaux et le travail déjà accompli en vue de l'élaboration d'une nouvelle convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs et les bagages transportés par chemin de fer, ainsi que de l'organisation de deux réunions en 2015. Il a prié le Comité d'informer le Groupe de travail de tout fait nouveau à sa prochaine session.

## **XII. Systèmes de transport intelligents et autres applications technologiques pour le transport ferroviaire (point 11 de l'ordre du jour)**

*Document:* Publication de la CEE, Intelligent Transport Systems (ITS) for sustainable mobility (2012).

47. Le Groupe de travail a été informé par M. K. Schockaert, attaché (transport) à la Mission permanente de la Belgique auprès de l'ONU et des institutions spécialisées à Genève, au sujet de l'atelier commun CEE-Belgique sur les systèmes de transport intelligents qui s'est tenu les 17 et 18 novembre à Bruxelles sur le thème «Towards a New Transportation Culture: Technology Innovations for Safe, Efficient and Sustainable Mobility (Vers une nouvelle culture du transport: des innovations technologiques pour une mobilité sûre, efficace et durable)». Il a réuni des experts des STI qui ont débattu du rôle des innovations fondées sur l'information et la communication dans l'instauration d'une culture de la conduite automobile et des transports qui contribue à une mobilité sûre, efficace et durable. Cet atelier constitue l'une des 20 activités prévues par la feuille de route de la CEE pour la promotion des STI.

48. Le Groupe de travail a pris note de l'atelier commun Belgique – Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE sur les systèmes de transport intelligents: «Vers une nouvelle culture du transport: des innovations technologiques pour une mobilité sûre, efficace et durable» et prié le secrétariat de le tenir informé de tout élément nouveau concernant les STI lors de sa prochaine session.

## **XIII. Productivité dans le transport ferroviaire (point 12 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2014/6.

49. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session il avait été informé par le secrétariat que les gouvernements avaient formulé de nombreuses observations sur le calcul des indicateurs de productivité dans le transport ferroviaire et sur leur efficacité. Ces observations portaient principalement sur la nécessité d'examiner plus en détail ces indicateurs, de réévaluer leur fiabilité, d'établir des définitions claires et de se mettre d'accord sur des objectifs concernant leur interprétation.

50. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir pour sa prochaine session, un document officiel reprenant les indicateurs de productivité dans le transport ferroviaire révisés et affinés à partir des observations formulées par les gouvernements afin qu'il les examine et les approuve.

51. Le secrétariat a présenté au Groupe de travail le document ECE/TRANS/SC.2/2014/6 contenant les indicateurs de productivité dans le transport ferroviaire révisés et affinés à partir des observations formulées par les gouvernements afin qu'il les examine et les approuve.

52. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet des indicateurs de productivité dans le transport ferroviaire révisés et affinés à la lumière des observations formulées par les gouvernements. Il a décidé d'attendre les réactions des experts nationaux et du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) avant d'approuver les indicateurs de productivité dans le transport ferroviaire révisés. Il a demandé au secrétariat de donner des informations à ce sujet lors de la prochaine session.

## **XIV. Changements climatiques et transport ferroviaire (point 13 de l'ordre du jour)**

### **A. Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux**

*Document:* Rapport de la CEE sur les changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux (en anglais).

53. Le secrétariat a informé le Groupe de travail au sujet du Rapport de la CEE sur les changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux. Cette publication a été lancée en décembre 2013 et distribuée à tous les experts et participants au groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux.

54. Le Groupe de travail a en outre pris note du mandat pour la poursuite des travaux du groupe d'experts, qui devra notamment:

a) Identifier et si possible inventorier les réseaux de transport qui, dans la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE), sont vulnérables aux effets des changements climatiques;

b) Utiliser ou mettre au point des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques tenant compte des risques extrêmes (par exemple des températures élevées et des inondations) qui sont susceptibles de toucher certaines infrastructures de transport intérieur dans la région de la CEE selon différents scénarios d'évolution du climat;

c) Recenser et analyser les études de cas axées sur les conséquences économiques, sociales et environnementales que pourraient avoir les changements climatiques et fournir une analyse coûts-avantages des solutions envisageables en matière d'adaptation.

55. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet de la poursuite des activités du groupe d'experts, de la publication sur les changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux, ainsi que du fait que le groupe d'experts s'appellerait désormais groupe

d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux et nœuds de transport internationaux. Le Groupe de travail a également examiné des suggestions concernant le plan de travail du groupe portant sur des questions liées au transport ferroviaire. Il a demandé au secrétariat de l'informer à la prochaine session des faits nouveaux relatifs aux questions d'adaptation et aux chemins de fer.

## **B. Atténuation des effets des changements climatiques: présentation de l'outil ForFITS de la CEE**

56. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de l'évolution en 2013-2014 du projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), un projet initialement financé par le Compte de l'ONU pour le développement jusqu'en 2013.

57. On peut évaluer un transport durable dans le projet ForFITS en simulant des politiques basées sur le principe «éviter, remplacer, améliorer» et qui tiennent également compte de l'évolution attendue des paramètres macro-économiques. L'outil ForFITS est disponible en ligne accompagné d'un manuel de l'utilisateur qui fournit toutes les informations nécessaires à son utilisation et qui donne des exemples pratiques facilitant l'auto-apprentissage.

58. Au cours de la phase finale du projet financé par le Compte de l'ONU pour le développement, des ateliers régionaux et nationaux de renforcement des capacités ont été mis sur pied. Il s'agissait de sensibiliser les participants aux émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports intérieurs ainsi que de faire mieux connaître l'outil ForFITS. Dans la mesure du possible, les ateliers régionaux et nationaux coïncidaient avec le lancement des projets pilotes. Au cours de la phase pilote, l'outil ForFITS a été expérimenté dans les sept pays suivants représentant les cinq régions des Nations Unies: Chili, Éthiopie, France, Hongrie, Monténégro, Thaïlande et Tunisie.

59. Le Groupe de travail a pris note des informations communiqués au sujet de l'outil ForFITS et réitéré son appui à la poursuite du développement de cet outil. Il a demandé au secrétariat de le tenir au courant de tout fait nouveau survenu dans ce domaine lors de la prochaine session.

## **C. Gaz d'échappement des moteurs diesel**

*Document:* Publication de la CEE «Diesel engine exhausts: Myths and realities (Gaz d'échappement des moteurs diesel: mythes et réalités)».

60. Le secrétariat a informé le Groupe de travail au sujet de son document de travail intitulé «Gaz d'échappement des moteurs diesel: mythes et réalités».

61. Ce document a pour objectif:

- a) De rendre compte de manière équilibrée des débats en cours sur les effets nocifs des émissions des moteurs diesel sur la santé et l'environnement;
- b) De présenter les conclusions d'études récentes sur les effets néfastes des gaz d'échappement des moteurs diesel pour la santé publique;
- c) De fournir des informations sur les émissions des moteurs diesel dans différents secteurs économiques, y compris les transports intérieurs;

d) De donner un aperçu des progrès récents en matière de réduction des émissions de polluants pour répondre aux préoccupations relatives à la santé et à l'environnement;

e) De donner un aperçu des améliorations techniques apportées aux moteurs diesel qui permettent de réduire, voire d'éliminer les effets nocifs de ces moteurs sur la santé publique.

62. Le Groupe de travail a examiné le document de travail et débattu des meilleurs moyens de diffuser ses résultats et de leurs possibles retombées concernant le transport ferroviaire.

## **XV. Réforme des chemins de fer (point 14 de l'ordre du jour)**

63. Le responsable des chemins de fer au Département britannique des transports, M. A. Mundy, a présenté au groupe de travail l'expérience de privatisation des chemins de fer menée au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

64. Dans les années 1980, un vaste programme de privatisation des entreprises de services publics gérées par l'État a été mise en œuvre au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Son but était d'instaurer la concurrence, d'introduire l'esprit d'innovation et l'efficacité économique du secteur privé, tout en réduisant la contribution des contribuables. En 1991, l'Union européenne a émis une directive exigeant que la gestion et l'exploitation des chemins de fer soient séparées de la fourniture des services ferroviaires. C'est dans ce contexte qu'ont eu lieu en 1993 la privatisation et le démantèlement de l'entreprise publique British Rail, qui a été scindée de la manière suivante:

a) Une société privée, détenue par des actionnaires, Railtrack, responsable de l'infrastructure ferroviaire. Elle a par la suite été placée sous administration judiciaire avant d'être remplacée en 2002 par «Network Rail», une société privée à responsabilité limitée par garantie ne distribuant pas de dividendes. En septembre 2014, Network Rail est redevenue une entreprise publique;

b) S'agissant des services de trains, un appel d'offres a été lancé aux sociétés privées d'exploitation ferroviaire auxquelles sont accordées des concessions de durée limitée pour le transport de passagers en vertu desquelles elles doivent soit payer une prime, soit recevoir un subside du gouvernement en fonction de la rentabilité des services qu'elles assument (15 concessions);

c) Les services de fret relèvent du secteur privé. Ils reçoivent une certaine aide sous forme de subventions au transport ferroviaire de marchandises ainsi qu'une assistance financière destinée au changement modal (4 opérateurs de fret);

d) Les sociétés de matériel roulant (ROSCO) qui louent des trains, des locomotives et des wagons aux opérateurs ferroviaires.

65. Un poste de régulateur ferroviaire (Office of Rail Regulation – ORR) a été créé pour réguler les redevances d'accès et superviser l'octroi de l'accès aux voies ferrées aux opérateurs ferroviaires, ainsi que pour veiller au respect d'autres aspects liés à la protection des consommateurs et plus tard à la sûreté des chemins de fer.

66. C'est à la suite d'un certain nombre d'accidents spectaculaires que Railtrack a été placée sous administration judiciaire et que la confiance du public dans le système ferroviaire a chuté. Il a fallu pour surmonter cette défiance que le fonctionnement de Network Rail et le niveau de sécurité s'améliorent considérablement. Le défi de ces dernières années a été de concilier l'efficacité de Network Rail et l'accroissement de la

capacité du réseau. Le niveau de satisfaction des passagers a augmenté depuis que des sondages ont commencé à être réalisés en 2004 et il se rapproche des niveaux de satisfaction les plus élevés enregistrés parmi les passagers au sein de l'Union européenne.

67. Le Groupe de travail a remercié l'orateur d'avoir communiqué ces informations utiles concernant la réforme des chemins de fer au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Il a demandé au secrétariat de l'informer de tout fait nouveau dans le domaine de la réforme des chemins de fer à sa prochaine session.

## **XVI. Facilitation du transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne (point 15 de l'ordre du jour)**

### **A. Facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire**

*Document:* Document informel n° 2.

68. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa session précédente il avait pris note du questionnaire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.2/2013/6) sur les initiatives concernant les mécanismes envisageables pour la mise en œuvre des dispositions de la nouvelle annexe 9 à la «Convention sur l'harmonisation» pour faciliter le passage des frontières par chemin de fer dans la région pan-européenne et qu'il l'avait approuvé. Le Groupe de travail a également rappelé qu'il avait prié le secrétariat de distribuer ce questionnaire.

69. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des réponses reçues à ce questionnaire (document informel n° 2). Vingt-quatre Parties contractantes à la Convention sur l'harmonisation ont répondu au questionnaire envoyé par le secrétariat. L'analyse à laquelle a procédé le secrétariat a mis l'accent sur les données susceptibles d'être quantifiées. Toutes les autres informations reçues des gouvernements figurent dans le document informel n° 2.

70. L'OSJD a informé le Groupe de travail que le Comité avait aussi envoyé aux pays membres un questionnaire portant sur la mise en œuvre de l'annexe 9. Il avait en outre demandé aux pays membres de l'OSJD de communiquer des informations sur les mesures prises lors de la mise en œuvre de l'annexe 9. Voici ce qui ressort des réponses reçues:

a) Sur le plan des principes, les pays membres de l'OSJD ont respecté les procédures de l'annexe 9 sur la facilitation du passage des frontières;

b) Les mesures prises ont notamment porté sur le renforcement technologique des gares ferroviaires frontalières (installation de systèmes de technologie de l'information, de moyens de communication, de dispositifs, etc.) et l'amélioration de l'infrastructure pour que la capacité des gares soit adaptée au volume du trafic;

c) des accords bilatéraux ont été signés et des négociations bilatérales ont eu lieu pour réduire le plus possible les retards des trains de voyageurs et de marchandises;

d) Le contrôle des marchandises en transit n'est effectué que dans les cas où les circonstances l'imposent.

71. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat et l'OSJD au sujet du questionnaire envoyé dans le cadre des initiatives concernant des mécanismes envisageables pour la mise en œuvre des dispositions de la nouvelle annexe 9 à la «Convention sur l'harmonisation» pour faciliter le passage des frontières par chemin de

fer dans la région paneuropéenne. Il a demandé au secrétariat de communiquer des informations actualisées à ce sujet à la prochaine session.

## **B. Harmonisation des spécifications techniques des différents systèmes ferroviaires**

72. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de l'OSJD, M. Victor Zhukov, des faits nouveaux récents concernant les questions liées à l'interopérabilité technique entre l'écartement normal de 1 435 mm et l'écartement large de 1 520 mm.

73. Depuis 2007, le groupe de travail OSJD/ERA a tenu 32 réunions et il a élaboré et finalisé les documents suivants:

- a) Document 1: Sous-système: infrastructure, rail et matériel fixe;
- b) Document 2: Énergie;
- c) Document 3: Signalisation, enclenchement et communications;
- d) Document 5: Voitures ferroviaires;
- e) Document 6: Locomotives et éléments automoteurs;
- f) Document 7: Exploitation et gestion du trafic.

74. Les résultats de l'analyse portant sur les paramètres techniques ont été utilisés par l'ERA pour réviser les STI afin d'y introduire les paramètres 1 520/1 524 mm. Un glossaire de la terminologie pertinente a été élaboré pour améliorer la compatibilité technique et opérationnelle aux frontières ferroviaires entre la CEI et l'UE. En outre, un nouveau memorandum d'accord a été établi et adopté pour la période 2015-2019.

75. Le Groupe de travail a pris note des informations du comité de l'OSJD chargé de l'harmonisation des spécifications techniques entre les différents systèmes ferroviaires et prié le secrétariat de fournir des informations actualisées à ce sujet lors de la prochaine session.

## **XVII. Publication «Rail review» (point 16 de l'ordre du jour)**

76. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que faute de ressources et de temps il n'avait pas été en mesure de s'occuper de cette publication au cours de l'année écoulée et qu'il n'y avait donc rien à signaler à ce sujet.

77. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant «Rail review» et lui a demandé de procéder à sa publication le plus vite possible ainsi que de fournir des informations actualisées à ce sujet lors de la prochaine session.

## **XVIII. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 17 de l'ordre du jour)**

78. À sa soixante-treizième session (Genève, 1<sup>er</sup> au 3 mars 2011), le Comité des transports intérieurs a souligné qu'il importait d'examiner les questions clés concernant le renforcement de la sécurité aux passages à niveau. Il a recommandé que le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) envisagent de créer, pour une durée limitée, un groupe commun d'experts chargés d'étudier les moyens de renforcer la sécurité aux passages à niveau en se fondant sur l'expérience



pertinente d'autres organismes tels que l'Agence ferroviaire européenne (ECE/TRANS/221, par. 50).

79. Le secrétariat a présenté le mandat de ce groupe d'experts ainsi que les travaux déjà effectué par divers sous-groupes et ayant porté sur le coût économique des accidents aux passages à niveau, sur la sécurité de différents types de passages à niveau, sur les bonnes pratiques, sur les lois et dispositions juridiques nationales en vigueur dans ce domaine, sur les techniques visant à améliorer la sécurité et sur les facteurs humains qui contribuent au contraire à l'insécurité des passages à niveau, ainsi que sur la mise à exécution des mesures juridiques.

80. Le secrétariat a également présenté le film intitulé «Sauver des vies aux passages à niveau», produit en partenariat avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Office fédéral suisse des transports à l'occasion de la Journée internationale de sensibilisation aux passages à niveau 2014. Il a invité les délégués participant au SC.2 à assister à la quatrième session du groupe d'experts les 29 et 30 janvier 2015, ainsi qu'à contribuer aux travaux de ce groupe.

81. Le Vice-président des Chemins de fer israéliens, M. E. Kaplansky, en charge de la sûreté, de la sécurité, de la qualité et de l'environnement, a expliqué comment le problème de la sécurité aux passages à niveau était géré dans son pays. Deux types principaux de mesures ont été mises en évidence: a) sauts-de-mouton et b) entretien et amélioration des passages à niveau. En ce qui concerne les sauts-de-mouton, 55 passages dénivelés ont été construits pour les 154 passages à niveau existants. Un comité administratif (interministériel) chargé des passages à niveaux et des sauts-de-mouton a été mis sur pied sous la direction du Directeur général du ministère des transports. Ses activités ont été les suivantes:

- a) Établissement d'un plan pour la création de sauts-de-mouton (Chemins de fers israéliens, Ministère des transports, Ministère des finances);
- b) Définition d'un modèle de classement des passages à niveau en fonction de l'évaluation des risques et du budget disponible – quel degré de sécurité peut procurer un euro;
- c) Actualisation des consignes en matière de construction de passages à niveau;
- d) Application de la loi.

82. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat concernant les travaux du groupe d'experts de la sécurité aux passages à niveau et remercié l'orateur de son exposé. Il a prié le secrétariat de fournir des informations actualisées à ce sujet lors de la prochaine session.

## **XIX. Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 18 de l'ordre du jour)**

83. Le Groupe de travail a pris note des décisions de la soixante-seizième session du Comité des transports intérieurs, qui s'est tenue du 25 au 27 février 2014, concernant ses domaines d'activité et prié le secrétariat de fournir des informations actualisées à ce sujet lors de la prochaine session.

## **XX. Activités de la Commission européenne touchant le transport ferroviaire (point 19 de l'ordre du jour)**

*Document:* Document informel n° 5.

84. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de la DG Move, M. F. Jost, des faits nouveaux les plus récents dans le domaine du transport ferroviaire (Document informel n° 5).

85. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Commission européenne concernant ses activités dans le domaine du transport ferroviaire. Il a prié la Commission européenne et le secrétariat de fournir des informations actualisées à ce sujet lors de la prochaine session.

## **XXI. Activités des organisations internationales touchant le transport ferroviaire (point 20 de l'ordre du jour)**

86. Le Groupe de travail a été informé par le Vice-président du Comité de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), M. V. Zhukov, sur les activités de l'OSJD au cours de 2014. Un séminaire commun a été consacré à la coopération entre les corridors ferroviaires de l'OSJD et les corridors de fret ferroviaire de l'UE. Au cours de ce séminaire, des représentants de pays membres de l'OSJD ont présenté les prescriptions relatives aux normes techniques, les faits nouveaux survenus dans le Réseau transeuropéen de transport et les principes de financement des corridors de fret ferroviaire de l'UE, entre autres.

87. En outre, le Groupe de travail a été informé par M. C. Brand, Secrétaire général du Comité international des transports ferroviaires (CIT), sur les activités du CIT au cours de 2014, qui ont essentiellement consisté à:

- a) Mettre au point la version définitive des conditions générales du transport ferroviaire eurasiatique et les diffuser à toutes les parties intéressées pour accord;
- b) Travailler sur la multimodalité;
- c) Travailler à la lettre de voiture commune CIM/SMGS;
- d) Collaborer avec l'OTIF à la mise au point de la lettre de voiture électronique;
- e) Élaborer les conditions générales d'utilisation de l'infrastructure afin de les adapter à la refonte du premier paquet ferroviaire de directives de l'UE.

88. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par les représentants de l'OSJD et du CIT. Il a demandé aux organisations internationales et au secrétariat de fournir des informations actualisées à ce sujet lors de la prochaine session.

## XXII. Plan de travail pour 2014-2018 (point 21 de l'ordre du jour)

*Document:* ECE/TRANS/240.

89. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait adopté à sa session précédente son plan de travail pour 2014-2018 tel qu'il est contenu dans le document ECE/TRANS/SC.2/2013/9. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des débats tenus par le CTI à sa dernière session et des modifications qui y ont été apportées à son plan de travail pour 2014-2018. Les modifications adoptées sont les suivantes:

*Paragraphe 02.5.2, modifier comme suit:*

*«02.5.2 Harmonisation des prescriptions applicables au transport international par chemin de fer, y compris aux régimes juridiques (régime juridique ferroviaire unique), à la sécurité ferroviaire, à la sûreté et à la facilitation de son exploitation* Priorité: 1

*Description:*

a) Simplification et harmonisation des formalités administratives, notamment des documents et des formalités au passage des frontières.

b) Harmonisation des prescriptions normalisées applicables à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

c) Élaboration de propositions et préparation d'études visant à renforcer et à unifier le transport ferroviaire pour améliorer sa position sur les marchés des transports internationaux.

d) Analyse des problèmes relatifs à l'harmonisation et à l'amélioration de la sûreté et de la sécurité ferroviaires

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 et/ou unification des régimes SMGS/SMPS<sup>5</sup> et CIM/CIV<sup>6</sup>~~).

**f) Unification du droit ferroviaire international, dans le but d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique (régime juridique ferroviaire unique), et harmonisation des prescriptions applicables au transport international par chemin de fer, y compris à la sécurité ferroviaire, à la sûreté et à la facilitation de son exploitation. Établissement d'un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie dans tous les pays concernés et susceptibles de faciliter les procédures de franchissement des frontières, notamment pour le transport en transit.».**

90. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet des modifications au plan de travail pour 2014-2018 demandées par le Comité des transports intérieurs.

<sup>4</sup>—~~Contrat de transport international de marchandises par chemin de fer (SMGS); Contrat de transport international de voyageurs par chemin de fer (SMPS).~~

<sup>5</sup>—~~Contrat de transport international de marchandises par chemin de fer (CIM); contrat de transport international de voyageurs et de bagages par chemin de fer (CIV).~~

### **XXIII. Questions diverses (point 22 de l'ordre du jour)**

91. Le Groupe de travail a souhaité la bienvenue aux participants venus des pays méditerranéens de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient. Il s'efforcera de renforcer la coopération avec ces pays et avec le projet Euromed (transport routier, ferroviaire et urbain) de la CE, afin de favoriser l'échange de bonnes pratiques, le transfert de savoir-faire et l'harmonisation des normes et règlements dans le secteur des transports au sein de ces pays voisins, en les invitant à participer à ses futures réunions ainsi qu'à celles des groupes d'experts, et notamment du groupe d'experts sur les passages à niveau.

### **XXIV. Dates et lieu de la prochaine session (point 23 de l'ordre du jour)**

92. La soixante-neuvième session du Groupe de travail devrait en principe se tenir à Genève du 2 au 4 décembre 2015.

### **XXV. Adoption de décisions (point 24 de l'ordre du jour)**

93. 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.

## Annexe

### **Atelier sur le thème «comment rendre les transports ferroviaires plus compétitifs»**

#### **Conclusions et recommandations**

L'atelier de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) sur le thème «comment rendre les transports ferroviaires plus compétitifs» s'est tenu à Genève le 25 novembre 2014.

Ouverte au nom de la Division des transports de la CEE par M<sup>me</sup> E. Molnar, Directrice de la Division, cette conférence a bénéficié du plein appui du Comité des transports intérieur (CTI) de la CEE, qui y était représenté par son président M. J. Kleniewski.

Y ont participé 70 représentants d'États membres ou non-membres de la CEE. Les pays suivants étaient représentés: Allemagne, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Égypte, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Israël, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suisse, Tunisie, Turquie et Ukraine. Ont assisté à l'atelier des représentants d'entreprises ferroviaires tels que la Société nationale des Chemins de fer de Bosnie et Herzégovine, la Deutsche Bahn, les Chemins de fer israéliens, les Chemins de fer lituaniens JSC, les Chemins de fer polonais (PKP, PLK), les Chemins de fer russes, la Société nationale des chemins de fer turcs (TCDD), l'East Japan Railway Company, la Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens et JSC «PLASKE». Étaient également présents des représentants du Bureau central du projet TER de la CEE, de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), du Comité international des transports ferroviaires (CIT), de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), du projet Euromed de transport routier, ferroviaire et urbain, de la collaboration des services de police ferroviaire et de sécurité (COLPOFER), de l'association internationale «Conseil de coordination du transport transsibérien» (CCTT) et de l'Institut des transports et communications de l'Université d'État des voies de communication de Moscou.

Les intervenants et participants à la Conférence, issus d'États membres ou non membres de la CEE, d'organisations intergouvernementales ou non gouvernementales, ou encore du secteur des transports, de la recherche ou de l'université, ont débattu de questions liées à l'amélioration de la compétitivité des transports ferroviaires, à l'élimination des inefficacités et à l'introduction d'approches et de solutions innovantes. Ils ont tous convenu que, compte tenu de l'ampleur du défi, il était crucial de renforcer la compétitivité des chemins de fer et que les mesures et initiatives concertées allant dans ce sens devaient être considérées comme prioritaires. Les problèmes abordés concernaient la nécessité d'assurer des services de porte à porte intégrés, l'interopérabilité technique, les financements suffisants pour permettre la construction et l'entretien des infrastructures ferroviaires ainsi que la modernisation du matériel roulant, l'harmonisation des instruments juridiques, la mise au point de solutions innovantes pour surmonter les obstacles traditionnels.

Les participants ont:

**concernant les infrastructures**

- Admis qu'une plus grande compétitivité du transport ferroviaire avait un effet positif direct sur les économies nationales et sur l'environnement et qu'il était donc urgent d'élaborer des mesures appropriées, ainsi que d'échanger des informations sur les bonnes pratiques;
- Constaté que les fonds disponibles pour la construction et l'entretien des infrastructures ferroviaires étaient limités et que des solutions innovantes devaient être mises en œuvre;
- Fait observer que des infrastructures ferroviaires de qualité assuraient une part de marché accrue au chemin de fer;
- Noté que la sécurité aux passages à niveau devait être considérablement améliorée afin de réduire le nombre d'accidents et d'accroître la fiabilité du chemin de fer et l'efficacité de son exploitation;
- Relevé qu'une solution innovante pouvait consister à introduire des incitations pour les gestionnaires de l'infrastructure. Il s'agirait en l'occurrence de faire en sorte que les conditions économiques soient équitables pour tous et non discriminatoires;
- Reconnu que la promotion des corridors de fret ferroviaire avait pour effet d'accroître la compétitivité à condition que le développement de ces corridors soit réglementé et que des services complets de transport et de logistique soient assurés – par une approche porte à porte avec «guichets uniques»;
- Noté que des tarifs compétitifs et planifiables pour l'utilisation des infrastructures ferroviaires devaient être établis;
- Remarqué que l'adaptation aux effets des changements climatiques était impérative et directement liée à la compétitivité des transports ferroviaires.

**concernant les instruments juridiques/l'exploitation**

- Estimé que l'amélioration et le renforcement de l'intermodalité et de l'intramodalité étaient susceptibles d'accroître la compétitivité des transports ferroviaires lorsqu'une compétition équitable existe entre les différents modes de transport;
- Convenus que tous les modes de transport devaient être sur un pied d'égalité. Des conditions égales pour tous les modes de transport doivent constituer l'objectif ultime;
- Convenus que des solutions douanières harmonisées devaient être mises en œuvre car elles facilitent l'activité ferroviaire. Les entreprises ferroviaires doivent cependant investir beaucoup d'argent sans que cela ait un impact direct pour leurs clients;
- Convenus qu'il fallait réduire les charges administratives;
- Observé que la multimodalité accroissait la productivité du transport ferroviaire;
- Convenus que la multimodalité pouvait devenir avantageuse pour les transports ferroviaires grâce à une collaboration accrue d'un point de vue juridique;
- Convenus que l'harmonisation concernant l'interopérabilité technique est une tâche importante et difficile en faveur de laquelle les entreprises ferroviaires doivent poursuivre leurs efforts car elle permettra d'accroître considérablement la compétitivité des chemins de fer;

- Convenu que l'uniformisation du droit ferroviaire constituait un pas important sur la voie du renforcement de la compétitivité des chemins de fer; sa réalisation est un objectif à long terme mais sa première étape, qui consiste à mettre l'accent sur le contrat de transport, est déjà une réalité et les gouvernements devraient le ratifier lorsqu'il sera définitif et prêt à être utilisé;
- Convenu que la lettre de voiture commune CIM/SMGS était déjà un succès car elle facilite le transport ferroviaire international;
- Constaté que le transport international par chemin de fer soumis à des régimes juridiques différents (législations nationales/réglementation des corridors/droit communautaire/COTIF/SMGS) et que des simplifications s'imposent;
- Relevé que les conditions générales du transport ferroviaire dans la région eurasiatique étaient déjà bien développées sur la base 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 qu'elles devaient désormais être utilisées et mises en œuvre par les entreprises ferroviaires;
- Convenu que les entreprises ferroviaires devraient tirer parti de leurs actifs pour créer de nouvelles sources de revenus en transformant par exemple les gares principales de manière à y introduire des activités commerciales de vente au détail ou en élargissant leurs activités à des domaines complémentaires tels que l'hôtellerie et restauration, entre autres;
- Convenu que plusieurs obstacles à l'exploitation ferroviaire devraient être éliminés:
  - a) Le régime de la taxe à la valeur ajoutée (TVA) devrait être le même pour tous les modes de transport. Les entreprises ferroviaires devraient en être exclues;
  - b) Force Majeure: les transporteurs ferroviaires sont responsables en cas de force majeure mais les transporteurs aériens et routiers ne le sont pas. Les chemins de fer ne devraient pas être responsables en cas de force majeure!
  - c) Tarification des infrastructures: 100% du réseau ferroviaire y est soumis, alors que 0,9 % seulement du réseau routier est soumis à péage!

#### **concernant les passagers**

- Convenu que l'amélioration et le renforcement des droits des passagers, notamment le droit à indemnisation, rendront les voyages en chemin de fer plus attrayants pour les citoyens;
- Proposé que l'accessibilité au transport ferroviaire des personnes à mobilité réduite soit assurée ou améliorée;
- Noté qu'il conviendrait de recourir à une approche multimodale lors de l'établissement des horaires des trains afin de favoriser la connectivité avec d'autres modes de transport et de faciliter la vie des usagers;
- Convenu que le confort n'est pas un luxe mais une nécessité que les entreprises ferroviaires doivent absolument assurer si elles veulent attirer davantage de voyageurs;
- Fait observer que le prix des tickets est dans bien des cas supérieur à celui du transport aérien et qu'il faudrait prêter une attention particulière à ce problème pour inciter davantage de voyageurs à prendre le train;

- Convenu que de nouveaux services devraient être proposés aux passagers, peut-être sur les trains à grande vitesse qui relieront les grandes villes internationales, car ils sont susceptibles de renforcer la compétitivité des transports ferroviaires.

**concernant le fret**

- Convenu qu'il était indispensable d'assurer aux clients des services de transport ferroviaire de marchandises complets/intégrés, de porte à porte;
- Fait observer que les prestations logistiques 3PL/4PL (troisième partie logistique et quatrième partie logistique) auront pour effet d'accroître considérablement la compétitivité des transports ferroviaires et de l'intermodalité;
- Convenu que le développement de terminaux intermodaux le long des voies ferrées constitue un facteur clef de l'expansion des transports ferroviaires;

Considérant que l'accroissement de la compétitivité est un défi qui ne saurait être relevé qu'au prix d'efforts collectifs et d'une coopération à tous les niveaux, les participants ont décidé ce qui suit:

**Recommandations:**

1. Les enseignements tirés de l'atelier doivent être communiqués à tous les États membres de la CEE et à d'autres pays intéressés, ainsi qu'aux entreprises ferroviaires et aux organisations internationales concernées par les transports par chemin de fer;
2. Les gouvernements doivent être au fait des bonnes pratiques déjà mises en œuvre ainsi que des défis auxquels les chemins de fers doivent faire face; il faut leur faire prendre conscience de la nécessité de rendre les transports ferroviaires plus compétitifs et il importe donc de mettre davantage l'accent sur ce domaine;
3. Il faut à la fois mener des recherches concertées et adopter des mesures politiques pour élaborer des stratégies susceptibles de renforcer la compétitivité des transports ferroviaires. Des études et recherches bien ciblées, la mise en œuvre de bonnes pratiques et la prise en compte des enseignements tirés doivent constituer un premier pas vers la mise en commun de toutes les décisions. Les décideurs politiques et les experts en matière de gestion et de développement des chemins de fer doivent échanger les bonnes pratiques, examiner les problèmes qui se posent et les nouveaux concepts de développement, ainsi que se mettre d'accord sur de possibles activités futures et actions concertées. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer pourrait servir de plate-forme pour le partage des connaissances et l'échange d'informations;
4. Il faudrait envisager de promouvoir certaines mesures spécifiques en faveur d'infrastructures ferroviaires abordables et susceptibles d'assurer une sécurité accrue et une utilisation plus rationnelle, notamment des mesures d'incitation pour les gestionnaires de l'infrastructure;
5. Les gouvernements et les sociétés de chemin de fer devraient collaborer davantage en vue de la mise en place de corridors ferroviaires qui favorisent l'intermodalité et les services de porte à porte tout en étoffant le portefeuille des services proposés;
6. Les gouvernements devraient ratifier le Régime juridique ferroviaire unique lorsqu'il sera prêt car il s'agit d'une mesure concrète en faveur de l'accroissement de la compétitivité des chemins de fer et de l'harmonisation des instruments juridiques applicables aux transports ferroviaires;



7. Les sociétés de chemin de fer ont besoin de plus de passagers. Il est nécessaire d'élaborer, sur la base des bonnes pratiques déjà mises en œuvre dans les chemins de fer mais aussi dans d'autres modes de transport, une série de mesures permettant d'attirer davantage de passagers afin d'augmenter le nombre de voyageurs qui utilisent le train.

Les participants ont remercié le secrétariat de la CEE d'avoir accueilli cet atelier et les intervenants d'avoir partagé leur expérience et proposé des solutions possibles pour accroître la compétitivité des transports ferroviaires.

On trouvera sur le site Web de la CEE, à l'adresse [www.unece.org/trans/main/sc2/sc2\\_events/2014\\_railways\\_competitiveness.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_events/2014_railways_competitiveness.html), le détail des activités menées dans le cadre de l'atelier, y compris les exposés et toute la documentation pertinente.

---