


Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

Genève, 16-18 novembre 2022

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–5	3
II. Adoption de l'ordre du jour provisoire (point 1 de l'ordre du jour)	6–7	3
III. Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport Europe-Asie (point 2 de l'ordre du jour).....	8–28	3
IV. Atelier : « Incidence des changements climatiques sur les chemins de fer : comment protéger, adapter et atténuer » (point 3 de l'ordre du jour).....	29–31	6
V. Mandat et règlement intérieur (point 4 de l'ordre du jour).....	32–36	7
VI. Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (point 5 de l'ordre du jour)	37–43	8
VII. Identification permanente du matériel roulant ferroviaire (point 6 de l'ordre du jour)	44–46	9
VIII. Nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs (point 7 de l'ordre du jour)	47–50	9
IX. Transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 8 de l'ordre du jour)	51–54	10
X. Projet de chemin de fer transeuropéen (point 9 de l'ordre du jour).....	55–56	10
XI. Financement des infrastructures ferroviaires et partenariats public-privé (point 10 de l'ordre du jour)	57–58	11
XII. Sécurité des chemins de fer (point 11 de l'ordre du jour)	59–62	11
XIII. Innovation dans le transport ferroviaire (point 12 de l'ordre du jour).....	63–68	11
XIV. Productivité dans le transport ferroviaire (point 13 de l'ordre du jour).....	69–70	12
XV. Changements climatiques et transport ferroviaire (point 14 de l'ordre du jour)	71–73	12
XVI. Réforme et analyse du secteur des chemins de fer (point 15 de l'ordre du jour).....	74–75	12



XVII.	Facilitation du transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne (point 16 de l'ordre du jour).....	76-79	12
XVIII.	Statistiques ferroviaires (point 17 de l'ordre du jour)	80-81	13
XIX.	Amélioration de la sécurité dans les transports ferroviaires (point 18 de l'ordre du jour).....	82-83	13
XX.	Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 19 de l'ordre du jour)	84-86	13
XXI.	Activités de la Commission européenne dans le domaine du transport ferroviaire (point 20 de l'ordre du jour).....	87	14
XXII.	Activités des organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (point 21 de l'ordre du jour).....	88	14
XXIII.	Questions diverses (point 22 de l'ordre du jour).....	89	14
XXIV.	Dates et lieu de la prochaine session (point 23 de l'ordre du jour)	90	14
XXV.	Adoption des décisions (point 24 de l'ordre du jour).....	91-93	14
Annexe			
	Déclaration de la Fédération de Russie		15

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a tenu sa soixante-seizième session du 16 au 18 novembre 2022 à Genève et en ligne.
2. Les représentants des pays suivants ont participé à cette session : Albanie, Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Hongrie, Irlande, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tchéquie, Türkiye et Ukraine. Des représentants de la Commission européenne (CE), de la Banque européenne d'investissement, de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) et de l'entreprise commune « Système ferroviaire européen » étaient présents. La délégation de l'Union européenne (UE) auprès de l'ONU a également participé à la session.
3. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Institut international pour l'unification du droit privé, Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et Office central du projet de chemin de fer transeuropéen (TER).
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Fédération Européenne des Voyageurs, International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation (CCTT) et Union internationale des chemins de fer (UIC).
5. Des représentants des organismes du secteur privé et du monde universitaire ci-après ont aussi participé à la session : Chemins de fer albanais, Chemins de fer azerbaïdjanais, Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER), FERRMED asbl, Chemins de fer géorgiens, Compagnie internationale de transport FESCO, Network Rail, Institut de recherches ferroviaires de Corée, Université d'État de Moscou, Plaske JSC, ProRail, Rail Working Group, Chemins de fer turcs et TRA Consulting.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/237

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour révisé figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/237.
7. Le Groupe de travail a regretté que sa session ait pâti d'une réduction considérable des moyens mis à la disposition du service des conférences par l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG), par rapport au niveau de services initialement accepté. Il a souligné l'importance que revêtaient les délibérations intergouvernementales officielles pour la promotion du transport ferroviaire et pour le renforcement de la durabilité dans les pays de la région de la CEE, a déploré que les coupes dans les crédits alloués aient eu une incidence négative sur ses travaux et a souhaité qu'une telle situation ne se reproduise pas à l'avenir.

III. Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport Europe-Asie (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2022/3 et ECE/TRANS/SC.2/2022/13

8. Le SC.2 a rappelé qu'à sa soixante-quinzième session, les représentants avaient estimé que le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire avait mené son mandat à

¹ Des informations sur cette session sont disponibles en ligne à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/Transport/Rail-Transport/events/369040>.

terme et décidé que les consultations se poursuivraient au sein du Groupe de travail jusqu'à sa soixante-seizième session et qu'elles seraient menées par son Président.

9. Le secrétariat a rendu compte des consultations menées par le Président, qui se sont déroulées sous forme écrite en mai et juin 2022, puis de vive voix dans le cadre d'une session extraordinaire du SC.2 tenue le 7 septembre 2022.

10. Dans le cadre de la consultation écrite, un questionnaire simple a été envoyé à tous les ministères des transports des États membres de la CEE ayant un réseau ferroviaire, aux deux États non membres de la CEE ayant signé la Déclaration commune visant à uniformiser le droit ferroviaire, ainsi qu'à l'OSJD et à l'OTIF. Il a également été communiqué aux experts du Groupe d'experts. Dans ce questionnaire, il était demandé aux États membres d'exprimer leur position sur les points suivants :

- L'approche à privilégier pour bâtir le régime juridique uniformisé ;
- Les avantages, ou l'absence d'avantages, pour le secteur du transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie, de l'adoption d'une convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises en tant que premier instrument d'un régime juridique uniformisé ;
- Les avantages de l'uniformisation d'autres législations, notamment celles sur les wagons et sur les infrastructures, pour les secteurs associés au transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie, ou l'énoncé des conditions préalables requises pour appuyer les efforts nécessaires à l'uniformisation de ces autres législations ;
- Les dispositions du projet de convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises qui ne peuvent être acceptées ;
- Les dispositions des régimes juridiques ferroviaires de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer en contradiction avec l'adoption de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises.

11. La consultation orale qui s'est tenue pendant la session extraordinaire du SC.2 a permis de clarifier certaines des déclarations écrites. Elle a aussi permis à quatre États membres – l'Irlande, le Portugal, la Suisse et la Tchéquie – qui n'avaient pas participé à la consultation écrite, d'exposer leur point de vue concernant l'approche à privilégier pour l'élaboration du régime juridique uniformisé.

12. On trouvera dans la section II du document ECE/TRANS/SC.2/2022/3 le résumé des réponses reçues des États membres sur les cinq points énumérés ci-dessus, et dans sa section III les observations finales du Président. Les réponses écrites détaillées reçues des États membres figurent en annexe au document.

13. Après l'exposé du secrétariat, l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/SC.2/2022/13, soumis par l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique et la Slovaquie, qui recommande au SC.2 une décision sur la marche à suivre pour une uniformisation du droit ferroviaire. L'Allemagne a précisé que cette décision concernait le processus à mettre en œuvre en vue de l'établissement d'une version définitive de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, qui constituerait la première convention d'un régime juridique uniformisé, et les prochaines étapes à franchir. Par ailleurs, l'Allemagne a souligné que, parallèlement à ce processus, le SC.2 continuerait à examiner des aspects du régime juridique uniformisé autres que le contrat de transport en vue de décider à quel moment élaborer d'autres conventions qui relèveront de ce régime, s'il y a lieu.

14. Au cours du débat qui a suivi, l'OTIF a rappelé au SC.2 la position de l'Assemblée générale de l'Organisation concernant l'élaboration d'un régime juridique uniformisé, notamment son appui à un tel régime en tant qu'interface juridique. Elle a rappelé également qu'une décision préalable de l'Assemblée générale est nécessaire pour que l'Organisation participe à un processus d'élaboration d'un instrument juridique susceptible de remplacer les instruments juridiques dont elle dispose.

15. La position de la Fédération de Russie est présentée dans l'annexe du rapport (Annexe).

16. La Slovénie a dit estimer que l'achèvement et l'adoption future de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises serait très utile pour le secteur.

17. La Tchéquie a appuyé la marche à suivre présentée par l'Allemagne. Elle a dit estimer que l'achèvement et l'adoption future de la convention relative au contrat de transport international de marchandises par chemin de fer pourrait constituer une étape importante pour le secteur ferroviaire.

18. La Tchéquie a toutefois souligné la difficulté à franchir une telle étape dans le cadre de la nouvelle Convention de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), compte tenu des discussions difficiles entre les pays membres de l'Organisation sur les questions techniques. Elle a rappelé en outre que les débats relatifs aux spécifications techniques entre les pays de l'Union européenne avaient eux aussi été ardues, ce qui illustre à quel point les négociations sur les paramètres techniques des chemins de fer sont longues et difficiles.

19. Les Pays-Bas ont déclaré au SC.2 qu'il était temps d'aboutir à un résultat sur la question du régime juridique uniformisé et ont ainsi demandé au Groupe de travail d'accepter la marche à suivre proposée par l'Allemagne pour la mise au point définitive de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises. La Belgique, l'Italie, la Pologne, le Royaume-Uni et la Slovaquie ont soutenu cette position.

20. Le Kazakhstan s'est dit favorable à la mise en place des conditions nécessaires à un transport de marchandises efficace le long des corridors de transport Europe-Asie, mais a douté que l'adoption, puis l'application de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, contrairement à la mise en place d'un ensemble unique de règles uniformisées, puisse contribuer à la réalisation de ces conditions.

21. La Commission européenne et le Président ont renvoyé aux documents produits par le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire pendant son mandat, ainsi qu'aux documents soumis à des sessions précédentes du SC.2, qui énumèrent les avantages que les acteurs du secteur, notamment les expéditeurs et les entreprises, retireraient de l'adoption de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, et ont évoqué des documents qui présentent des options pour la conversion du régime juridique unique en un instrument juridiquement contraignant, ou les besoins du secteur en matière d'uniformisation du droit ferroviaire. Ces informations figurent dans le document informel SC.2 n° 5 (2018) ainsi que dans les documents ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/5 et ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/06.

22. La Géorgie et la Türkiye ont déclaré soutenir l'approche A pour l'élaboration du régime juridique uniformisé.

23. À la suite de ces échanges, et compte tenu de la divergence des positions et de l'absence de consensus, la Tchéquie a suggéré de procéder à un vote sur la proposition de marche à suivre figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/13, présentée par l'Allemagne.

24. Trente-deux États membres, qui participaient en présentiel à la soixante-seizième session, en tant que membres à part entière du SC.2, ont voté. Trente d'entre eux ont voté pour l'adoption de la décision sur la marche à suivre présentée par l'Allemagne, un État membre a voté contre cette proposition, et un État membre s'est abstenu.

25. À l'issue du vote, le SC.2 a pris la décision suivante en ce qui concerne la marche à suivre pour l'élaboration du régime juridique uniformisé :

- Le SC.2 a félicité le Président et le secrétariat pour avoir mené les consultations entre les États membres de la CEE et d'autres parties prenantes telles que l'OSJD et l'OTIF, comme convenu à sa soixante-quinzième session ;
- Le SC.2 a pris note des résultats des consultations, présentés dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/3, notamment du fait que l'écrasante majorité des

délégations consultées préconisaient l'élaboration d'une législation ferroviaire unifiée selon l'approche A (telle que décrite au paragraphe 3 de ce document). Le SC.2 a rappelé que l'approche A envisageait la mise en place de règles uniformisées pour le transport ferroviaire le long des corridors Europe-Asie dans les domaines dans lesquels elles répondraient à un besoin urgent (le contrat de transport), sans rien changer aux pratiques des deux organisations ferroviaires existantes, non plus qu'au régime juridique applicable au transport de marchandises sur les territoires respectifs (interface juridique). Cette approche vise à combler une lacune dans la réglementation ferroviaire internationale, dans laquelle ni les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) ni les règles de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer ne s'appliquent sur l'ensemble du trajet.

- Dans ce contexte, le SC.2 a décidé de choisir l'approche A pour l'élaboration du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire, et donc d'établir une version définitive du texte de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises sur la base du projet de texte figurant dans la Note publiée par le secrétariat, intitulée « Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises : première convention d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire » (document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3). Les questions suivantes devraient notamment être abordées :
 - Faut-il inclure des dispositions relatives au document de transport négociable sur la base de celles qui figurent dans la Note ?
 - Quelles sont les dispositions relatives à un système de gestion approprié ?
- Le processus d'établissement de la version définitive doit être mené par le Président avec l'appui du secrétariat.

26. Le Président a pris note des résultats du vote et a encouragé toutes les délégations à continuer à participer aux prochaines étapes des travaux relatifs au régime juridique uniformisé.

27. Le SC.2 a demandé au secrétariat de fournir les ressources nécessaires à la gestion du processus d'élaboration de la version finale en 2023, y compris, si nécessaire, à l'organisation de sessions extraordinaires du SC.2 sur l'achèvement de la convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, avec des services d'interprétation, et de traduction de l'ordre du jour et des documents d'avant et d'après-session, dans les trois langues.

28. Le SC.2 a également décidé de maintenir à son ordre du jour le point intitulé « Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport Europe-Asie », et de poursuivre le débat sur les éléments du régime juridique uniformisé autres que le contrat de transport au titre de ce point, si cela est jugé nécessaire.

IV. Atelier : « Incidence des changements climatiques sur les chemins de fer : comment protéger, adapter et atténuer » (point 3 de l'ordre du jour)²

29. Un atelier sur l'incidence des changements climatiques sur les chemins de fer (comment protéger, adapter et atténuer) a été organisé le deuxième jour de la session du Groupe de travail des transports par chemin de fer. Environ 130 participants se sont inscrits à cet atelier, au cours duquel les effets des événements climatiques sur les chemins de fer ont été examinés en détail. Des représentants d'organismes nationaux et internationaux ainsi que de sociétés de chemins de fer ont donné des exemples de bonnes pratiques permettant de réduire autant que possible les perturbations et les risques pour la sécurité résultant de

² Les exposés présentés à cet atelier sont également disponibles à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/Transport/Rail-Transport/events/369040>.

conditions météorologiques extrêmes. Ils ont également recensé les innovations techniques et procédurales susceptibles d'atténuer les effets néfastes de ces phénomènes sur les chemins de fer.

30. Le secrétariat a conclu les travaux en résumant les débats. Les États membres et d'autres représentants ont souligné l'importance de cet atelier, qui avait permis, au moyen des exemples présentés, de mettre en évidence le rôle clé des chemins de fer en tant que garants d'un avenir plus durable pour le secteur des transports, et ont ajouté qu'il avait été très utile et très réussi.

31. Le Groupe de travail a salué les débats tenus à l'occasion de l'atelier et demandé au secrétariat d'établir à son sujet un document de synthèse afin de poursuivre les réflexions sur ce thème à ses futures sessions.

V. Mandat et règlement intérieur (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2022/1, ECE/TRANS/SC.2/2022/2 et E/RES/2022/2

32. Le Groupe de travail a été informé de l'approbation, le 16 février 2022, du nouveau mandat du Comité des transports intérieurs (CTI) par le Conseil économique et social (ECOSOC) (E/RES/2022/2) et de l'entrée en vigueur ultérieure du Règlement intérieur du CTI, tel qu'il figure dans l'annexe III du document ECE/TRANS/294. Le secrétariat a indiqué au Groupe de travail que la Présidente du CTI avait écrit aux différents groupes de travail du Comité pour leur demander d'envisager d'adapter leur propre règlement intérieur de manière à le rendre conforme à celui du CTI.

33. Le Groupe de travail a examiné le document ECE/TRANS/SC.2/2022/1, qui contient la proposition de règlement intérieur du Groupe de travail des transports par chemin de fer, sur la base de celui du CTI, ainsi que le document ECE/TRANS/SC.2/2022/2, qui contient la proposition de mandat du Groupe de travail, telle qu'actualisée afin d'y incorporer une référence directe au règlement intérieur proposé.

34. Le Groupe de travail a noté qu'il était important d'ajouter la Commission économique eurasiennne à la liste des entités citées au paragraphe 8 du document ECE/TRANS/SC.2/2022/2 et qu'il fallait ajouter au règlement intérieur du SC.2 la durée maximale du mandat du président, telle qu'énoncée dans le Règlement intérieur du CTI.

35. Le Groupe de travail a approuvé le projet de règlement intérieur du Groupe de travail des transports par chemin de fer qui figure dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/1, tel que modifié au cours de la session, et a demandé qu'il soit soumis au CTI pour approbation.

36. Le Groupe de travail a indiqué qu'il avait déjà, à sa soixante-quatorzième session, aligné son mandat sur celui du CTI et sur la Stratégie du CTI à l'horizon 2030. Il a noté que ce mandat figurait dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/2 et n'avait été actualisé que pour tenir compte de son nouveau règlement intérieur, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/1. Ainsi, le Groupe de travail a approuvé le nouveau mandat, tel que modifié au cours de la session, et a demandé qu'il soit soumis au CTI pour approbation.

VI. Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (point 5 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/63/Rev.4, C.N.61.2022.TREATIES-XI.C.3, ECE/TRANS/SC.2/2020/2, ECE/TRANS/SC.2/2021/2 et ECE/TRANS/SC.2/2022/12

37. L'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) compte actuellement 28 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.4), un plan du réseau AGC, le document ECE/TRANS/SC.2/2020/2 portant sur l'historique de l'AGC, les avantages qu'il offre et les conditions à satisfaire pour y adhérer, un inventaire des normes minimales énoncées dans l'Accord ainsi que les notifications dépositaires pertinentes⁴. Le Groupe de travail a relevé l'importance de la publication de la version actualisée de l'AGC dans toutes les langues officielles de la CEE.

38. Le Groupe de travail a pris note des efforts déployés par le secrétariat pour accroître le nombre de Parties contractantes à l'AGC.

39. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, à sa soixante-quinzième session, prié le secrétariat de se charger de la notification dépositaire concernant les amendements spécifiés dans le document ECE/TRANS/SC.2/2021/2 en relation avec les modifications à l'annexe I de l'AGC proposées par la Géorgie et adoptées à cette même session. Ces amendements ont été notifiés au dépositaire, à New York, le 28 février 2022 (C.N.61.2022.TREATIES-XI.C.3). Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'aucune objection n'avait été émise avant le délai d'août 2022 (C.N.275.2022.TREATIES-XI.C.3) et que les amendements entreraient donc en vigueur le 28 novembre 2022.

40. Le Groupe de travail a été informé que le secrétariat avait reçu de la Lituanie une proposition d'amendement à l'annexe I de l'AGC (ECE/TRANS/SC.2/2022/12). Le secrétariat a noté que ces amendements étaient du même ordre que d'autres modifications similaires apportées par la Lituanie à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC). Les amendements ont été approuvés par les Parties contractantes.

41. Enfin, au titre de ce point de l'ordre du jour, le secrétariat a expliqué que le travail d'actualisation de l'AGC se poursuivait par la collecte de données en collaboration avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA), afin de fournir des informations précises sur le réseau AGC au format SIG (système d'information géographique). Ce travail a été achevé. Il est décrit au titre du point 12 de l'ordre du jour.

42. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction les informations récentes sur l'AGC, notamment sur les adhésions à l'Accord et sur les mesures supplémentaires prises dans le cadre de son actualisation.

43. Il a noté que les amendements acceptés dans le document ECE/TRANS/SC.2/2021/1 avaient été notifiés au dépositaire et étaient entrés en vigueur le 28 novembre 2022, aucune objection n'ayant été reçue. Il a demandé au secrétariat d'envoyer au dépositaire les amendements figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/12.

³ Albanie, Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Monténégro, Pologne, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Tchéquie, Turkménistan, Türkiye et Ukraine.

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

VII. Identification permanente du matériel roulant ferroviaire (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2022/4, ECE/TRANS/SC.2/2022/5,
ECE/TRANS/SC.2/2022/6, ECE/TRANS/SC.2/2022/7
et ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2022/7

44. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait décidé à sa soixante-treizième session de créer le Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire. Le secrétariat a expliqué que le Groupe d'experts s'était réuni deux fois en 2022, son calendrier étant fortement limité en raison des restrictions imposées par l'ONUG. En dépit de ces difficultés, il est parvenu à mener à bien sa mission dans les délais prévus. Le secrétariat a présenté un résumé des travaux menés par ce Groupe, tels qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/4. Le Groupe de travail a pris connaissance du document ECE/TRANS/SC.2/2022/4, des conclusions du Groupe d'experts et des propositions soumises par le Groupe à son examen, telles qu'elles figurent dans les documents ECE/TRANS/SC.2/2022/5, qui contient la Proposition de règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire ; ECE/TRANS/SC.2/2022/6, qui contient la proposition de mandat du Comité de révision des Règles types ; et ECE/TRANS/SC.2/2022/7, qui contient la première version des instructions non contraignantes relatives aux Règles types.

45. Le Groupe de travail a remercié le Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire pour l'important travail réalisé et pour ses propositions, qui figurent dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/4. Il a approuvé la création des règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire, qui figurent dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/5, et a demandé qu'elles soient soumises au CTI pour adoption. Afin d'appuyer la création des règles types, le Groupe de travail a également accepté la demande de création d'un comité de révision des Règles types et a recommandé son approbation au CTI. Il a demandé que le mandat du Comité de révision défini dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/6 soit soumis au CTI pour adoption. Le Groupe de travail a approuvé la première version des instructions, qui figure dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/7 et a demandé que le Comité de révision, une fois créé, tienne ce document à jour. Enfin, le Groupe de travail a demandé que les Règles types adoptées et le projet d'instructions soient publiés dans les trois langues et affichés sur le site Web de la CEE.

46. Le Groupe de travail a également accepté que les entités énumérées au paragraphe 12 du document ECE/TRANS/SC.2/2022/4 fassent partie des membres du Comité de révision.

VIII. Nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs (point 7 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2022/8

47. Le Groupe de travail a rappelé qu'à la suite d'un atelier consacré au transport international de voyageurs dans la région de la CEE, il avait décidé, à sa soixante-quatorzième session, de créer un nouveau Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs, chargé de faciliter une utilisation accrue des transports ferroviaires par les voyageurs. Le Groupe d'experts a rappelé que ses travaux portaient principalement sur les éléments suivants : le recensement des gares ferroviaires de voyageurs qui pourraient servir de nœuds de transport ; les installations qui devraient s'y trouver ; l'instrument juridique à adopter une fois ce recensement accompli ; l'examen des instruments juridiques existants dans le domaine du transport ferroviaire de voyageurs ; et le recensement des mesures d'incitation prises en faveur des opérateurs pendant la pandémie.

48. Le secrétariat a indiqué que le Groupe avait poursuivi ses travaux en 2022 et qu'un rapport sur l'avancement de ses activités était publié sous la cote ECE/TRANS/SC.2/2022/8. Le secrétariat a également présenté l'étude intitulée « Railways at the centre of a post-pandemic recovery: Measures to support international rail carriers » (Les chemins de fer

au centre de la reprise après la pandémie : mesures destinées à soutenir les transporteurs ferroviaires internationaux), élaborée dans le cadre des travaux du Groupe.

49. Le Groupe de travail a remercié le Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs pour son travail et a demandé qu'un rapport sur l'achèvement de ses activités lui soit soumis pour sa prochaine session en 2023.

50. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction la publication de l'étude susmentionnée⁵, établie sur la base des informations fournies par le Groupe d'experts et diffusées dans le cadre de l'atelier organisé à la soixante-quinzième session du Groupe de travail sur le thème « Les chemins de fer au centre de la reprise après la pandémie – La connectivité grâce aux chemins de fer ».

IX. Transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 8 de l'ordre du jour)

51. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa soixante-treizième session, un atelier s'était tenu sur le thème « 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 »⁶. À la suite de la soixante-treizième session, le secrétariat a établi une courte publication, qui peut être consultée sur le site Web du Groupe de travail.

52. Le Groupe de travail a été informé des faits nouveaux concernant les corridors de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, des contributions à la mise au point du projet LTEA, notamment des résultats des réunions récemment tenues dans le cadre de ce projet, et de l'achèvement des « indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables » (SITCIN).

53. Le secrétariat a noté que le représentant d'Eurasian Rail Alliance n'était pas disponible pour présenter l'état d'avancement des travaux sur l'indice Eurasian Rail Alliance.

54. Le Groupe de travail a pris note des évolutions concernant les liaisons de transport Europe-Asie et de l'achèvement des SITCIN.

X. Projet de chemin de fer transeuropéen (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2022/9

55. La Directrice du projet de chemin de fer transeuropéen (TER), M^{me} M. Kopczynska, a rendu compte des activités du projet en 2022 (ECE/TRANS/SC.2/2022/9). Les travaux du Comité directeur du projet TER avaient principalement visé à élaborer une version définitive de la stratégie pour le projet TER, à faciliter et à promouvoir la mise en place d'un système international de transport combiné et de transport ferroviaire cohérent et efficace dans les pays d'Europe centrale et orientale (dans les pays participant au projet, ainsi qu'entre ces pays et les autres pays européens), ainsi qu'à parachever la plateforme fondée sur un système d'information géographique pour l'AGC et l'AGTC dans la région du TER et à évaluer la conformité des réseaux des pays participant au projet TER avec l'AGC et l'AGTC.

56. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Directrice du projet TER et s'est félicité des progrès continus dans l'exécution de son mandat.

⁵ <https://unece.org/publications/rail-transport>.

⁶ Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA).

XI. Financement des infrastructures ferroviaires et partenariats public-privé (point 10 de l'ordre du jour)

57. 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 visant à faciliter la mise en œuvre de projets de PPP, qui avaient eu lieu à ses précédentes sessions. Aucun exposé n'a été présenté sur ce sujet pendant la présente session.

58. Le Groupe de travail a invité les représentants à présenter, au titre de ce point de l'ordre du jour, l'avancement de leurs travaux dans ce domaine aux prochaines réunions.

XII. Sûreté des chemins de fer (point 11 de l'ordre du jour)

59. 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 (l'« Observatoire de la sûreté des chemins de fer »).

60. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il poursuivait sa collaboration sur les questions de sûreté avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC), comme l'avait demandé le CTI à sa quatre-vingt-troisième session, en février 2021. Il examinera plus avant de quelle manière cette collaboration pourrait être renforcée.

61. Au titre de ce point de l'ordre du jour, l'UIC a informé le Groupe de travail des faits récents concernant ses travaux dans le domaine de la sûreté.

62. Le Groupe de travail a remercié l'UIC pour son intervention et a demandé au secrétariat de le tenir informé à ses réunions suivantes des faits nouveaux concernant ces questions et l'Observatoire de la sûreté des chemins de fer de la CEE.

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

63. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait donné son accord à la création d'un observatoire de l'innovation ferroviaire visant à partager avec les États membres les meilleures pratiques en matière d'innovation qui pourraient contribuer au développement de la compétitivité des chemins de fer. Cet observatoire devrait également concourir à la réalisation des objectifs de développement durable et à l'exécution du volet technologique de la stratégie du CTI. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que les travaux relatifs à la création de cet observatoire étaient toujours en cours et tenaient compte de l'évolution des observatoires similaires créés dans le cadre de la Division des transports durables.

64. Le secrétariat a rappelé qu'à sa quatre-vingt-troisième session, en 2021, le CTI avait adopté une feuille de route pour la période 2021-2025 concernant les systèmes de transport intelligents, à laquelle le Groupe de travail avait contribué au titre de la mesure 10 intitulée « Procéder à l'intégration avec le transport ferroviaire ».

65. Le secrétariat a présenté la version actualisée de l'inventaire AGC/AGTC des normes techniques, plus conviviale, qui constitue un outil d'innovation important pour les activités du Groupe de travail.

66. La Fédération de Russie a informé le Groupe de travail de l'évolution de la situation pour le projet INTERTRAN.

67. Le Groupe de travail a pris note de l'achèvement de l'outil AGC/AGTC et a demandé au secrétariat de le diffuser afin qu'il puisse être utilisé efficacement.

68. Le Groupe de travail a également pris note de l'évolution du projet INTERTRAN.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2021/4

69. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session, il avait examiné les résultats de la collecte de données décrite dans le document ECE/TRANS/SC.2/2021/4. Il a débattu de l'opportunité de renouveler l'opération en 2023, sur la base des informations disponibles auprès de l'UIC et de la CEE.

70. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de procéder à une nouvelle collecte de données sur la productivité dans le transport ferroviaire en 2023 et de consigner les résultats dans un document à présenter à la prochaine session annuelle du Groupe de travail.

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

71. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des activités du 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, des activités relatives à l'atténuation des changements climatiques et à l'outil sur les futurs systèmes de transport intérieur (ForFITS), et des activités liées à la logistique verte, à la notation écologique et aux questions connexes, en notant en particulier sa collaboration avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24).

72. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour les informations actualisées concernant les changements climatiques et le transport ferroviaire, et a demandé à être tenu au courant de ces questions à ses sessions suivantes.

73. Le Groupe de travail a également demandé au secrétariat de diffuser auprès des coordonnateurs du SC.2 l'enquête élaborée par le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques.

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

74. Le Groupe de travail a été informé des faits nouveaux en matière de réforme des chemins de fer, dans le prolongement de l'atelier tenu à sa soixante et onzième session, grâce à un exposé présenté par les Chemins de fer albanais.

75. Le Groupe de travail a remercié les Chemins de fer albanais pour les informations actualisées communiquées sur la réforme des chemins de fer et a rappelé aux États membres qu'ils pouvaient, s'ils le souhaitaient, présenter aux participants des informations actualisées sur des travaux similaires menés dans leurs pays respectifs, lors de ses futures sessions.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2022/10

76. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa dernière session il avait décidé de diffuser un questionnaire sur la nouvelle annexe 9 de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Convention sur l'harmonisation), visant à faciliter le passage des frontières dans le cadre du transport ferroviaire dans la région paneuropéenne. Le secrétariat a présenté les résultats de l'enquête tels qu'ils figurent dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/10, soulignant qu'au total 11 parties prenantes des États membres avaient fourni des réponses.

77. Le secrétariat et l'OTIF ont noté l'importance des commentaires sur les réponses à la question 5 de l'enquête concernant l'application de l'annexe 9 de la Convention sur l'harmonisation et le rôle et l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS.

78. Le Groupe de travail a remercié les États membres d'avoir répondu à l'enquête et a pris note de ses résultats.

79. Le Groupe de travail a noté que les travaux conjoints de l'OSJD et de l'ERA étaient temporairement interrompus et a demandé aux deux organismes de l'informer de l'évolution de la situation lors des prochaines réunions.

XVIII. Statistiques ferroviaires (point 17 de l'ordre du jour)

80. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des travaux en cours dans le domaine des statistiques ferroviaires et de l'intérêt qu'ils présentaient pour ses activités, en particulier s'agissant des travaux du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), ainsi que des travaux de traitement des données et de visualisation qui avaient été menés depuis la dernière session du Groupe de travail.

81. Le Groupe de travail a pris note des faits nouveaux concernant les statistiques ferroviaires exposés par le Secrétaire du WP.6 et a demandé que le secrétariat soit tenu informé à l'occasion des futures sessions du SC.2.

XIX. Amélioration de la sécurité dans les transports ferroviaires (point 18 de l'ordre du jour)

82. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des faits nouveaux relatifs au Code de bonnes pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (code CTU), qui constitue un élément clef de la sécurité dans les transports ferroviaires.

83. Le Groupe de travail s'est félicité de l'avancement des travaux préliminaires d'actualisation du Code CTU en cours et a demandé à être tenu informé de l'évolution de cette question et d'autres questions liées à la sécurité à ses sessions suivantes.

XX. Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 19 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2022/11

84. Le Groupe de travail a été informé des progrès accomplis dans l'application de la stratégie du CTI et de l'adoption par le Conseil économique et social du nouveau mandat du CTI. Le secrétariat a annoncé au Groupe de travail que le Président avait reçu une lettre relative aux principales décisions prises à la session de 2022 du Comité. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/SC.2/2022/11, qui propose une réponse aux questions de la Présidente du CTI. Le Groupe de travail a examiné la teneur du document et a noté que la plus grande partie des domaines qui y sont abordés ont été examinés au titre des points précédents de l'ordre du jour.

85. Le secrétariat a ensuite présenté LearnITC, plateforme d'apprentissage en ligne consacrée à la connectivité des transports intérieurs et du commerce, conçue par la Division des transports durables (learnitc.unece.org). LearnITC est la seule plateforme de l'ONU à proposer de nombreux cours de formation consacrés aux transports intérieurs. Elle a été conçue et mise au point pour aider les responsables gouvernementaux et d'autres parties prenantes concernées à comprendre, appliquer et mettre en œuvre les conventions et les accords juridiques de l'ONU dans le domaine des transports intérieurs, ainsi que les principes et normes de connectivité du commerce.

86. Le Groupe de travail a pris note de la réponse à la Présidente du CTI, qui fait l'objet du document ECE/TRANS/SC.2/2022/11, et a demandé qu'elle soit envoyée aux coordonnateurs du CTI concernés. Il a également salué la création de la plateforme

d'apprentissage en ligne LearnITC et a recommandé aux États membres et aux autres parties prenantes intéressées de s'inscrire et de suivre les cours proposés.

XXI. Activités de la Commission européenne dans le domaine du transport ferroviaire (point 20 de l'ordre du jour)

87. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de la Commission européenne des faits nouveaux les plus récents (document informel n° 2 (2022)). Il a pris note des informations actualisées fournies par la Commission.

XXII. Activités des organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (point 21 de l'ordre du jour)

88. L'OTIF et l'OSJD ont informé le Groupe de travail de leurs activités. Le Groupe de travail les a remerciées de leurs interventions.

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

89. Aucune question n'a été examinée au titre de ce point de l'ordre du jour.

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

90. Le Groupe de travail a confirmé que la prochaine session du SC.2 devait se dérouler du 15 au 17 novembre 2023 et a indiqué que, pour le moment, seule la participation en personne serait autorisée pendant cette session.

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

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

92. Le Groupe de travail a adopté son rapport. Conformément à la décision prise par le Comité exécutif de la CEE à sa réunion du 5 octobre 2020, les décisions figurant dans ce rapport doivent être soumises à une procédure d'approbation tacite de soixante-douze heures, qui est notifiée à toutes les missions permanentes à Genève par le bureau du Chef de cabinet de la CEE. Les décisions sont adoptées si le silence n'est pas rompu.

93. Conformément aux procédures spéciales de prise de décisions lors de réunions formelles avec participation à distance qui ont été adoptées par le Comité exécutif le 5 octobre 2020, les décisions prises pendant la session ont été diffusées par l'intermédiaire de toutes les représentations permanentes à Genève pour approbation par procédure tacite d'au moins soixante-douze heures par les délégations ayant participé à la session. Cette procédure d'approbation tacite a pris fin le jeudi 24 novembre 2022 à 18 heures (heure d'Europe centrale) sans objection. Les décisions prises lors de cette réunion sont donc considérées comme adoptées. Des informations sur la procédure sont disponibles sur le site Web de la CEE, à l'adresse suivante : www.unece.org/info/about-unece/executive-committee-excom/silence-procedure.html.

Annexe

Déclaration de la Fédération de Russie

1. La Fédération de Russie a déclaré que l'approche proposée par l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique et la Slovénie dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/13 n'était pas conforme aux dispositions de la Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin des Ministres des transports, qui est devenue le document de base pour les travaux du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire. La Fédération de Russie a rappelé que le paragraphe 2 de la Déclaration prévoyait « [l'établissement] des conditions juridiques pour les transports ferroviaires comparables à celles qui existent pour les modes de transport concurrents tels que les transports routier, aérien, par voie navigable et maritime » et que le paragraphe 2 a) du document visait clairement l' « établissement d'un ensemble unifié de dispositions transparentes et prévisibles et de règles juridiques. »

2. La délégation russe a souligné que ce projet de décision était en totale contradiction avec la Déclaration dans la mesure où, au lieu de s'employer à élaborer une législation unifiée, elle suggérait que le SC.2 adopte une législation additionnelle, sous la forme d'une convention distincte, en plus des deux systèmes juridiques applicables dans la région eurasiatique que sont les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) (OTIF) et l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (OSJD), qui sont efficaces.

3. La délégation de la Fédération de Russie maintient sa position concernant la nécessité d'adopter une approche globale du régime ferroviaire uniformisé. Elle estime qu'une législation unifiée est un système d'accords et de traités régissant, outre les règles du transport (y compris le transport de marchandises dangereuses), l'ensemble des aspects (techniques, opérationnels, économiques et financiers) de l'organisation et du fonctionnement des transports ferroviaires internationaux, c'est-à-dire les dispositions générales relatives au contrat de transport de marchandises en trafic international, les règles régissant l'utilisation et l'exploitation des wagons, les prescriptions techniques relatives au matériel roulant et aux infrastructures, les questions financières et d'autres questions. La Fédération de Russie a rappelé qu'en 2019, elle avait soumis un document de position dans lequel elle exposait une approche du régime ferroviaire uniformisé (document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/10).

4. La Fédération de Russie estime que le projet de dispositions juridiques pour le transport de marchandises en trafic international (régime juridique uniformisé) qui a été élaboré devrait être considéré comme la première étape vers une législation unifiée, plutôt que comme un accord intergouvernemental (convention) distinct. Ce document ne répond pas aux buts et objectifs définis dans la Déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin (février 2013).

5. La Fédération de Russie a fourni un gros travail dans le cadre de l'élaboration du texte du régime juridique uniformisé. Elle a notamment analysé les deux systèmes juridiques (CIM et Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer), ainsi que les projets de dispositions du régime juridique uniformisé élaborés par le Groupe d'experts et les dispositions des CIM et de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer, et a élaboré des propositions de dispositions détaillées et précises pour le régime juridique uniformisé.

6. La Fédération de Russie estime, s'agissant du régime juridique uniformisé élaboré, qu'un certain nombre de normes importantes du régime servant d'interface ont un caractère supplétif et que certaines d'entre elles sont référentielles, c'est-à-dire qu'elles rendent nécessaire le renvoi à la pratique établie ou à la législation nationale. Elle a présenté ses conclusions aux participants.

7. La Fédération de Russie estime que les propositions qu'elle a élaborées en vue de modifier et de compléter le régime juridique uniformisé n'ont pas été dûment prises en considération par le Groupe d'experts et le SC.2.

8. En outre, elle note que le fait que les pays appliquant l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer, notamment la Chine et d'autres pays qui produisent du fret, n'ont pas participé aux négociations relatives au régime juridique uniformisé lors des réunions du Groupe d'experts et du SC.2 indique que ces pays n'appuient pas l'approche privilégiant une législation additionnelle. Par ailleurs, la Fédération de Russie a informé à plusieurs reprises les représentants de ces pays des problèmes existants, pendant les réunions de l'OSJD et lors des consultations bilatérales.

La Fédération de Russie souligne qu'elle respecte la position des autres pays sur cette question. Elle note que, pendant les travaux, elle a tenté à plusieurs reprises, de même que les représentants d'autres pays, de trouver des solutions de compromis, comme en témoigne notamment le fait que plusieurs points du texte du régime juridique uniformisé ont fait l'objet d'un accord. Cependant, aucune solution n'a été trouvée à la question de fond, à savoir le statut du droit élaboré (une « législation additionnelle » en plus des systèmes existants, ou un droit distinct pour remplacer les systèmes existants).

9. Compte tenu de ce qui précède, la délégation de la Fédération de Russie se prononce contre la décision que l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, et la Slovénie proposent au SC.2 de prendre, qui figure dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/13.

10. La Fédération de Russie remercie le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire et le secrétariat du travail important qu'ils ont fourni sur cette question.

11. Compte tenu de l'approche proposée dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/13, dans le respect des principes et des règlements du CTI de l'ONU, ainsi que de l'opinion des pays qui soutiennent l'approche A autorisant la mise en œuvre d'une législation d'interface additionnelle (le régime juridique uniformisé), la Fédération de Russie est prête à continuer à participer à l'établissement d'une version définitive du régime juridique uniformisé en qualité d'observateur.
