



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante-douzième session

Genève, 21-23 novembre 2018

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	6	3
III. Élection du bureau.....	7	3
IV. Atelier sur « L'innovation dans les chemins de fer » (point 3 de l'ordre du jour)	8–12	3
V. Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) (point 4 de l'ordre du jour)	13–18	4
VI. Sécurité des chemins de fer (point 5 de l'ordre du jour)	19–24	5
VII. Transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 6 de l'ordre du jour)	25–28	6
VIII. Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) (point 7 de l'ordre du jour).....	29–30	6
IX. Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et les couloirs de transport Europe-Asie (point 8 de l'ordre du jour)	31–33	7
X. Financement des infrastructures ferroviaires et partenariats public-privé (point 9 de l'ordre du jour)	34–36	7
XI. Plan directeur pour les trains à grande vitesse (point 10 de l'ordre du jour).....	37–38	8
XII. Nouvelle Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs et les bagages dans le transport ferroviaire (point 11 de l'ordre du jour).....	39–41	8
XIII. Systèmes de transport intelligents et autres applications technologiques pour le transport ferroviaire (point 12 de l'ordre du jour).....	42	8
XIV. Productivité dans le transport ferroviaire (point 13 de l'ordre du jour).....	43–45	9



XV.	Changements climatiques et transport ferroviaire (point 14 de l'ordre du jour)	46-49	9
A.	Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques sur les réseaux et nœuds de transport internationaux et l'adaptation à ces changements	46-47	9
B.	Atténuation des effets des changements climatiques : présentation de l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) de la Commission économique pour l'Europe.....	48-49	9
XVI.	Réforme des chemins de fer (point 15 de l'ordre du jour)	50-54	10
XVII.	Facilitation du transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne (point 16 de l'ordre du jour).....	55-57	10
A.	Facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire	55-56	10
B.	Harmonisation des spécifications techniques des différents systèmes ferroviaires	57	11
XVIII.	Publication « Rail Review » (point 17 de l'ordre du jour)	58-60	11
XIX.	Statistiques ferroviaires (point 18 de l'ordre du jour)	61-62	11
XX.	Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 19 de l'ordre du jour).....	63-64	12
XXI.	Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 20 l'ordre du jour).....	65	12
XXII.	Activités de la Commission européenne touchant le transport ferroviaire (point 21 de l'ordre du jour).....	66-67	12
XXIII.	Activités des organisations internationales s'occupant du transport ferroviaire (point 22 de l'ordre du jour).....	68-69	12
XXIV.	Questions diverses (point 23 de l'ordre du jour).....	70-71	12
XXV.	Dates et lieu de la prochaine session (point 24 de l'ordre du jour)	72	13
XXVI.	Adoption des décisions (point 25 de l'ordre du jour).....	73-74	13
Annexes			
I.	Lettre invitant à mettre à l'essai le régime du droit unifié du transport ferroviaire		14
II.	Présentation du droit unifié du transport ferroviaire en tant que nouvel instrument réglementaire de la CEE pour le transport international de marchandises par chemin de fer		16

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a tenu sa soixante-douzième session du 21 au 23 novembre 2018 à Genève.
2. Les représentants des pays suivants ont participé à cette session : Autriche, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Chypre, Fédération de Russie, Grèce, Hongrie, Irlande, Israël, Italie, Luxembourg, Mongolie, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie. Des représentants de la Direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de la Commission européenne, de l'initiative Shift2Rail de l'Union européenne (UE) et de l'UE étaient présents.
3. L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et l'Office central du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) étaient représentés.
4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées : Association of the European Rail Industry, European Passengers' Federation, Comité international des transports ferroviaires (CIT), Union internationale des chemins de fer (UIC), société par actions United Transport and Logistics Company (UTLC)-Euroasian Rail Alliance et Transport Systems Catapult.
5. Des représentants des organisations, des groupes industriels et du milieu universitaire ci-après ont participé à la session à l'invitation du secrétariat : ADY Express, BBV Consultants LLP, Benchmarking & TSI Capacity-Building, CMS Cameron McKenna LLP, Université russe des transports et TRA consulting.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/229/Rev.1.

6. Le Groupe de travail a adopté son ordre du jour révisé.

III. Élection du bureau

7. Le Groupe de travail a élu M. K. Kulesza (Pologne) Président et MM. H. Groot (Pays-Bas) et A. Rom (Israël) Vice-Présidents des soixante-douzième et soixante-treizième sessions du SC.2.

IV. Atelier sur « L'innovation dans les chemins de fer » (point 3 de l'ordre du jour)²

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2018/1.

8. L'innovation est fondamentale pour le développement des chemins de fer dans la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE), pour comprendre les évolutions récentes et pour recenser les bonnes pratiques. À sa soixante et onzième session, le SC.2 est convenu d'organiser un atelier sur le thème « L'innovation dans le secteur ferroviaire : bâtir les chemins de fer de demain dans la région ». Les débats de cet atelier devaient s'appuyer sur le point de l'ordre du jour consacré à l'innovation et aux systèmes de transport intelligents (STI), qui avait été régulièrement examiné lors des sessions précédentes du SC.2. Le Groupe de travail a entendu des exposés présentés par un certain nombre d'États membres, d'institutions internationales et d'autres parties prenantes concernant l'innovation dans ce secteur.

¹ On trouvera de plus amples informations sur cette session à l'adresse www.unece.org/index.php?id=46899.

² Les exposés présentés à cet atelier sont également disponibles à l'adresse www.unece.org/index.php?id=46899.

9. Au cours de la séance d'ouverture, des informations ont été fournies concernant les données relatives aux brevets dans le domaine des transports, et plus particulièrement des chemins de fer, afin de recenser les principaux centres d'innovation à travers le monde. Au cours de la première séance, les États membres ont présenté leurs vues concernant les efforts nationaux visant à promouvoir l'innovation dans leur pays, et pendant la deuxième séance, des représentants d'institutions internationales et d'ONG ont fourni des informations sur les efforts déployés au niveau international pour encourager l'innovation. Au cours de la troisième séance, des participants ont donné un aperçu des innovations axées sur les infrastructures dans les systèmes ferroviaires, et la quatrième séance a porté sur les innovations relatives aux passagers.

10. Des États membres et d'autres représentants ont formulé des observations positives sur l'importance de cet atelier, qui avait été l'occasion de présenter des exemples et des bonnes pratiques en matière d'innovation dans ce secteur, et ils se sont accordés à dire que l'atelier avait été très utile et très réussi.

11. Le Président du Groupe de travail a conclu en résumant les travaux et en informant les représentants qu'un rapport succinct de l'atelier serait établi ultérieurement. Dès que ce document serait disponible, il serait distribué aux représentants pour observations et corrections en vue d'en établir la version définitive dans les meilleurs délais et de le soumettre à la session suivante du Comité des transports intérieurs, en février 2019. Le Groupe de travail continuerait à produire des publications informatives et utiles pour les États membres.

12. À l'issue de cet atelier, le Groupe de travail a repris ses débats concernant les moyens de promouvoir l'innovation dans le secteur ferroviaire et il a demandé au secrétariat d'établir un document de synthèse sur l'atelier en vue de ses sessions futures.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2018/2, ECE/TRANS/SC.2/2017/6 et Corr.1, document informel SC.2 n° 2 (2018), ECE/TRANS/SC.2/224, C.N.380.2018.TREATIES-XI.C.3.

13. L'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemins de fer (AGC) compte actuellement 27 Parties contractantes³. On trouvera sur le site Web du Groupe de travail des informations détaillées sur l'Accord, le texte actualisé et complet de cet instrument (ECE/TRANS/63/Rev.3), un plan du réseau AGC, un inventaire des normes minimales énoncées dans l'Accord ainsi que les notifications dépositaires pertinentes⁴.

14. Le Groupe de travail a pris note des efforts déployés par le secrétariat pour accroître le nombre de Parties contractantes à l'Accord AGC. En particulier, le secrétariat avait tiré parti de sa présence à certaines manifestations ferroviaires internationales importantes pour expliquer l'importance de l'AGC, dans la région de la CEE et en dehors, et diffuser des informations à ce sujet.

15. Le Comité d'administration de l'AGC a rappelé qu'à sa soixante et onzième session, en novembre 2017, il avait adopté les modifications énoncées dans les documents ECE/TRANS/SC.2/2017/6 et Corr.1 et avait prié le secrétariat de se charger de la notification dépositaire. Le document C.N.380.2018.TREATIES-XI.C.3 avait été approuvé le 14 août 2018. Le secrétariat a informé le Comité d'administration qu'aucune objection n'avait été reçue et que les modifications étaient entrées en vigueur.

16. Le Comité d'administration a été informé que le secrétariat avait reçu de la Fédération de Russie une proposition de modification de l'annexe I de l'AGC (document

³ 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 ; Roumanie ; Serbie ; Slovaquie ; Slovénie ; Tchèque ; Turquie et Ukraine.

⁴ www.unecce.org/trans/main/sc2/sc2_AGC_text.html.

informel n° 2 (2018)). Le secrétariat a expliqué que pour que ces modifications soient soumises au dépositaire, elles devaient être communiquées sous la forme d'un document officiel. Ce document sera établi par le secrétariat en vue de la soixante-treizième session du Groupe de travail, pendant laquelle se tiendra la prochaine réunion du Comité d'administration.

17. Le secrétariat a expliqué qu'il étudiait les moyens de diffuser plus largement les représentations visuelles de l'AGC sur le site Web et qu'il ferait des propositions en ce sens à la prochaine session du Groupe de travail, après la mise à niveau du site Web de la CEE car celle-ci pourrait donner lieu à l'introduction de nouvelles fonctionnalités.

18. Le Comité d'administration de l'AGC a noté que les modifications adoptées dans le document ECE/TRANS/SC.2/2017/6 avaient été notifiées au dépositaire et qu'elles étaient entrées en vigueur, aucune objection n'ayant été reçue. Il a prié le secrétariat d'envoyer au dépositaire les modifications figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/2018/6, comme convenu à la soixante-neuvième session, et d'établir un document officiel concernant les propositions de modifications soumises par la Fédération de Russie. Enfin, le Comité d'administration a demandé au secrétariat d'établir pour la soixante-treizième session du Groupe de travail une version récapitulative actualisée de l'AGC contenant ces modifications.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2018/2, exposés des secrétariats du SC.2 et du WP.29.

19. Le Groupe de travail a reçu des informations relatives à l'atelier sur le thème de la sûreté des chemins de fer, qui avait été organisé en collaboration avec l'UIC et le Forum international des transports (FIT) à l'occasion du Sommet annuel du FIT à Leipzig (Allemagne) en mai 2018. Les principales conclusions de cet atelier figurent dans le document ECE/TRANS/SC.2/2018/2. L'atelier avait été bien accueilli et le secrétariat avait reçu des réactions positives. Plus de 30 représentants de pays et d'entreprises ferroviaires de la région de la CEE et d'ailleurs avaient pris part à ses travaux, consacrés à la sécurité des passagers, du fret et des infrastructures ainsi qu'à la cybersécurité.

20. Le Groupe de travail a rappelé que le secrétariat avait mis au point une plateforme Web avancée pouvant servir d'observatoire international des questions relatives à la sûreté des chemins de fer (d'où l'appellation « observatoire de la sécurité ferroviaire »), et sur laquelle les parties prenantes auraient la possibilité :

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

21. Le Groupe de travail a noté qu'avant l'atelier susmentionné, l'observatoire de la sécurité ferroviaire avait été restructuré et modernisé, en particulier par l'ajout d'une section consacrée aux nouvelles. La nouvelle interface a été présentée pendant la session.

22. Le Groupe de travail a noté que, comme suite aux débats tenus à ses soixante-dixième et soixante et onzième sessions, le secrétariat avait envoyé une lettre aux États membres leur demandant de désigner un coordonnateur chargé de télécharger les informations sur l'espace en ligne. À ce jour, le secrétariat avait donné accès à cet espace en ligne à 19 utilisateurs. Le secrétariat a fourni des informations sur la manière d'accéder à cet espace en ligne.

23. Outre l'exposé sur l'observatoire de la sécurité ferroviaire, l'UIC a présenté les activités récentes de sa plateforme de sécurité, et le secrétariat du Groupe de travail des

véhicules automatisés/autonomes et connectés a présenté les activités visant à lutter contre les menaces pour la cybersécurité dans le cadre de la mobilité connectée.

24. Le Groupe de travail s'est félicité des résultats de l'atelier sur la sécurité ferroviaire et de la mise à jour effectuée par l'observatoire de la sécurité ferroviaire, et il a demandé au secrétariat de le tenir informé des faits nouveaux dans ce domaine. Il a également rappelé aux États membres de communiquer au secrétariat les coordonnées des personnes référentes pour la sécurité ferroviaire.

VII. Transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : Exposé du secrétariat du Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), exposé de la société par actions United Transport and Logistics Company (UTLC)-Euroasian Rail Alliance.

25. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'avancement des travaux du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie, de l'achèvement de la phase III du LTEA et des résultats de la Conférence internationale sur la mise en exploitation des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie (3 septembre 2018). Il a indiqué que les travaux et les débats de cette conférence internationale avaient porté principalement sur la future coopération entre les gouvernements, les institutions financières internationales, le secteur privé et le secrétariat de la CEE afin de favoriser encore le développement des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie, d'éliminer, si possible, les obstacles non physiques et de faire en sorte que les transports intérieurs contribuent sensiblement au développement économique et à la facilitation du commerce dans la région.

26. La phase III du LTEA a montré que le transport ferroviaire et routier le long des couloirs entre l'Europe et l'Asie complète le transport maritime au lieu de le concurrencer, en offrant d'autres possibilités de livraison, en particulier pour les marchandises de grande valeur ou soumises à des contraintes de temps, notamment dans le contexte du développement du commerce électronique entre l'Asie et l'Europe. Une forte augmentation du nombre de services de trains-blocs de conteneurs et des volumes de fret ferroviaire sur les itinéraires du LTEA a notamment été observée, en particulier pour les secteurs des technologies de l'information et de la construction automobile. Toutefois, la réforme du secteur ferroviaire se poursuit et vise à simplifier les démarches administratives et à encourager l'harmonisation des infrastructures, des équipements et des installations sur les itinéraires afin d'accroître l'interopérabilité technique et opérationnelle.

27. Le représentant de la société par actions UTLC-Euroasian Rail Alliance a présenté les travaux en cours concernant l'indice ERAI (Euroasian Rail Alliance Index). Le Groupe de travail a pris note de l'importance de ces travaux.

28. Le Groupe de travail a réaffirmé son appui au projet LTEA et a encouragé le secteur ferroviaire à participer davantage aux débats s'y rapportant. Il a également demandé au secrétariat d'ajouter l'indice ERAI à ce point de l'ordre du jour lors des sessions suivantes.

VIII. Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2018/4, exposé du chef du projet TER.

29. Le chef du projet TER, M. G. Bessonov, a rendu compte des activités du projet en 2017 (ECE/TRANS/SC.2/2018/4). Les travaux du Comité directeur du projet TER avaient principalement visé à faciliter et à promouvoir la mise en place d'un système de transport international combiné et de transport ferroviaire cohérent et efficace dans les pays d'Europe centrale et orientale (et dans les pays participant au projet, ainsi qu'entre ces pays et les autres pays européens), à contribuer à résorber les encombrements en Europe centrale et orientale et à réduire les problèmes touchant à l'environnement et à la sécurité sur les grandes voies ferroviaires internationales de ces pays.

30. Le Groupe de travail s'est félicité des travaux menés dans le cadre du projet TER et a encouragé les États membres à intensifier leurs efforts dans ce domaine.

IX. Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et les couloirs de transport Europe-Asie (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/274, ECE/TRANS/2018/13/Rev.1
et documents informels SC.2 n° 3 (2018), SC.2 n° 5 (2018)
et SC.2/GEURL n° 6 (2017).

31. Le Groupe de travail a rappelé que le Comité des transports intérieurs, à sa quatre-vingtième session (23 février 2018), ainsi que le Comité exécutif, avaient approuvé la prolongation du mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire pour deux années supplémentaires sur la base d'un mandat révisé (ECE/TRANS/2018/13/Rev.1 et ECE/TRANS/274, par. 69). Le Groupe d'experts s'était réuni à deux reprises en 2018 (dix-septième session du 9 au 11 juillet et dix-huitième session du 29 au 31 octobre). Il avait concentré ses travaux sur le mandat approuvé figurant dans le document ECE/TRANS/2018/13/Rev.1.

32. Le Groupe de travail a pris note des progrès réalisés par le Groupe d'experts, en particulier en ce qui concernait l'élaboration d'une lettre de voiture relevant d'un droit unifié du transport ferroviaire et l'avancement des essais pilotes. Il a également pris note des informations figurant dans le document informel n° 3 (2018) sur la présentation du droit unifié du transport ferroviaire en tant que nouvel instrument réglementaire de la CEE pour le transport international ferroviaire de marchandises et dans le document informel n° 5 (2018) contenant la lettre et les informations complémentaires à envoyer aux États membres pour faciliter une collaboration et une participation accrues aux essais pilotes. Il a demandé au secrétariat de ne pas envoyer ces lettres avant que les États membres et les organisations internationales n'aient formulé leurs observations sur les pièces annexées au document informel n° 5 (2018). Il a été convenu de prévoir un délai de deux semaines pour la soumission de ces observations et, dans l'intervalle, d'annexer les documents au présent rapport⁵.

33. Le Groupe de travail s'est félicité des progrès accomplis dans l'élaboration du droit unifié du transport ferroviaire et a demandé aux États membres et aux entreprises ferroviaires d'intensifier leurs travaux visant à élaborer et établir la version définitive des essais pilotes. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'ajouter les documents supplémentaires examinés à la session en tant qu'annexe au rapport du SC.2.

X. Financement des infrastructures ferroviaires et partenariats public-privé (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : Exposé de M. Naresh Bana.

34. Le Groupe de travail a rappelé les débats sur les bonnes pratiques en matière d'application des partenariats public-privé (PPP) dans le développement des infrastructures ferroviaires, ainsi que sur l'élaboration de normes en parallèle avec la mise en œuvre de projets de PPP.

35. Sur cette question, M. Bana, chef de l'équipe de projet sous les auspices de laquelle une norme CEE sur les PPP dans le secteur des infrastructures ferroviaires a été élaborée, a

⁵ La version finale de la lettre de voiture relevant du droit unifié du transport ferroviaire n'a pas pu être annexée au présent rapport et figure dans la version finale des lettres ainsi que dans le rapport de la dix-huitième session du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire. Le régime juridique du droit unifié du transport ferroviaire figure dans le document informel SC.2/GEURL n° 6 (2017).

présenté la nouvelle norme contenant des recommandations destinées aux autorités publiques qui envisagent d'élaborer et de mettre en œuvre des PPP dans ce secteur.

36. Le Groupe de travail a pris note des informations relatives au financement des infrastructures ferroviaires et a demandé au secrétariat de continuer à communiquer des informations à ce sujet à ses sessions à venir.

XI. Plan directeur pour les trains à grande vitesse (point 10 de l'ordre du jour)

37. Le Groupe de travail a été informé de l'évolution de la phase II du Plan directeur pour les trains à grande vitesse du projet TER et du nom du consultant qui serait bientôt engagé pour mener à bien ces travaux.

38. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction les renseignements concernant le Plan directeur pour les trains à grande vitesse et a chargé le secrétariat de faire le point de la situation à sa session suivante.

XII. Nouvelle Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs et les bagages dans le transport ferroviaire (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/226, par. 34, ECE/TRANS/WP.30/2018/6/Rev.1 et documents informels SC.2 n° 2 (2017) et SC.2 n° 6 (2017).

39. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) des progrès réalisés dans les débats sur le projet de convention. Actuellement, une version de travail officielle du texte intégral est disponible en anglais, français et russe sous la cote ECE/TRANS/WP.30/2018/6/Rev.1. À l'issue des débats de la 150^e session du WP.30, en octobre 2018, un texte intermédiaire du projet avait été élaboré en prenant en considération les propositions de la Fédération de Russie de modifier les clauses finales de la convention de manière à tenir compte des positions de la Turquie et de l'Union européenne, ainsi que les propositions de la Turquie de modifier l'article 27. Le texte intermédiaire a été examiné par la Section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU, qui a appuyé les propositions de la Fédération de Russie et a recensé dans la proposition turque un certain nombre de questions de nature technique relevant du droit conventionnel.

40. Ainsi, le projet de convention sera finalement examiné à la 151^e session du WP.30 en février 2019 et, en cas d'approbation, soumis au Comité des transports intérieurs à sa session de février 2019 afin qu'il l'approuve à son tour.

41. Le Groupe de travail s'est félicité des progrès accomplis concernant la nouvelle convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs et les bagages transportés par chemin de fer et a appuyé les travaux du WP.30 visant à adopter le texte final de la convention à sa session de février et à le transmettre au Comité des transports intérieurs pour adoption à sa prochaine session (février 2019).

XIII. Systèmes de transport intelligents et autres applications technologiques pour le transport ferroviaire (point 12 de l'ordre du jour)

Document(s) : Publication de la CEE « Intelligent Transport Systems (ITS) for sustainable mobility » (2012), ECE/TRANS/SC.2/2018/1.

42. Le Groupe de travail a rappelé que ce point de l'ordre du jour portait sur les activités de veille concernant les systèmes de transport intelligents (STI) et les applications des

technologies dans le transport ferroviaire, et avait pour objet de permettre un échange d'informations et de bonnes pratiques. Voir également les informations sur cet atelier au point 3 de l'ordre du jour.

XIV. Productivité dans le transport ferroviaire (point 13 de l'ordre du jour)

Document(s) : Documents informels SC.2 n° 2 (2016) et SC.2 n° 3 (2017).

43. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa soixante-dixième session, il avait 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, approuvé les révisions proposées, et examiné les résultats de l'analyse des indicateurs de productivité ferroviaire fournis par les entreprises ferroviaires (document informel SC.2 n° 2 (2016)).

44. Le Groupe de travail a noté qu'à sa précédente session, il avait examiné les informations reçues sur les indicateurs de productivité. Il a examiné les raisons pour lesquelles elles n'avaient pas été très fournies (cinq réponses), même après une prolongation du délai. Il a rappelé qu'il était important de continuer à travailler sur les indicateurs de productivité.

45. Il a prié le secrétariat de renvoyer le questionnaire au début de 2019 afin de faciliter la collecte d'informations et de mettre à jour ces travaux avant la session suivante du SC.2.

XV. Changements climatiques et transport ferroviaire (point 14 de l'ordre du jour)

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

Document(s) : Effets des changements climatiques et adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux (publication de la CEE).

46. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de la publication susmentionnée et de la poursuite des travaux du Groupe d'experts.

47. La délégation de la société des chemins de fer russes a fourni au Groupe de travail des statistiques sur les chemins de fer en Fédération de Russie, qui représentent actuellement moins de 1 % de la pollution nationale totale. La mise en œuvre de la stratégie environnementale de la société par actions des chemins de fer russes en 2017 a permis de réduire de 3 % par rapport à 2016 les émissions atmosphériques provenant de sources fixes, de 2 % les rejets dans les eaux de surface et de neutraliser les déchets de 1 % supplémentaire en termes de circulation économique. En 2017, cette entreprise avait planté plus de 1,3 million d'arbres dans le cadre de la campagne « Green Million ». La construction ou la reconstruction de 21 chaudières et de 13 installations de traitement des déchets était une autre mesure qu'elle avait prise afin de réduire l'impact négatif sur l'environnement. Au total, 459 unités de matériel roulant moderne avaient été mises en service et cinq unités ayant des effets négatifs sur l'environnement avaient été mises hors service.

B. Atténuation des effets des changements climatiques : présentation de l'outil de modélisation des futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS) de la Commission économique pour l'Europe

48. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de l'évolution en 2018 de l'outil ForFITS, en particulier des applications de cet outil aux fins de l'étude de la performance environnementale de l'Albanie. Il était prévu de poursuivre les travaux dans ce domaine en 2019.

49. Le Groupe de travail a pris note de ces informations et a prié le secrétariat de continuer à fournir des renseignements sur cette question, compte tenu de son importance pour la réalisation des objectifs de développement durable (ODD).

XVI. Réforme des chemins de fer (point 15 de l'ordre du jour)

Document(s) : Publication de la CEE « Railway Reform in the ECE Region » (2018), exposé du Rail Delivery Group.

50. Le Groupe de travail a été informé des faits nouveaux dans ce domaine, en particulier de la publication intitulée « Railway Reform in the ECE Region » (Réforme des chemins de fer dans la région de la CEE), qui avait été établie à la suite de l'atelier tenu sur ce thème à l'occasion de la soixante et onzième session du Groupe de travail et publiée sur le site Web de la CEE en trois langues pendant le premier semestre de 2018. La publication avait reçu des réactions très positives et avait été téléchargée plus de 100 fois depuis sa publication. Le Groupe de travail a pris note des faits nouveaux présentés par le Rail Delivery Group du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ainsi que des interventions de la Commission européenne et de la European Passengers' Federation.

51. La société des chemins de fer azerbaïdjanais (ADY) a présenté l'évolution actuelle dans ce domaine en République d'Azerbaïdjan. En Azerbaïdjan, le transport ferroviaire est exploité par l'entreprise publique ADY. Cette entreprise opère à la fois dans le secteur des passagers et dans celui du fret, deux secteurs qui ont été libéralisés. En 2016, elle a lancé le Programme de développement du secteur ferroviaire. Elle a également défini des objectifs de réforme axés sur l'entreprise, le personnel et les aspects institutionnels et financiers.

52. Actuellement, ADY a entrepris des changements structurels accompagnés de la mise en place d'une autonomie opérationnelle et institutionnelle, notamment dans la fixation des tarifs pour le transport de fret et de passagers ; elle a adopté et commencé à mettre en œuvre un plan détaillé visant à établir un système de gestion des opérations ; elle a lancé plusieurs initiatives en matière de ressources humaines, notamment le programme ADY de perfectionnement des compétences ; elle a centralisé les procédures d'achats et créé une filiale chargée de la gestion immobilière ainsi qu'un service responsable de la chaîne d'approvisionnement, qui conduisent les réformes en matière d'entreposage et de gestion et administration du matériel.

53. En outre, ADY poursuit la réforme des normes de gouvernance d'entreprise, met en œuvre un plan de réorganisation interne, cherche des solutions de subventions pour les segments déficitaires et mène plusieurs initiatives d'externalisation, entre autres.

54. Le Groupe de travail s'est félicité des informations fournies par les délégations et le secrétariat sur la réforme des chemins de fer et a demandé que cette question soit maintenue à l'ordre du jour pour un examen ultérieur.

XVII. Facilitation du transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne (point 16 de l'ordre du jour)

A. Facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire

55. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa précédente session, il avait pris note des informations communiquées par le secrétariat et avait approuvé le plan d'action présentant les mécanismes envisageables pour la mise en œuvre des dispositions de la nouvelle annexe 9 à la « Convention sur l'harmonisation » visant à faciliter le passage des frontières dans le transport ferroviaire dans la région paneuropéenne. Le secrétariat a souligné qu'il importait de poursuivre les travaux visant à faire mieux comprendre aux États membres l'utilité de l'annexe 9.

56. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de l'informer à sa soixante-treizième session des faits nouveaux concernant la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.

B. Harmonisation des spécifications techniques des différents systèmes ferroviaires

57. Le Groupe de travail a noté qu'aucune nouvelle information n'avait été reçue au sujet de ce point de l'ordre du jour et a prié le secrétariat de l'informer, à sa soixante-treizième session, des faits nouveaux concernant l'harmonisation des spécifications techniques des différents systèmes ferroviaires.

XVIII. Publication « Rail Review » (point 17 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2018/3.

58. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa soixante-septième session il avait approuvé le projet de questionnaire établi en vue d'une publication sur la situation du secteur des chemins de fer, qui devait être envoyé aux pays et aux autorités ferroviaires en vue de la collecte de données. À sa soixante et onzième session, le Groupe de travail a relevé que le questionnaire portait sur des domaines traités au titre d'autres points de son ordre du jour, tels que la réforme des chemins de fer, la productivité, les partenariats public-privé et les infrastructures. Il a également noté que des données avaient déjà été reçues concernant la question de la productivité et qu'une publication comprenant des informations détaillées et pertinentes au regard de la question 3 du questionnaire pour la publication « Rail Review » sur le thème de la réforme des chemins de fer devait paraître (voir le point 15 de l'ordre du jour ci-avant).

59. Le Groupe de travail a été informé que le secrétariat avait recherché avec l'aide de l'UIC des informations concernant la question 2 du questionnaire. Il a remercié l'UIC pour son appui à la collecte de ces informations. Les différentes catégories d'information figurent dans le document ECE/TRANS/SC.2/2018/3. Le secrétariat a expliqué qu'au lieu de publier les informations brutes telles qu'elles étaient recensées dans ce document, il étudiait les moyens de les présenter de manière appropriée sous forme visuelle, par exemple en utilisant le système d'information géographique (SIG). Il étudiait également la meilleure façon d'y parvenir, notamment en recueillant des données supplémentaires. Il ferait rapport à ce sujet au Groupe de travail à sa soixante-treizième session.

60. Le Groupe de travail a remercié l'UIC et le secrétariat pour leurs travaux relatifs à la publication « Rail Review » et a prié le secrétariat de compléter les données reçues par des informations accessibles au public et d'élaborer une base de données et des informations de type SIG afin de fournir aux États membres des informations facilement accessibles sur les infrastructures ferroviaires.

XIX. Statistiques ferroviaires (point 18 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2017/4, exposé du secrétariat du WP.6.

61. Le Groupe de travail a rappelé qu'il continuait de travailler en étroite collaboration avec le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) sur les questions relatives au secteur ferroviaire, par exemple en ce qui concernait l'élaboration des indicateurs de productivité. Le Groupe de travail a rappelé que le WP.6 avait organisé en 2017 un atelier sur les statistiques ferroviaires. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des principales activités du WP.6 intéressant le Groupe, en particulier des efforts visant à présenter sous forme visuelle les résultats du recensement de la circulation sur les lignes ferroviaires E, ce qui permettait de recenser plus facilement les possibilités de transfert modal vers le rail et de suivre les faits nouveaux concernant les liaisons de transport Europe-Asie.

62. Le Groupe de travail s'est félicité des progrès accomplis dans la collecte de données sur les accidents ferroviaires, l'élaboration du glossaire et d'autres activités du WP.6, ainsi que des données relatives aux passages à niveau, et a demandé à être tenu informé de l'évolution future des statistiques ferroviaires.

XX. Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (point 19 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/221, ECE/TRANS/WP.1/GE.1/17, ECE/TRANS/WP.1/GE.1/19, document informel SC.2 n° 5 (2016) et ECE/TRANS/WP.1/2017/4.

63. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa précédente session, il avait été informé par le secrétariat que les travaux du Groupe d'experts étaient achevés. Le secrétariat a présenté les principales recommandations du rapport final. Il a noté qu'étant donné que les travaux dans ce domaine étaient achevés et que la collecte de données pour ce secteur ne se limitait pas aux données relatives aux passages à niveau, le Groupe de travail voudrait peut-être envisager d'élargir la portée de ce point de l'ordre du jour à la sécurité ferroviaire dans son ensemble.

64. Étant donné que les données de sécurité qui étaient recueillies par l'intermédiaire du Groupe de travail des statistiques des transports ne se limitaient pas aux passages à niveau et que la sécurité était un sujet très important dans le secteur des chemins de fer, le Groupe de travail est convenu que ce point de l'ordre du jour devrait être élargi de manière à couvrir tous les aspects de la sécurité ferroviaire.

XXI. Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 20 l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/274.

65. Le Groupe de travail a pris note des nouveaux renseignements fournis par le secrétariat sur les activités du Comité des transports intérieurs et s'est félicité de l'évolution de la nouvelle stratégie du Comité.

XXII. Activités de la Commission européenne touchant le transport ferroviaire (point 21 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2018/7.

66. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de la Commission européenne des faits nouveaux les plus récents concernant ce point (ECE/TRANS/SC.2/2018/7).

67. Il a pris note des nouveaux renseignements communiqués par la Commission européenne et l'a priée de continuer à informer les États membres à ses sessions à venir.

XXIII. Activités des organisations internationales s'occupant du transport ferroviaire (point 22 de l'ordre du jour)

Document(s) : Document informel SC.2 n° 7 (2018).

68. L'OTIF et le CIT ont informé le Groupe de travail de leurs activités en 2017.

69. Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par les organisations internationales et les a priées de continuer à informer les États membres à ses prochaines sessions.

XXIV. Questions diverses (point 23 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2018/5.

70. Le Groupe de travail a examiné les options relatives à l'atelier qui devait se tenir à l'occasion de sa soixante-treizième session. Compte tenu du succès des ateliers récents, il convenait que le thème choisi soit un thème d'importance. Sur la base des propositions

formulées dans le document ECE/TRANS/SC.2/2018/5, les thèmes suivants étaient ceux qui suscitaient le plus d'intérêt :

- Rendre le fret ferroviaire plus compétitif et coordonner le développement du réseau ferroviaire en mettant l'accent sur les moyens de coopérer aux niveaux gouvernemental et sectoriel dans le domaine des liaisons de transport Europe-Asie ;
- Développer le transport ferroviaire international de passagers dans le contexte de la résolution n° 264 du Comité des transports intérieurs.

71. Le Groupe de travail a choisi le premier thème pour l'atelier qui se tiendrait à sa soixante-treizième session et le deuxième thème pour l'atelier prévu à sa soixante-quatorzième session, étant entendu que les débats concernant le transport ferroviaire international de passagers se poursuivraient à sa soixante-treizième session dans le cadre de son déroulement habituel et en préparation de l'atelier prévu l'année suivante.

XXV. Dates et lieu de la prochaine session (point 24 de l'ordre du jour)

72. La soixante-treizième session du Groupe de travail devrait en principe se tenir à Genève du 25 au 27 novembre 2019.

XXVI. Adoption des décisions (point 25 de l'ordre du jour)

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

74. Le Groupe de travail a approuvé l'adoption des décisions telles que modifiées qui avaient été examinées pendant la session et qui figurent dans le document informel n° 6 du SC.2 (2018).

Annexe I

Lettre invitant à mettre à l'essai le régime du droit unifié du transport ferroviaire

Excellence,

J'ai le plaisir de vous informer des travaux réalisés jusqu'à présent dans le domaine du droit unifié du transport ferroviaire et de prier les autorités ferroviaires de votre pays de participer activement à la préparation d'essais pilotes le long des couloirs de [pays spécifiques situés le long de ces couloirs], afin de mettre à l'essai sur le plan pratique les dispositions juridiques envisagées.

Le transport ferroviaire international est actuellement désavantagé par l'absence de régimes juridiques harmonisés ainsi que par l'utilisation de différents types de lettre de voiture et systèmes de responsabilité. Un nouvel instrument juridique de l'ONU s'impose pour éliminer les obstacles immatériels qui nuisent depuis des années à la compétitivité des chemins de fer par rapport aux autres modes de transport. Le droit unifié du transport ferroviaire harmonise le transport ferroviaire international de la même manière que des traités internationaux régissent depuis plusieurs dizaines d'années les transports aérien, maritime, routier et par voies navigables intérieures.

La Division des transports durables de la CEE travaille depuis 2010 à l'élaboration de dispositions juridiques en vue de la mise en place d'un droit unifié du transport ferroviaire. L'application de ce droit unifié devrait remédier aux inefficiences qui grèvent le secteur moyennant l'adoption d'une lettre de voiture unique et d'un régime juridique unique pour le transport ferroviaire international. Les pays n'appliqueront plus des régimes juridiques multiples ou nationaux, mais s'en tiendront à une seule législation. Sans coûts supplémentaires et sans que cela nécessite plus de temps, les chemins de fer deviendront plus compétitifs et les marchés disposeront d'une autre possibilité de transport efficace et efficiente.

Au cours de son mandat actuel de deux ans (2018-2019), le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire est chargé de : a) superviser l'établissement de la version finale des documents nécessaires ; b) superviser l'exécution d'un nombre substantiel d'essais pilotes en conditions réelles à réaliser par les entreprises ferroviaires ; c) rédiger un document ou un ensemble de documents traitant du droit unifié du transport ferroviaire qui soit susceptible d'être adopté en tant qu'instrument juridiquement contraignant ; d) examiner d'autres questions pertinentes liées au transport ferroviaire international de marchandises en vue d'ajouter, le cas échéant, des dispositions au document sur le droit unifié du transport ferroviaire.

À sa précédente session (29-31 octobre 2018, Genève), le Groupe d'experts a approuvé une lettre de voiture élaborée en vue de la réalisation d'essais pilotes en conditions réelles. À cette fin, j'engage votre Gouvernement à adopter la résolution issue des travaux du Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, dans laquelle l'engagement avait été pris de collaborer pour établir un régime juridique unifié pour le transport ferroviaire, équivalent à celui qui existe déjà depuis de nombreuses années pour les autres modes de transport, et j'invite [entreprise ferroviaire spécifique] à participer aux essais avec les entreprises ferroviaires de [autres pays que le destinataire de la lettre situés le long de ce couloir]. Je prie également le ministère compétent de votre pays d'autoriser cet essai, si cela devait s'avérer nécessaire.

À cet égard, je vous informe que même si le droit unifié du transport ferroviaire n'est pas encore en vigueur, il est déjà possible d'en appliquer les dispositions sur la base d'un accord mutuel entre les parties au contrat de transport, par exemple dans le cadre des clauses et conditions générales, et donc de mettre son application pratique à l'épreuve.

Le projet de dispositions du droit unifié du transport ferroviaire ainsi que la lettre de voiture qu'il s'agit de mettre à l'essai sont joints à la présente lettre pour plus de

commodité. Vous trouverez également en pièce jointe une note d'information décrivant le droit unifié du transport ferroviaire et ses avantages.

Le Groupe d'experts souhaiterait recevoir les résultats de la première série d'essais afin de les examiner à sa prochaine session et de déterminer s'il pourrait être nécessaire d'apporter d'autres modifications aux dispositions du droit unifié du transport ferroviaire. Cette session devrait se tenir du 2 au 4 avril 2019. À cette fin, je vous prie de bien vouloir m'aider à commencer la préparation de ces essais dans les meilleurs délais, de sorte que les premiers puissent avoir lieu au cours du premier trimestre de 2019. En outre, j'espère que des experts de votre pays seront présents à la session d'avril pour faire part des résultats éventuels.

Le secrétariat est prêt à faciliter tout contact nécessaire entre [entreprise ferroviaire spécifique] et les entreprises ferroviaires homologues en [autres pays que le destinataire de la lettre situés le long de ce couloir]. L'expert du secrétariat chargé de cette question est M. Lukasz Wyrowski (Lukasz.wyrowski@un.org, +41 22 917 4053).

Veillez agréer, Excellence, l'assurance de ma haute considération.

Annexe II

Présentation du droit unifié du transport ferroviaire en tant que nouvel instrument réglementaire de la CEE pour le transport international de marchandises par chemin de fer

I. Finalité du droit unifié du transport ferroviaire

Les entreprises ferroviaires ne font pas l'objet d'une réglementation uniforme adaptée aux volumes de fret croissants entre l'Europe et l'Asie. La situation est différente pour les autres modes de transport : le transport routier est régi par la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), le transport maritime est couvert par les Règles de La Haye et de Visby et le trafic aérien par la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal). Un grand nombre de transitaires et les entreprises ferroviaires concernées estiment qu'ils sont gravement désavantagés et déplorent cet état de choses.

Cela s'explique par deux raisons simples. Dans le transport de marchandises, plus les distances sont longues, plus il est important pour les clients des transitaires que leurs cargaisons soient traitées rapidement et aisément aux frontières. De plus, ces clients veulent avoir la possibilité de déposer plainte en cas de pertes.

L'absence d'un cadre juridique unique désavantage considérablement, en termes de compétitivité, les opérateurs ferroviaires par rapport aux autres modes de transport, en particulier par rapport au fret routier et maritime. À la jonction entre la zone régie par la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) et celle régie par la Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer (SMGS), les marchandises transportées doivent passer par une procédure de réexpédition. Pour cette raison, les lettres de voiture doivent aussi souvent être adaptées en vue du passage d'un système à l'autre, ce qui entraîne des coûts supplémentaires et des retards dans le transport des marchandises. De plus, étant donné qu'il existe deux instruments régissant le fret, les clients se heurtent à de sérieux obstacles pour déposer plainte en cas de perte et pour obtenir qu'elle soit suivie d'effets.

Le droit unifié du transport ferroviaire a pour objet de résoudre ces problèmes et il peut y parvenir. Il offre aux entreprises ferroviaires et à leurs clients la possibilité de conclure un contrat de transport unique pour des transports internationaux spécifiques de marchandises par chemin de fer (notamment entre l'Europe et l'Asie), auquel s'appliquera un régime juridique international unique grâce à une déclaration conjointe (appelée déclaration de consentement exprès).

Le contrat de transport s'accompagne alors d'une lettre de voiture unique qui relève du droit unifié du transport ferroviaire et est donc régie par un seul régime juridique.

Le droit unifié du transport ferroviaire établit un cadre juridique international uniforme pour le transport ferroviaire de marchandises entre les États participants. Ses dispositions prévalent sur les lois nationales ainsi que sur les instruments CIM et SMGS si les parties au contrat de transport choisissent d'appliquer le droit unifié du transport ferroviaire à leur contrat. Si les parties décident d'utiliser la lettre de voiture établie selon les prescriptions du droit unifié, il n'est plus nécessaire de réexpédier les marchandises à la frontière entre les systèmes CIM et SMGS.

L'application du droit unifié du transport ferroviaire est un choix volontaire pour les parties contractantes. Il sera encore possible d'appliquer les systèmes CIM et SMGS pour le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie si les parties choisissent de ne pas appliquer le droit unifié du transport ferroviaire pour une opération de transport particulière. Dans ce cas, il sera à nouveau nécessaire de conclure deux contrats de transport, l'un

relevant du système CIM et l'autre du SMGS, et l'opération nécessitera soit deux lettres de voiture, soit une lettre de voiture commune CIM/SMGS.

Si les Parties contractantes conviennent d'appliquer le droit unifié du transport ferroviaire, celui-ci s'appliquera intégralement (par. 1 de l'article 3 du droit unifié du transport ferroviaire). Des dérogations spécifiques ne sont possibles que si elles sont explicitement prévues dans les dispositions du droit unifié.

II. Aperçu général du droit unifié du transport ferroviaire

Le droit unifié du transport ferroviaire a été élaboré à partir des systèmes CIM de 1999 et SMGS de 2015 ainsi que d'autres instruments internationaux relatifs à d'autres modes de transport. Pour la majeure part, les dispositions correspondantes des systèmes CIM et SMGS y ont été intégrées. Là où ces systèmes diffèrent, par exemple en ce qui concerne les responsabilités du transporteur, des compromis ont été trouvés pour la mise au point des dispositions pertinentes dans le droit unifié. Pour rendre les règles plus simples, plus claires et plus facilement applicables que dans les systèmes CIMS et SMGS, certaines dispositions de moindre importance n'ont pas été intégrées dans le droit unifié du transport ferroviaire (par exemple, la déclaration de valeur, la déclaration d'intérêt à la livraison, le remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise, le trafic fer-mer et les accidents nucléaires).

III. Avantages du droit unifié du transport ferroviaire

Le choix du droit unifié du transport ferroviaire par les parties au contrat comporte un certain nombre d'avantages :

1. Application d'un régime juridique unique, simple et clair qui se concentre uniquement sur les principaux aspects du transport ferroviaire de marchandises. Ce régime couvre l'ensemble de l'itinéraire de transport entre les locaux de l'expéditeur et ceux du destinataire. Il n'est donc pas nécessaire de tenir compte des réglementations multiples relatives au transport de marchandises et de leurs différentes dispositions.
2. Utilisation d'une lettre de voiture unique qui n'est plus soumise, comme la lettre de voiture CIM/SMGS, à deux systèmes réglementaires.
3. Prise en considération des préférences des parties au contrat moyennant le renforcement de leur liberté contractuelle. Les parties au contrat de transport peuvent décider de nombreux détails du contrat en fonction de leurs besoins individuels.
4. Intégration dans l'application du droit unifié du transport ferroviaire de certaines options supplémentaires de transport associées à d'autres modes de transport (transport multimodal). Par exemple, le transport de conteneurs par la route ou par les voies navigables intérieures, qui est de plus en plus répandu comme moyen de transport de fret entre les expéditeurs et les terminaux de transbordement, puis entre les terminaux d'arrivée et les destinataires, peut faire l'objet d'un contrat de transport dans le cadre du droit unifié du transport ferroviaire.
5. Un système unique de responsabilité couvrant les pertes, dommages ou retards de livraison s'appliquant à toutes les entreprises ferroviaires participant au transport du point de départ à la destination finale, sans qu'il soit nécessaire de se conformer aux réglementations de différents systèmes juridiques en matière de responsabilité.
6. Un niveau minimum de responsabilité pour le transporteur et la fixation de seuils maximaux d'indemnisation déterminés. Toutefois, les parties au contrat peuvent convenir de fixer un seuil de responsabilité plus élevé pour le transporteur. Dans certaines situations, la responsabilité de l'expéditeur peut être limitée au même niveau que celle du transporteur.

Au total, le droit unifié du transport ferroviaire donne aux opérateurs ferroviaires et à leurs clients la possibilité de transporter des marchandises de manière rapide et avec un bon rapport coût-efficacité sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie, sur la base d'un régime juridique uniforme qui n'implique que peu de travail administratif.

IV. Phase pilote

Suite à la déclaration ministérielle sur le droit unifié du transport ferroviaire (Genève, 23 février 2013), le Comité des transports intérieurs de la CEE, dans sa résolution du 26 février 2016, a appelé les entreprises ferroviaires et les organisations internationales actives dans ce domaine à mettre à l'essai en situation réelle les nouvelles dispositions légales chaque fois que possible.

Le droit unifié du transport ferroviaire n'est pas encore officiellement entré en vigueur. Toutefois, il est déjà possible d'appliquer ses dispositions sur la base d'un accord mutuel entre les parties au contrat de transport, par exemple dans le cadre des clauses et conditions générales. La nature précise du droit unifié du transport ferroviaire sur le plan juridique (sous la forme d'une convention internationale ou autre) reste à déterminer.

Avec l'achèvement de la version finale de la lettre de voiture relevant du droit unifié du transport ferroviaire en vue d'essais pilote de transport régis par les dispositions de ce droit, une étape clef a été franchie, à partir de quoi les véritables essais pilotes vont pouvoir être entrepris. Toutes les entreprises ferroviaires intéressées par le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie sont invitées, une fois encore, à participer à des essais pilotes d'application du droit unifié du transport ferroviaire. À cette fin, il leur est recommandé :

- D'obtenir, au besoin, l'appui des autorités gouvernementales compétentes pour procéder aux essais d'application du droit unifié du transport ferroviaire ;
- De collaborer avec les entreprises ferroviaires concernées afin de recenser les connexions et les couloirs appropriés et d'éclaircir toutes les questions pratiques encore en suspens.

V. Perspectives

D'importantes sommes d'argent sont actuellement investies dans de grands projets d'infrastructures le long de plusieurs couloirs ferroviaires eurasiatiques : l'objectif est de faciliter et d'accélérer le transport ferroviaire de marchandises sur des itinéraires de plus de 10 000 km. Pour permettre une augmentation du trafic, il est également nécessaire que ces projets s'appuient sur un ensemble de dispositions juridiques claires et faciles à appliquer, de nature à faciliter les contrats de transport. Le droit unifié du transport ferroviaire serait une solution idéale à cet égard. Il ne nécessite pas d'investissements importants, mais seulement une décision collective de l'appliquer.

Pour résumer, le droit unifié du transport ferroviaire offrirait pour la première fois aux entreprises ferroviaires et à leurs clients, comme c'est le cas pour le transport routier ou maritime, la possibilité d'effectuer des transports de marchandises sur des itinéraires de plus de 10 000 km dans le cadre d'un système juridique unifié permettant l'utilisation d'un contrat de transport et d'une lettre de voiture uniques.