


**Commission économique pour l'Europe**

## Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports par chemin de fer**

Soixante-septième session

Genève, 23-25 octobre 2013

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

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation.....	1–6	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	7	3
III. Atelier sur la sûreté des chemins de fer (point 2 de l'ordre du jour).....	8–13	3
IV. Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (Accord AGC) (point 3 de l'ordre du jour).....	14–21	5
A. État de l'Accord AGC et des propositions d'amendements adoptées.....	14–16	5
B. Propositions d'amendements (actualisation et extension du réseau de l'AGC).....	17–18	5
C. Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances).....	19–21	6
V. Transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 4 de l'ordre du jour).....	22–25	6
VI. Financement des infrastructures ferroviaires et partenariats public-privé (point 5 de l'ordre du jour).....	26–29	7
VII. Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) (point 6 de l'ordre du jour).....	30–33	8
VIII. Systèmes de transport intelligents et autres applications technologiques pour le transport ferroviaire (point 7 de l'ordre du jour).....	34–36	9
IX. Trains à grande vitesse (point 8 de l'ordre du jour).....	37–41	10



X.	Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport euro-asiatiques (point 9 de l'ordre du jour).....	42-44	11
XI.	Productivité dans le transport ferroviaire (point 10 de l'ordre du jour) .....	45-48	12
XII.	Changements climatiques et transport ferroviaire (point 11 de l'ordre du jour) .....	49-59	13
	A. Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux .....	49-53	13
	B. Atténuation des effets des changements climatiques: présentation de l'outil ForFITS de la CEE .....	54-56	15
	C. Gaz d'échappement des moteurs diesel.....	57-59	15
XIII.	Réforme des chemins de fer (point 12 de l'ordre du jour) .....	60-62	16
XIV.	Facilitation du transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne (point 13 de l'ordre du jour).....	63-68	17
	A. Facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire .....	63-65	17
	B. Harmonisation des spécifications techniques des différents systèmes ferroviaires.....	66-68	17
XV.	Rail Review (point 14 de l'ordre du jour).....	69-70	18
XVI.	Sécurité aux passages à niveau (point 15 de l'ordre du jour).....	71-75	18
XVII.	Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 16 de l'ordre du jour) .....	76-79	19
XVIII.	Activités de la Commission européenne touchant le transport ferroviaire (point 17 de l'ordre du jour).....	80-81	20
XIX.	Activités des organisations internationales touchant le transport ferroviaire (point 18 de l'ordre du jour).....	82-84	20
XX.	Élection du Bureau (point 19 de l'ordre du jour) .....	85	21
XXI.	Projet de programme de travail, évaluation biennale et projet de plan de travail (point 20 de l'ordre du jour) .....	86-89	21
	A. Projet de programme de travail et évaluation biennale pour la période 2014-2015.....	86-87	21
	B. Projet de plan de travail pour la période 2014-2018.....	88-89	22
XXII.	Questions diverses (point 21 de l'ordre du jour).....	90-91	22
XXIII.	Dates et lieu de la prochaine session (point 22 de l'ordre du jour) .....	92	22
XXIV.	Adoption de décisions (point 23 de l'ordre du jour) .....	93	22

## I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer a tenu sa soixante-septième session du 23 au 25 octobre 2013 à Genève.
2. Ont participé à cette session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Fédération de Russie, France, Grèce, Kazakhstan, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie. Un représentant de l'Australie et un représentant de la République de Corée y ont aussi assisté en application de l'article 11 du mandat de la CEE. Des représentants de l'Union européenne (DG Move) étaient également présents.
3. L'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), RAILPOL et le Bureau central du projet TER de la CEE étaient représentés.
4. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient également représentées: Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER), European Rail Infrastructure Managers (EIM), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), Union internationale des chemins de fer (UIC) et Union internationale des transports publics (UITP).
5. À l'invitation du secrétariat, des représentants des organismes et groupes industriels ci-après ont aussi participé à la session: COLPOFER, Conseil de coordination des transports transsibériens, Plaske JSC, SNCB-Holding et UBIMET.
6. Conformément à la décision prise à la soixante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.2/216, par. 25), la session a été présidée par M. K. Kulesza (Pologne). M. H. Groot (Pays-Bas) a assumé la fonction de Vice-Président.

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

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/219.

7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.2/219).

## III. Atelier sur la sûreté des chemins de fer (point 2 de l'ordre du jour)<sup>2</sup>

*Document:* Document informel n° 1 (2013).

8. En 2010, le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/208, par. 91) avait recommandé à la Division des transports de la CEE, en collaboration avec les États membres, les organisations internationales, le secteur privé et les milieux universitaires, de poursuivre ses travaux visant à renforcer la sûreté des transports intérieurs, en organisant notamment des manifestations propices à l'échange d'informations et de meilleures pratiques. Un atelier sur la sûreté des chemins de fer a ainsi été organisé durant la session du Groupe de travail. Des représentants de gouvernements, d'organismes ferroviaires et

<sup>1</sup> On trouvera aux adresses Web ci-après tous les documents informels et les exposés présentés lors de la session: [www.unece.org/trans/main/sc2/sc2-presentations/presentations\\_67.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2-presentations/presentations_67.html); [www.unece.org/trans/main/sc2/sc2inf\\_67.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2inf_67.html).

<sup>2</sup> On trouvera à l'adresse Web ci-après tous les exposés présentés dans le cadre de l'atelier: [www.unece.org/trans/main/sc2/sc2\\_events/2013\\_rail\\_security.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_events/2013_rail_security.html).

d'organisations internationales ont pu informer le Groupe de travail de leurs initiatives, activités et projets dans le domaine de la sûreté ferroviaire et s'entretenir sur les défis et les menaces pour le secteur dans le contexte actuel.

9. Le Groupe de travail a pris note des exposés présentés par M. Jacques Colliard (UIC), M. John Laene (RAILPOL), M. Ville Saarinen (EIM), M. Jacques Zachmann (Commission européenne), M<sup>me</sup> Alena Havlova (CER), M<sup>me</sup> Emmanuèle Beloeil (COLPOFER), M. Andrew Cook (Groupe de travail international de la sûreté des transports intérieurs – IWGLTS), M. Denis Luyten (UITP), M<sup>me</sup> Delphine Beatse (SNCB-Holding), M. Hinne Groot (Pays-Bas) et M. Sergey Stolyarov (Chemins de fer russes – RZD).

10. Les organismes représentés ont fait part de l'expérience qu'ils avaient acquise dans leur domaine de spécialité, notamment les infrastructures (EIM et CER), la police (RAILPOL et COLPOFER), l'élaboration de politiques nationales (UE et IWGLTS) et l'exploitation ferroviaire (UIC, UITP et CER), et ont mis en lumière les différentes perspectives de la sûreté des chemins de fer. On s'est accordé à reconnaître que la sûreté ferroviaire était bel et bien un défi pour les compagnies de chemin de fer et que la coopération actuelle devait être renforcée entre les organisations internationales, mais aussi entre les gouvernements. Les divers exposés ont en outre montré que des groupes de travail différents avaient été établis au sein des organismes visés et que ces groupes s'intéressaient à des menaces et des défis distincts et menaient différents projets.

11. Les pays et les compagnies de chemin de fer représentés (la Société nationale des chemins de fer belges – SNCB, les Pays-Bas et les Chemins de fer de la Fédération de Russie – RZD) ont mis en évidence les mesures prises et les bonnes pratiques mises en œuvre. Ils ont aussi fait part de leurs préoccupations concernant la grande étendue des réseaux à protéger, les coûts très élevés de la mise en place, de l'exploitation et de la maintenance de moyens techniques et de l'emploi des agents de sécurité requis sur les réseaux, et le fait qu'il n'existait pas de solution unique en matière de sûreté ferroviaire et qu'il fallait par conséquent prendre des mesures adaptées aux menaces à la fois intérieures et étrangères.

12. Le Groupe de travail s'est félicité des informations fournies et des exposés présentés sur la question de la sûreté ferroviaire. De l'avis général, cette question était importante pour les compagnies de chemin de fer dans le contexte actuel et des améliorations pouvaient être apportées à la coopération entre les différentes parties prenantes et à la terminologie employée. Ce constat a amené le Groupe de travail à envisager deux initiatives, à savoir:

a) La mise en place sur Internet d'un espace semblable à ceux qui existent déjà pour des groupes de travail informels d'autres groupes de travail de la CEE, tels que le WP.29, afin de faciliter la coopération entre les différentes parties prenantes, la mise en commun d'informations et de connaissances, la création d'une bibliothèque en ligne et éventuellement l'échange de bonnes pratiques dans différents domaines;

b) La formulation de définitions dans le domaine de la sûreté ferroviaire, avec la collaboration de toutes les parties intéressées apportant leur contribution au développement de l'espace ci-dessus.

13. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir en vue de la prochaine session du SC.2 un document officiel dans lequel ces initiatives seraient détaillées, de sorte que les États membres aient la possibilité de faire de nouvelles recommandations. Par souci de faisabilité, ce document devrait présenter une procédure et mettre l'accent sur les principales questions telles que le vol de métaux et le vandalisme.

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

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

14. On compte actuellement 27 Parties contractantes à l'Accord AGC<sup>3</sup>. On trouvera sur le site Web du Groupe de travail<sup>4</sup> des informations détaillées sur l'Accord, notamment le texte actualisé et complet de cet instrument (ECE/TRANS/63/Rev.1), un plan du réseau AGC, un inventaire des normes minimales énoncées dans l'Accord, ainsi que toutes les notifications depositaires pertinentes.

15. Le Groupe de travail a pris note d'une carte établie par le secrétariat, montrant les États parties à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (Accord AGC), les États membres de l'Union européenne, les États non contractants à l'Accord AGC, ainsi que les États membres de la CEE qui ne sont pas membres de l'Union européenne ni parties à l'AGC, de façon à mettre en évidence les pays pour lesquels une démarche d'incitation à l'adhésion à l'AGC devrait être entreprise.

16. Le Groupe de travail a pris note des efforts accomplis par le secrétariat pour accroître le nombre de Parties contractantes à l'Accord AGC, notamment l'entrevue avec le Vice-Ministre des transports et des communications du Kazakhstan, M. A. Bekturov, l'entrevue avec le Secrétaire général de l'Organisation de coopération économique, M. S. Aleskerov, et la coopération avec les responsables du projet TER. Le Groupe de travail a également pris note de l'exposé présenté par le consultant pour le projet TER sur la révision du plan directeur TER et les éventuels amendements au réseau AGC, et a prié le secrétariat de formuler des propositions d'amendements appropriées pour examen et adoption à sa prochaine session.

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

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

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

18. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de consulter de nouveau l'Allemagne, le Danemark et la Suède au sujet du réagencement des lignes ferroviaires AGC entre ces pays. Des propositions d'amendements appropriées seront examinées, et les Parties contractantes à l'Accord AGC pourraient les adopter à la prochaine session, conformément aux dispositions de l'article 11 de l'Accord.

---

<sup>3</sup> Albanie, Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Monténégro, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Turquie et Ukraine.

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

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

*Documents:* ECE/TRANS/SC.2/2010/1; ECE/TRANS/SC.2/216;  
ECE/TRANS/SC.2/2012/1; ECE/TRANS/SC.2/218.

19. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) applicables dans l'Union européenne concordaient généralement avec les caractéristiques techniques minimales actuellement énoncées dans l'AGC et l'AGTC.

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

21. Le Groupe de travail a rappelé la décision prise l'année précédente au sujet de la note d'information établie par le secrétariat sur les caractéristiques techniques des réseaux ferroviaires AGC et AGTC. Il a également rappelé qu'il avait demandé au secrétariat d'élaborer des propositions d'amendements à l'AGC visant à aligner les paramètres techniques existants pour les infrastructures AGC et AGTC sur les STI pertinentes applicables au sein de l'Union européenne en se tenant aux prescriptions minimales prévues dans les deux accords. Il a approuvé la proposition du secrétariat consistant à collaborer avec des experts nationaux et de l'Union européenne en vue de formuler des propositions d'amendements à l'AGC appropriées, en concertation étroite avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique.

### **V. Transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 4 de l'ordre du jour)**

*Document:* Document informel n° 2 (2013).

22. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des résultats du débat ministériel sur le thème des réseaux de transport opérationnels entre l'Europe et l'Asie, tenu le 26 février 2013, et de la première réunion du groupe d'experts chargé du projet de liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), tenue le 9 septembre 2013.

23. Le débat ministériel a eu lieu durant la soixante-quatrième session du Comité des transports intérieurs. À cette occasion, trente-deux (32) pays d'Europe et d'Asie ont signé une déclaration commune sur le développement futur de liaisons de transport Europe-Asie et exprimé leur volonté de continuer à développer et à promouvoir le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (ECE/TRANS/2013/1). En signant cette déclaration, les ministres ont approuvé les axes prioritaires de transport intérieur Europe-Asie adoptés pendant la phase I et les nouveaux axes répertoriés au cours de la phase II du projet LTEA, et manifesté leur volonté de passer à l'action comme suit notamment:

a) Viser à créer et à améliorer les conditions financières propres à assurer un financement durable et à long terme des projets prioritaires relatifs aux infrastructures de transport afin de les intégrer dans les programmes d'investissement à moyen et à long terme adoptés au niveau national;

b) Promouvoir et entretenir la coordination et la collaboration avec les États membres participants, les organisations internationales et les institutions financières internationales, ainsi que les autres parties prenantes des secteurs public et privé, afin de

veiller à ce que des ressources financières supplémentaires soient dégagées pour exécuter les projets jugés prioritaires;

c) Éliminer de manière ordonnée et systématique les obstacles non physiques qui existent encore sur les axes de transport entre l'Europe et l'Asie;

d) Appuyer la création d'un mécanisme permettant d'assurer le suivi permanent du projet et l'exécution des mesures d'accompagnement et de veiller à ce que les moyens les plus appropriés soient employés pour utiliser les structures existantes et les ressources disponibles de la CEE;

e) Appuyer la poursuite de l'exécution du projet LTEA et sa prolongation dans le cadre d'une nouvelle phase III (2013-2017) comportant des objectifs clairement définis et mesurables et veiller à ce que les ressources nécessaires soient disponibles pour sa mise en œuvre en temps voulu.

24. La huitième session du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie s'est tenue le 9 septembre 2013. Au cours de cette session, le Groupe a approuvé son plan de travail, qui comporte des objectifs et des activités, ainsi qu'un calendrier indicatif pour la mise en œuvre avant la fin de l'année 2015 (ECE/TRANS/WP.5/GE.2/2013/1). Les principaux objectifs du Groupe pour les deux années à venir, présentés dans le plan de travail, sont les suivants:

a) Analyser, promouvoir et soumettre aux institutions financières internationales et autres bailleurs de fonds les projets prioritaires en matière de liaisons de transport Europe-Asie, en même temps que des études de faisabilité ou d'autres études pertinentes, en vue de faciliter le financement durable et à long terme de ces projets;

b) Identifier les flux de marchandises (quantités et types) susceptibles d'emprunter les neuf liaisons de transport ferroviaire et routier entre l'Europe et l'Asie;

c) Faciliter la coordination des horaires et des tarifs pour les neuf liaisons de transport ferroviaire et routier;

d) Promouvoir les axes de transport intérieur reliant l'Europe et l'Asie et élaborer une stratégie commerciale unique;

e) Mettre à jour et à niveau le système d'information géographique (SIG).

25. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la réunion ministérielle tenue durant la dernière session du Comité des transports intérieurs et des faits nouveaux concernant le projet de liaisons de transport Europe-Asie, et a prié le secrétariat de lui communiquer toute information pertinente à sa prochaine session.

## **VI. Financement des infrastructures ferroviaires et partenariats public-privé (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2013/1.

26. Le représentant de l'OSJD, M. Victor Zhukov, a indiqué au Groupe de travail des façons de rendre le transport ferroviaire plus concurrentiel, notamment:

a) L'amélioration du cadre juridique;

b) La poursuite du développement des corridors de transport internationaux;

c) La mise en concurrence du transport ferroviaire avec d'autres modes de transport;

- d) La recherche et l'établissement de rapports sur la question;
- e) La poursuite du développement du transport par conteneurs et du transport combiné.

27. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des faits notables des deux années écoulées concernant les partenariats public-privé et le financement des infrastructures ferroviaires. Quatre grands projets ont été financés en 2012, contre sept en 2011, à savoir:

- a) La phase 1 du Programme de transport interurbain à grande vitesse (Intercity Express Programme) au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (3,2 milliards d'euros);
- b) Le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (ligne à grande vitesse) en France (1,8 milliard d'euros);
- c) L'extension du port de Rotterdam (Rotterdam World Gateway) (Maasvlakte 2) aux Pays-Bas (720 millions d'euros);
- d) La construction du tribunal de grande instance de Paris, dans le cadre d'un partenariat public-privé (563 millions d'euros).

28. La part des projets ci-dessus dans la valeur totale de réalisation des projets de partenariat public-privé s'est élevée à 52 %, la seule part du Programme de transport interurbain à grande vitesse (phase 1) étant de 27 %. Un financement complet a été obtenu pour 13 projets dans le secteur des transports, contre 12 en 2011. Les transports sont restés le principal secteur en valeur, soit 59 % de la valeur totale de réalisation. Les deux projets ferroviaires intégralement financés, à savoir le contournement de Nîmes et de Montpellier et le Programme de transport interurbain à grande vitesse, ont été les deux principaux projets de partenariat public-privé bouclés en 2012.

29. Le Groupe de travail a pris note des informations ci-dessus et a demandé au secrétariat de le tenir informé à sa prochaine session des faits nouveaux pertinents concernant les partenariats public-privé et le financement des infrastructures ferroviaires.

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

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2013/2.

30. Le secrétariat a présenté brièvement un rapport sur les activités menées au titre du projet de chemin de fer transeuropéen au cours de la période 2012-2013.

31. La trente-deuxième session du Comité directeur du TER s'est tenue à Timisoara (Roumanie) du 10 au 14 septembre 2012. Au cours de cette session, le plan des dépenses et le programme de travail pour 2013 ont été examinés et approuvés et il a été décidé d'élaborer un plan directeur pour le réseau ferroviaire à grande vitesse. Le Comité directeur du TER a tenu sa trente-troisième session à Genève du 7 au 9 novembre 2012, en présence de représentants de 10 pays membres. Les participants à la session ont examiné le projet de rapport intégré par comparaison avec: a) les réseaux de base du plan directeur révisé des projets TEM et TER; b) le réseau principal de l'Union européenne (UE); c) les réseaux AGR et AGC de la CEE et les liaisons de transport Europe-Asie. Le Groupe conjoint d'experts des projets TEM et TER a tenu sa troisième réunion à Genève le 7 novembre 2012. Il a pris note du rapport de situation annuel sur le suivi et la mise en œuvre du plan directeur révisé et a approuvé le programme de travail pour le suivi de la révision du plan directeur des projets TEM et TER pour 2013. La trente-quatrième session du Comité directeur du TER s'est tenue du 8 au 11 avril 2013 à Brno (République tchèque). Le Comité

y a examiné l'état des contributions au Fonds d'affection spéciale TER pour 2013 ainsi que la question des effectifs du Bureau central du projet en 2014, et a envisagé les possibilités et conditions de l'élaboration d'un plan directeur pour un réseau ferroviaire à grande vitesse dans la région du projet TER, qui sera très probablement lancé en 2014 en étroite collaboration avec la Division des transports de la CEE.

32. Le secrétariat a en outre informé le Groupe de travail qu'un chef de projet et un chef de projet adjoint avaient été nouvellement élus dans le cadre du projet TER. Ces deux personnes, qui participaient à la session, se sont présentées. Le nouveau chef de projet TER pour la période 2014-2015 est M. Gennady Bessonov, Secrétaire général du Conseil de coordination des transports transsibériens; son adjoint est M. Andreas Zimmer, Directeur de la concurrence pour Rail Cargo Austria AG.

33. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet des faits nouveaux concernant le projet TER, a souhaité la bienvenue au nouveau chef de projet et au nouvel adjoint et a invité le secrétariat, le chef de projet et son adjoint à le tenir informé à sa prochaine session des faits nouveaux pertinents relatifs au projet TER.

## **VIII. Systèmes de transport intelligents et autres applications technologiques pour le transport ferroviaire (point 7 de l'ordre du jour)**

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

34. M. Soon-Man Hong, Président de l'Institut coréen de recherche ferroviaire (KRRRI), a présenté au Groupe de travail les toutes dernières applications des systèmes de transport intelligents sur les réseaux ferroviaires de son pays:

- a) Contrôle des trains au moyen de la nouvelle technologie LTE-R, qui est également exploitable aux fins de la sécurité, de la surveillance, de la communication et du divertissement dans les trains;
- b) Accès à Internet par LTE proposé aux voyageurs. En 2008, la Corée du Sud a lancé le premier service au monde d'accès sans fil à Internet dans les trains à grande vitesse;
- c) Système précis de localisation des trains;
- d) Système d'information intégré pour les déplacements, permettant de déterminer le meilleur itinéraire ou le meilleur temps en fonction de tous les moyens de transport en commun disponibles;
- e) Réservation et contrôle électroniques et contrôle en temps réel;
- f) Maintenance ferroviaire à partir d'un téléphone intelligent.

35. Le Groupe de travail a également pu écouter le professeur J. Singh, Directeur du Centre for Technology Infusion de l'Université La Trobe (Australie), qui a fait un exposé sur une nouvelle application dans le domaine des systèmes de transport intelligents et sur la sécurité aux passages à niveau:

- a) Meilleur usage des capacités de circulation existantes à l'aide des systèmes de transport intelligents collaboratifs;
- b) Mise en œuvre du principe de mobilité collective, fondé sur l'anticipation par la communication: a) usage rationnel des routes lorsque la circulation est dense; b) information sur les conditions de circulation et le trafic; et c) information sur le comportement des autres usagers de la route;

- c) Mise en œuvre des systèmes de transport intelligents collaboratifs aux fins de la sécurité aux passages à niveau:
  - i) Communication entre véhicules;
  - ii) Communication entre véhicules et infrastructures;
  - iii) Interface homme-machine (facteurs humains).

36. Le Groupe de travail a accueilli avec intérêt les exposés des deux intervenants sur les systèmes de transport intelligents dans le domaine ferroviaire et a prié le secrétariat de le tenir informé à sa prochaine session des faits nouveaux pertinents concernant les systèmes de transport intelligents et autres applications ferroviaires.

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

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2013/3.

37. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par M. Soon-Man Hong, Président de l'Institut coréen de recherche ferroviaire (KRRRI), sur le développement des trains à grande vitesse en République de Corée. Les principaux points de cet exposé ont été les suivants:

- a) Le Korea Train Express (KTX) transporte 160 000 voyageurs par jour à la vitesse maximale de 300 km/h sur la ligne à grande vitesse Gyeongbu et sur les lignes classiques Honam/Jeolla;
- b) La demande pour le transport ferroviaire a doublé avec le KTX;
- c) Le KTX est devenu rentable un an après sa mise en service;
- d) La vitesse théorique optimale a été déterminée en considérant les facteurs de la vitesse, de la demande et du coût du projet;
- e) La péninsule coréenne devient une grande métropole avec la mise en œuvre du nouveau réseau KTX.

38. Le Groupe de travail a également pris note de l'exposé présenté par M. Ignacio Barron de Angoití, Directeur de la Division de la sécurité de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), sur les activités et les initiatives de l'Union en ce qui concerne les trains à grande vitesse. Les principaux points de cet exposé ont été les suivants:

- a) Le groupe de travail de l'UIC chargé des trains à grande vitesse a démarré ses activités en 1995;
- b) Plusieurs rapports ont été établis sur les thèmes ci-après: les trains à grande vitesse et les villes, la contribution des trains à grande vitesse à la mobilité durable, le guide des trains à grande vitesse, l'exploitation des trains à grande vitesse dans des conditions naturelles extrêmes et le coût des infrastructures pour les services de transport ferroviaire interurbain et à grande vitesse;
- c) Les trains à grande vitesse transportent chaque année 1,15 milliard de voyageurs:
  - i) 485 millions de voyageurs en Chine;
  - ii) 300 millions de voyageurs au Japon;

- iii) 125 millions de voyageurs en France;
- iv) 240 millions de voyageurs dans le reste du monde.

39. Le secrétariat a également informé le Groupe de travail des consultations et de la collaboration lancées au titre du projet TER sur l'élaboration d'une méthode commune pour le plan directeur des réseaux ferroviaires à grande vitesse dans les régions de la CEE et du projet TER. Le secrétariat a en outre proposé au Groupe de travail (ECE/TRANS/SC.2/2012/4) un amendement à la méthode d'élaboration d'un outil destiné à aider les pays à déterminer les axes prioritaires sur lesquels ils devraient prévoir des lignes à grande vitesse et à évaluer leurs projets sur la base d'une analyse coûts-avantages.

40. Le Groupe de travail a accueilli avec intérêt les exposés des deux intervenants. Il s'est également félicité que les responsables du projet TER soient disposés à contribuer au projet ci-dessus en fournissant des ressources et des données sur les pays visés par le projet TER.

41. Le Groupe de travail a pris note du document de référence sur l'élaboration d'un plan directeur pour les réseaux à grande vitesse. Il a adopté l'amendement à la méthode d'élaboration d'un outil pour la détermination des axes prioritaires et l'évaluation des projets sur la base d'une analyse coûts-avantages. Il a prié le secrétariat d'appliquer la méthode d'élaboration d'un plan directeur pour les réseaux à grande vitesse dans la région de la CEE et de le tenir informé à sa prochaine session de tout fait nouveau.

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

*Documents:* ECE/TRANS/2013/2; ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/2, ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/7.

42. Le Groupe de travail a rappelé qu'à l'issue du débat ministériel tenu lors de la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs, trente-sept (37) pays européens et asiatiques avaient signé une déclaration commune et exprimé leur intention de continuer à développer et promouvoir le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et les activités visant à uniformiser le droit ferroviaire (ECE/TRANS/2013/2). Dans la déclaration commune, deux processus parallèles sont présentés pour atteindre ces objectifs:

a) Les gouvernements des pays des régions de la CEE et de la CESAP, sous les auspices du Groupe d'experts de la CEE pour l'uniformisation du droit ferroviaire, ainsi que du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), établiront le cadre juridique pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique, qui comportera des règles équivalentes à celles qui s'appliquent aux transports routier, aérien et maritime (Règles de Genève);

b) Les entreprises ferroviaires, les organisations internationales de chemin de fer et les autres parties prenantes intéressées (expéditeurs, transitaires, etc.) établiront des clauses et conditions générales applicables aux contrats de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie en s'appuyant sur les dispositions en vigueur des Conventions COTIF-CIM et SMGS (GTC Eurasia).

43. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire a tenu sa cinquième session les 4 et 5 juillet 2013 (ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2013/7). La prochaine session du Groupe aura lieu les 2 et 3 décembre 2013. Les principaux objectifs du Groupe, tels qu'ils sont énoncés dans la déclaration commune indiquant la stratégie (plan d'action)

à appliquer afin d'établir pour les transports ferroviaires des conditions juridiques comparables à celles qui existent pour les modes de transport concurrents, sont les suivants:

- a) Établissement d'un ensemble unifié de dispositions et de règles juridiques transparentes et prévisibles, applicables au transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie dans tous les pays concernés, qui pourraient faciliter les procédures de franchissement des frontières, notamment pour le transport en transit;
- b) Analyse des conventions relatives aux modes de transport internationaux existants (transports ferroviaire, routier, aérien, par voie navigable et maritime) et des accords connexes afin de recenser les dispositions et les procédures importantes pour l'établissement d'un droit ferroviaire unifié;
- c) Unification du droit ferroviaire international dans le but d'instaurer un seul régime juridique pour le transport ferroviaire de l'Atlantique au Pacifique;
- d) Sur la base d'un futur consensus matériel sur le droit ferroviaire unifié, recherche d'un système d'administration approprié pour un droit ferroviaire unifié en tenant compte de l'expérience d'organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et autres) ainsi que d'autres organisations internationales pour d'autres modes de transport;
- e) Appui à l'utilisation la plus large possible des documents électroniques et des systèmes de transport intelligents.

44. Le Groupe de travail a pris note des informations ci-dessus ainsi que du calendrier et du plan de travail détaillé du Groupe d'experts pour les deux années à venir. Il a approuvé les initiatives prises par le Groupe d'experts et estime que l'établissement d'un droit ferroviaire unifié devrait se faire avec la participation des États membres intéressés au sein de la CEE et de la CESAP. Conscient de l'importance du travail mené par le Groupe d'experts, le Groupe de travail a proposé que l'ordre du jour de la prochaine session du Comité des transports intérieurs comporte un point particulier concernant le droit ferroviaire unifié. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de le tenir informé à sa prochaine session des travaux du Groupe d'experts.

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

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2013/4.

45. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait demandé au secrétariat d'élaborer, en coopération avec le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), un questionnaire sur les indicateurs de productivité dans le transport ferroviaire et de l'envoyer aux pays pour qu'ils le remplissent. Le Groupe de travail avait également prié le secrétariat de produire une analyse des indicateurs de productivité à partir des réponses apportées au questionnaire.

46. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que 20 pays avaient répondu au questionnaire. Le secrétariat avait en outre reçu un grand nombre d'observations au sujet des indicateurs. Ces observations se rapportaient principalement à la nécessité d'examiner plus en détail les indicateurs, de réévaluer leur fiabilité, d'établir des définitions claires et de se mettre d'accord sur des objectifs concernant leur interprétation. La plupart d'entre elles avaient trait aux points ci-après:

- a) Aucune définition n'existe pour les indicateurs. Que représentent-ils? Quelle est la valeur moyenne? À quoi servent-ils?

- b) Lorsque, pour un indicateur, il est fait référence à un nombre de kilomètres du réseau en service, parle-t-on des lignes ou des voies?
- c) Certains indicateurs, tels que C1 et D2, sont identiques;
- d) L'indicateur relatif aux accidents de train est trop général. Parle-t-on de décès accidentels, de suicides ou des deux?
- e) Quelle est la différence entre une tonne-kilomètre brute et une tonne-kilomètre nette? Comment calcule-t-on une tonne-kilomètre nette?
- f) Les trains légers sur rail doivent-ils être pris en compte?
- g) Lorsqu'il est fait référence aux employés, s'agit-il des employés du gestionnaire de l'infrastructure ou du nombre total d'employés dans le secteur ferroviaire?
- h) Pour le calcul de la productivité des locomotives et des wagons, faut-il prendre en compte le transport de voyageurs et le transport de marchandises?

47. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il n'avait pas pu établir un document officiel sur les indicateurs de productivité dans le transport ferroviaire (ECE/TRANS/SC.2/2013/4) en raison des incohérences dans les données reçues. Il a par conséquent proposé d'élaborer en vue de la prochaine session du Groupe de travail un document officiel, pour approbation par le Groupe, dans lequel il tiendrait compte de toutes les observations reçues des gouvernements et reconsidérerait chaque indicateur.

48. Le Groupe de travail a pris note des informations sur les indicateurs de productivité dans le transport ferroviaire présentées par le secrétariat à partir des observations reçues des gouvernements. Il a adopté la proposition du secrétariat visant à revoir et affiner les indicateurs et a par conséquent demandé à ce dernier d'établir en vue de sa prochaine session un document officiel présentant les modifications apportées aux indicateurs pour examen et approbation.

## **XII. Changements climatiques et transport ferroviaire (point 11 de l'ordre du jour)**

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

*Document:* Publication de la CEE.

49. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des principales décisions prises lors des dernières sessions du Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux pour ce qui concerne le secteur ferroviaire et lui a présenté le rapport final du Groupe d'experts (publication de la CEE).

50. Le Groupe d'experts a été créé par le Comité exécutif en mai 2011. Il s'est réuni deux fois en 2011 (septembre et novembre), trois fois en 2012 (avril, octobre et décembre) et une fois, pour mettre fin à ses travaux, en 2013 (mars). Le Groupe a soumis son rapport complet, rendant compte de ses travaux (ECE/TRANS/WP.5/2013/2, publication de la CEE), au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports pour examen. Ce rapport est structuré comme suit:

- a) Introduction;
- b) Chapitre 1: Changements climatiques: la base physique;

- c) Chapitre 2: Incidences des changements climatiques sur les transports;
- d) Chapitre 3: Analyses d'enquêtes;
- e) Chapitre 4: Expériences et pratiques spécifiques de certains pays;
- f) Chapitre 5: Conclusions et recommandations;
- g) Annexes:
  - i) Annexe I: Renseignements concernant certaines études menées sur les incidences des changements climatiques sur les transports;
  - ii) Annexe II: Conférence internationale sur l'adaptation des réseaux de transport aux changements climatiques et avis d'experts;
  - iii) Annexe III: Questionnaire;
  - iv) Annexe IV: Analyse détaillée des enquêtes;
  - v) Annexe V: Choix de documents et de publications pertinents pour la poursuite des études sur les incidences des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux.

51. Le rapport du Groupe d'experts:

- a) Analyse l'ensemble des prévisions et des études concernant les changements climatiques;
- b) Met en évidence les effets potentiels des changements climatiques sur les infrastructures de transport, notamment sur les ports et leurs liaisons avec l'arrière-pays;
- c) Recense les meilleures pratiques concernant les politiques nationales, la gestion des risques et les stratégies permettant de renforcer la résilience des réseaux de transport;
- d) Fait le point sur les données et analyses disponibles concernant les effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux dans la région de la CEE et au-delà;
- e) Rassemble des informations sur toutes les initiatives pertinentes en matière de planification, de gestion, d'organisation ou d'une autre nature visant à adapter les réseaux de transport aux changements climatiques;
- f) Formule à l'intention des gouvernements des recommandations et des propositions visant à mieux adapter les réseaux de transport aux changements climatiques.

52. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par M. S. Eisenbach, météorologiste et responsable des projets ferroviaires à UBIMET. Cet exposé portait principalement sur les prévisions météorologiques et les catastrophes naturelles et rendait compte des meilleures pratiques. Le représentant d'UBIMET l'a achevé en faisant les recommandations ci-après:

- a) Prendre en compte les futures conditions climatiques et météorologiques lors de la phase de planification des nouvelles lignes ferroviaires;
- b) Sensibiliser les organisations ferroviaires aux changements climatiques et aux phénomènes météorologiques extrêmes;
- c) Inciter le transfert de savoirs au bénéfice d'autres entreprises, instituts de recherche, réseaux ou compagnies ferroviaires.

53. Le Groupe de travail a pris note de la nouvelle publication de la CEE et des travaux accomplis par le Groupe d'experts chargé d'étudier les effets des changements climatiques et l'adaptation à ces changements dans les réseaux de transport internationaux, et s'est félicité de ce qui avait été réalisé. Il a prié le secrétariat de l'informer à sa prochaine session des faits nouveaux relatifs aux questions d'adaptation et aux chemins de fer.

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

54. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de l'évolution en 2012-2013 du projet relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS), financé au moyen du Compte de l'ONU pour le développement. Ce projet a pour but de mettre au point et d'utiliser un instrument de surveillance et d'évaluation des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) dans le secteur des transports intérieurs, instrument comprenant un convertisseur conforme à la politique des transports, afin de faciliter l'atténuation des effets des changements climatiques. L'instrument d'évaluation, notamment le convertisseur, pourrait aider à concevoir les futurs systèmes de transport intérieur («For Future Inland Transport Systems», d'où le nom de ForFITS). Le Groupe de travail a pris note des résultats suivants dans le cadre du projet:

- a) Organisation d'une réunion internationale d'experts pour améliorer la prise de conscience, éviter les doublons et solliciter des contributions en vue de mettre au point l'outil ForFITS;
- b) Examen collégial;
- c) Évaluation de la situation au niveau mondial et établissement d'un rapport;
- d) Élaboration de l'outil ForFITS.

55. Le Groupe de travail a en outre noté que les prochaines étapes du projet consistaient à mettre en œuvre des projets pilotes spécifiques dans deux pays de chacune des cinq régions, l'élaboration d'un guide d'utilisation consultable sur Internet, des ateliers de renforcement des capacités et des activités de formation pour les décideurs et les experts techniques.

56. Le Groupe de travail a salué le travail accompli par le secrétariat dans le domaine de l'atténuation et a prié celui-ci de lui présenter à sa prochaine session, dans la mesure du possible, une étude de cas concrète présentant une compagnie de chemin de fer utilisant ForFITS.

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

*Document:* Document informel n° 3 (2013).

57. Le secrétariat a présenté au Groupe de travail des informations sur les gaz d'échappement des moteurs diesel (document informel n° 3 (2013)), comme suite à une initiative de la Division de l'environnement de la CEE relative à un rapport établi par le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC). On pouvait lire en 2012 dans ce rapport que les émissions d'échappement des moteurs diesel étaient cancérigènes pour l'homme.

58. Le secrétariat a établi ce document afin de fournir des informations de base sur certains faits récents importants en matière de pollution atmosphérique transfrontière, de présenter les conclusions d'études récentes sur les effets nocifs des gaz d'échappement des moteurs diesel pour la santé publique et d'informer le SC.2 des progrès techniques relatifs

aux moteurs diesel ou de leur remplacement par des moteurs électriques qui réduisent, voire éliminent, tout effet nocif pour la santé publique.

59. Le Groupe de travail a pris note du document informel et a prié le secrétariat de l'informer à sa prochaine session de tout fait nouveau pertinent. Il a également demandé au secrétariat d'aborder à la prochaine session la question des progrès technologiques concernant les locomotives et des émissions produites par les locomotives.

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

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2013/5.

60. Le représentant de DG Move, M. Frank Jost, a fait un exposé sur le quatrième paquet ferroviaire et les efforts de l'Union européenne visant à achever l'espace ferroviaire européen unique pour stimuler la compétitivité et la croissance européennes. Les principaux points de cet exposé étaient les suivants:

a) La part modale du transport ferroviaire de voyageurs s'est maintenue à 6 % (en dépit d'une forte croissance du transport ferroviaire à grande vitesse); la satisfaction des consommateurs est faible (les services ferroviaires sont classés à la vingt-septième place sur une liste de 30 marchés de services); les investissements publics dans les infrastructures se sont élevés à 25 milliards d'euros et les subventions administratives pour les obligations de service public (OSP) à 21 milliards d'euros en 2009; le marché intérieur demeure fragmenté par pays; les procédures d'autorisation pour les véhicules ferroviaires et les projets sont longues et coûteuses;

b) Le quatrième paquet ferroviaire favorise l'entrée sur les marchés par la réduction des obstacles administratifs et techniques, ouvre les marchés nationaux du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence, facilite l'accès aux marchés et pare à la discrimination au moyen d'une meilleure gestion des infrastructures;

c) Le quatrième paquet comporte trois axes: i) l'établissement de procédures d'agrément uniformes pour l'interopérabilité et la sûreté ferroviaires; ii) l'ouverture des marchés nationaux de transport de voyageurs; iii) l'établissement de structures mieux adaptées et la mise en œuvre d'une meilleure gouvernance en ce qui concerne la gestion des infrastructures.

61. Le représentant de la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER), M. Xavier Martin, a fait un exposé sur la mise en place de cadres pour un transport fluide depuis l'Extrême-Orient vers l'Europe centrale et orientale. Les principaux points de cet exposé étaient les suivants:

a) Le marché du transport ferroviaire de fret est en phase de croissance dans l'Europe du Sud-Est;

b) La concurrence intermodale augmente:

i) Cette augmentation est manifeste:

1. Part de marché des nouveaux entrants en 2006: 14 %;
2. Part de marché des nouveaux entrants en 2008: 19 %;
3. Part de marché des nouveaux entrants en 2010: 25 %.

ii) Néanmoins, la part modale du transport ferroviaire dans le transport intérieur a chuté de 2,3 points:

De 18,5 % en 2000 à 16,2 % en 2010.

c) La part de marché des nouveaux entrants dans le transport ferroviaire de fret s'est élevée à 25 % en 2010, mais la part modale totale du transport ferroviaire a baissé de 2,3 % entre 2000 et 2010.

62. Le Groupe de travail a pris note du document d'information établi par le secrétariat sur la réforme des chemins de fer et a remercié les intervenants pour leurs excellents exposés. Il estime que la réforme est une condition importante du développement et de la compétitivité des chemins de fer. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de le tenir informé des faits nouveaux relatifs à la réforme et d'aborder la question de la compétitivité à sa prochaine session.

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

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

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2013/6.

63. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa soixante-sixième session le secrétariat lui avait rendu compte de la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire dans le document ECE/TRANS/SC.2/2012/6, qui suggérait des mécanismes de suivi de l'application de la nouvelle annexe 9 à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982) (Convention sur l'harmonisation). Étant donné que l'application de la Convention incombe aux Parties contractantes, les secrétariats et les groupes de travail pertinents des organisations internationales concernées (OSJD, OTIF, etc.) pourraient jouer un rôle important en aidant les pays à se conformer aux dispositions de la nouvelle annexe 9.

64. Le Groupe de travail a également rappelé qu'à sa dernière session il avait demandé au secrétariat d'élaborer un questionnaire pour examen et approbation. Le secrétariat a présenté au Groupe de travail le document de référence ECE/TRANS/SC.2/2013/6 relatif au questionnaire sur la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire.

65. Le Groupe de travail a pris note du questionnaire du secrétariat (ECE/TRANS/SC.2/2013/6), qui présente des initiatives concernant des mécanismes envisageables pour la mise en œuvre des dispositions de la nouvelle annexe 9 à la Convention sur l'harmonisation, aux fins de la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire dans la région paneuropéenne, et a approuvé ledit questionnaire. Il a prié le secrétariat de distribuer le questionnaire et de lui rendre compte à sa prochaine session des réponses communiquées.

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

66. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de l'OSJD, M. Victor Zhukov, des faits nouveaux récents concernant les questions de compatibilité technique entre l'écartement normal de 1 435 mm et l'écartement large de 1 520 mm. Le groupe de travail OSJD/ERA (Agence ferroviaire européenne) chargé d'étudier les interfaces entre les deux

écartements a été créé en 2006 et a tenu à ce jour 28 réunions, conformément au mémorandum d'accord qui avait été signé. Il a achevé les documents ci-après:

- a) «Subsystem: infrastructure, rail track and track facilities» (INF);
- b) «Power supply» (ENE);
- c) «Locomotives and rail-car rolling stock» (LOC);
- d) «Signalling, interlocking, and communications» (CCS).

67. Le groupe de travail OSJD/ERA a poursuivi ses travaux sur les documents «Passenger cars» (PAS), «Cargo cars» (WAG) et «Operational activity» (OPE). S'appuyant sur le travail entrepris, l'Agence ferroviaire européenne a pu soumettre à la Commission européenne une recommandation visant à introduire les systèmes ferroviaires à écartement de 1 520 mm dans les spécifications techniques d'interopérabilité au même titre que les systèmes ferroviaires à écartement de 1 435 mm. Selon l'OSJD, cela signifie que la Commission a pris acte de la nécessité d'inclure les systèmes ferroviaires à écartement de 1 520 mm dans sa réglementation.

68. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par l'OSJD sur les progrès réalisés afin d'améliorer l'interopérabilité technique entre les systèmes ferroviaires à écartement de 1 435 mm et ceux à écartement de 1 520 mm et a demandé à l'organisation de lui rendre compte à sa prochaine session de tout fait nouveau sur la question.

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

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2013/7.

69. Le Groupe de travail a pris note du document d'information établi par le secrétariat, qui présente le projet du questionnaire qu'il est envisagé d'envoyer aux pays et aux autorités ferroviaires afin de recueillir des données pertinentes (ECE/TRANS/SC.2/2013/7).

70. Le Groupe de travail a pris note du projet relatif au questionnaire pour la publication *Rail Review* à envoyer aux pays et aux autorités ferroviaires afin de recueillir des données pertinentes, et l'a approuvé, et il a prié le secrétariat d'élaborer cette publication et de l'informer à sa prochaine session de tout fait nouveau.

## **XVI. Sécurité aux passages à niveau (point 15 de l'ordre du jour)**

71. À sa soixante-treizième session (Genève, 1<sup>er</sup>-3 mars 2011), le Comité des transports intérieurs a débattu de la nécessité d'examiner les principales questions relatives au renforcement de la sécurité aux passages à niveau. Il a recommandé que le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) envisagent de créer, pour une durée limitée, un groupe commun d'experts chargé d'étudier le renforcement de la sécurité aux passages à niveau en tenant compte de toutes les données d'expérience pertinentes recueillies par d'autres organismes tels que l'Agence ferroviaire européenne (ECE/TRANS/221, par. 50).

72. Le Groupe d'experts de la sécurité aux passages à niveau permettra de débattre au niveau international de la question du renforcement de la sécurité à l'interface des systèmes routiers et ferroviaires, en rassemblant des spécialistes des secteurs public et privé, ainsi que des représentants des milieux universitaires et des chercheurs indépendants. L'approche adoptée visera à trouver un «système sûr» prenant en compte les cinq éléments clefs de la sécurité aux passages à niveau, à savoir l'engagement, les mesures éducatives, les aspects techniques, les mesures coercitives et les considérations économiques.

73. Les tâches du Groupe d'experts seront les suivantes:

a) Rassembler toutes les informations pertinentes en vue de décrire et d'étudier la situation actuelle en matière de sécurité aux passages à niveau dans les États membres de la CEE et dans certains États non membres;

b) Réaliser, de manière coordonnée, une enquête comparative entre les pays sur les législations et/ou les arrangements juridiques visant les passages à niveau;

c) Décrire et évaluer les facteurs clefs qui contribuent à l'insécurité des passages à niveau dans les domaines suivants: infrastructure, législation nationale, comportement des usagers, gestion, mesures éducatives et mesures coercitives;

d) Élaborer une stratégie concernant les interfaces route/rail appuyée par un plan d'action en vue de contribuer à atteindre l'objectif d'une sécurité accrue aux passages à niveau;

e) Mettre en place et maintenir un réseau de contacts dans les domaines pertinents, notamment avec les principales parties prenantes – pouvoirs publics, organismes chargés de faire appliquer la réglementation, milieux universitaires, secteur industriel, responsables de la sécurité routière et ferroviaire et usagers –, en vue de procéder à des échanges d'informations et de bonnes pratiques;

f) Concevoir un cadre général pour orienter et faciliter une application cohérente des initiatives qui illustrent les meilleurs moyens de renforcer la sécurité aux passages à niveau;

g) Examiner la possibilité d'élaborer des projets (pilotes) pour faire en sorte que la priorité soit accordée à des initiatives en matière de sécurité qui reposent sur une approche systémique;

h) Envisager d'organiser des ateliers à l'appui des principaux objectifs qui seront fixés dans le plan d'action stratégique;

i) Surveiller l'efficacité et la durabilité des initiatives prises dans le cadre de la stratégie, recommander notamment des mesures correctives dans les domaines de la sécurité, des interventions d'urgence, de la gestion des risques et des outils de formation, et faire rapport sur la situation;

j) Identifier les besoins futurs, stratégiques et opérationnels, en matière de recherche ainsi que les mécanismes d'exécution, en tenant compte, dans la mesure du possible, des ressources existantes.

74. Le Groupe d'experts se réunira pour la première fois le 20 janvier 2014. On trouvera toutes les informations pertinentes à l'adresse suivante: [www.unece.org/trans/roadsafe/eg\\_level\\_crossings\\_01.html](http://www.unece.org/trans/roadsafe/eg_level_crossings_01.html).

75. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur les travaux du Groupe d'experts de la sécurité aux passages à niveau, qui relève du Groupe de travail des transports routiers, et a prié le secrétariat de lui communiquer de nouvelles informations à sa prochaine session.

## **XVII. Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 16 de l'ordre du jour)**

76. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le Président du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), M. Henri Maillard, sur l'avancement de la révision des Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des unités de transport intermodales (unités de transport de marchandises), et a prié le secrétariat de l'informer à sa prochaine session de toute activité pertinente.

77. Le Groupe de travail a noté qu'à sa troisième session (15-17 octobre 2012) le Groupe d'experts chargé de la révision des Directives OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport avait achevé la mise au point d'un premier projet complet de code de pratiques pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport. Celui-ci peut être consulté à l'adresse suivante, en anglais uniquement: [www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp24/DSC-18-8-Draft-CTU-Code.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2013/wp24/DSC-18-8-Draft-CTU-Code.pdf).

78. Le projet de code a été transmis, pour examen à sa dix-huitième session (16-20 septembre 2013), au Sous-Comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs de l'OMI, lequel a proposé un certain nombre de modifications mineures. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a pris note du rapport du secrétariat (ECE/TRANS/WP.24/2013/2) sur les progrès réalisés et a approuvé dans le principe le code de pratiques, sous réserve de légères modifications devant être approuvées à la dernière session du Groupe d'experts, prévue du 4 au 6 novembre 2013.

79. Le Groupe d'experts ayant achevé le code de pratiques (code CTU) et le secrétariat en ayant réuni les dispositions dans un seul document, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a invité le Comité des transports intérieurs de la CEE à adopter le code au cours de sa session suivante (25-27 février 2014) et à contribuer à le diffuser largement, notamment en créant un site Web qui lui serait consacré.

## **XVIII. Activités de la Commission européenne touchant le transport ferroviaire (point 17 de l'ordre du jour)**

*Document:* Document informel n° 4 (2013).

80. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de DG Move, M. Frank Jost, des faits nouveaux les plus récents intéressant le transport ferroviaire.

81. Le Groupe de travail a remercié M. Jost pour son rapport complet et a demandé à être informé à sa prochaine session des dernières activités de l'UE en matière de transport ferroviaire.

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

82. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de l'OSJD, M. Victor Zhukov, des activités menées par l'OSJD en 2013:

a) Aux fins de l'amélioration de la circulation et du développement des corridors de transport ferroviaire de l'OSJD, un modèle de memorandum de coopération dans les domaines technique, opérationnel et commercial a été élaboré et approuvé. En outre, un nouvel ensemble de plans détaillés pour l'amélioration du transport et le développement des corridors de transport de l'OSJD jusqu'en 2020 a été mis au point;

b) La Commission du droit du transport a élaboré un ensemble d'amendements à la Convention SMGS sur le trafic international des marchandises par chemin de fer. En outre, des travaux ont été accomplis afin de préciser les dispositions du projet de convention relative au transport international direct par chemin de fer;

c) La Commission du transport de marchandises s'est employée à améliorer les accords et autres instruments internationaux en vigueur dans le domaine de la gestion du transport combiné entre l'Europe et l'Asie et des tarifs de transit, et à mettre à jour les règles applicables à l'utilisation de wagons de marchandises dans le transport ferroviaire international pour les aligner sur les règlements internationaux comparables;

d) La Commission du transport de voyageurs a approuvé des horaires ainsi que des procédures de composition de trains de voyageurs et de mise à disposition de voitures pour ces trains sur des lignes internationales.

83. Le Groupe de travail a également été informé par le représentant de l'UIC, M. Nicholas Craven, des activités menées par l'UIC en 2013:

a) Publication de l'édition 2013 du guide des chemins de fer, présentant pour la première fois des données globales sur le travail;

b) Réalisation d'un outil de calcul des coûts externes, disponible en ligne. Pour en savoir plus: [www.externalcost.eu](http://www.externalcost.eu);

c) Mise en œuvre du projet CLEAN-ERD, financé en partie par l'UE, visant à mettre au point, améliorer et intégrer des technologies de réduction des émissions pour les locomotives et les véhicules ferroviaires fonctionnant au diesel;

d) Mise en œuvre du projet de recherche MERLIN, financé par l'UE (7,1 millions d'euros et 19 partenaires) et devant s'achever en septembre 2015, qui a pour objet principal d'étudier un système de gestion intégré pour un usage optimisé et plus durable de l'énergie dans les systèmes électriques des grandes lignes ferroviaires européennes et d'en démontrer la validité.

84. Le Groupe de travail a remercié M. Victor Zhukov, Vice-Président de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), et M. Nicholas Craven, Responsable du développement durable à l'UIC, pour leurs rapports détaillés et leur a demandé de le tenir informé à sa prochaine session des activités menées par leurs organisations respectives dans le domaine du transport ferroviaire.

## **XX. Élection du Bureau (point 19 de l'ordre du jour)**

85. Le Groupe de travail a réélu MM. Krzysztof Kulesza (Pologne) et Hinne Groot (Pays-Bas) respectivement Président et Vice-Président pour les sessions de 2014 et 2015.

## **XXI. Projet de programme de travail, évaluation biennale et projet de plan de travail (point 20 de l'ordre du jour)**

### **A. Projet de programme de travail et évaluation biennale pour la période 2014-2015**

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2013/8.

86. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait approuvé, à sa soixante-cinquième session, tenue les 3 et 4 novembre 2011, des indicateurs d'efficacité pour la mesure des réalisations escomptées en 2012 et 2013 (ECE/TRANS/SC.2/216, par. 55 et 56). Conformément à la décision prise par le Comité des transports intérieurs d'examiner son programme de travail tous les deux ans, le prochain examen étant prévu en 2014, le Groupe de travail a examiné son propre programme de travail pour 2014-2015 ainsi que les paramètres pertinents en vue de l'évaluation biennale (ECE/TRANS/SC.2/2013/8).

87. Le Groupe de travail a adopté son programme de travail pour 2014-2015 ainsi que les paramètres pertinents en vue de l'évaluation biennale, tels qu'ils sont présentés dans le document ECE/TRANS/SC.2/2013/8.

**B. Projet de plan de travail pour la période 2014-2018**

*Document:* ECE/TRANS/SC.2/2013/9.

88. Comme le Bureau du Comité des transports intérieurs l'avait demandé le 20 juin 2011, le Groupe de travail a examiné son traditionnel plan de travail sur quatre ans pour 2014-2018 (ECE/TRANS/SC.2/2013/9), en plus du programme de travail obligatoire pour 2014-2015 et de l'évaluation biennale.

89. Le Groupe de travail a adopté son plan de travail pour 2014-2018 tel qu'il est présenté dans le document ECE/TRANS/SC.2/2013/9.

**XXII. Questions diverses (point 21 de l'ordre du jour)**

*Document:* Document informel n° 5 (2013).

90. Au titre des questions diverses, le Groupe de travail a examiné la proposition de la Fédération de Russie visant à élaborer une nouvelle convention pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée. La Fédération de Russie et l'OSJD ont présenté un certain nombre d'arguments en faveur de l'établissement d'une nouvelle convention dans ce domaine, plutôt que de l'adhésion à la Convention de 1952, qu'ils jugent dépassée (document informel n° 5 (2013)). Le Groupe de travail a été informé par l'OSJD que les autorités du Bélarus, de la Bulgarie, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la Lettonie, de la Pologne, de la République de Moldova et de l'OTIF appuyaient cette proposition, notamment en raison du développement rapide du réseau ferré international à grande vitesse, lequel nécessite la mise en œuvre de nouvelles technologies d'échange de données informatisé et d'autres solutions novatrices pour que les procédures de franchissement des frontières soient exécutées rapidement.

91. Le Groupe de travail a pris note de la proposition de la Fédération de Russie et de l'OSJD tendant à élaborer une nouvelle convention pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée. Il a prié le secrétariat d'élaborer pour la prochaine session du Comité des transports intérieurs un document officiel présentant les observations reçues, à titre de document d'orientation.

**XXIII. Dates et lieu de la prochaine session (point 22 de l'ordre du jour)**

92. La soixante-huitième session du Groupe de travail devrait en principe se tenir du 24 au 26 novembre 2014 à Genève.

**XXIV. Adoption de décisions (point 23 de l'ordre du jour)**

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