



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer**Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire****Vingt-deuxième session**

Genève, 7-9 juillet 2020

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Exécution du mandat du Groupe d'experts**Besoins en matière d'uniformisation du droit ferroviaire****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. Le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (ci-après le « Groupe d'experts ») est parvenu à la conclusion que le régime juridique uniformisé du transport ferroviaire devrait être développé de préférence sous la forme d'un système de conventions (voir ECE/TRANS/SC.2/2019/4, par. 16). Sur le même sujet, le Groupe d'experts a également estimé qu'il devrait examiner les questions liées au transport international de marchandises par chemin de fer pour lesquelles l'uniformisation législative s'impose et se justifie en vue de faciliter les transports internationaux ferroviaires entre l'Europe et l'Asie, ou entre la zone COTIF (acronyme français de « Convention relative aux transports internationaux ferroviaires ») et la zone SMGS (sigle anglais d'« Accord concernant le transport international des marchandises par chemin de fer »).

2. Parmi les questions pour lesquelles une uniformisation est proposée sur le plan législatif figurent l'utilisation des wagons et autres éléments de matériel roulant et l'utilisation des infrastructures.

3. Le présent document vise, d'une part, à analyser de manière succincte l'objet des cadres juridiques comme la COTIF et le SMGS s'agissant de l'utilisation des infrastructures ainsi que des wagons et autres éléments de matériel roulant et, d'autre part, à décrire les pratiques en vigueur dans le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie compte tenu des différences techniques que présentent les infrastructures ferroviaires. Le document énonce aussi des points à examiner quant aux besoins en matière d'uniformisation législative, en plus des dispositions relatives au contrat de transport de marchandises par chemin de fer entre les zones COTIF et SMGS.



II. Analyse succincte de l'objet des cadres juridiques établis dans la COTIF et le SMGS en ce qui concerne l'utilisation des infrastructures ainsi que des wagons et autres éléments de matériel roulant

Utilisation des véhicules et des wagons

4. Le régime juridique de l'utilisation des véhicules et wagons, à savoir les règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV, figurant en appendice à la COTIF) et les dispositions de la section III du SMGS, vise à définir les responsabilités respectives des entreprises ferroviaires et des détenteurs de véhicules lorsque des véhicules dont les détenteurs sont les propriétaires sont utilisés par des entreprises ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports internationaux sur la base de contrats bi- ou multilatéraux (COTIF) ou de contrats bilatéraux (SMGS). Les responsabilités suivantes s'appliquent :

- Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule ;
- Responsabilité des dommages causés par un véhicule.

Cela étant, il importe d'avoir à l'esprit que les dispositions de la COTIF-CUV relatives aux responsabilités ne sont pas contraignantes. Il est par conséquent substitué à ces dispositions celles du contrat général d'utilisation des wagons (CGU), approuvées par un grand nombre de détenteurs de wagons et d'entreprises ferroviaires.

Utilisation du matériel roulant

5. Le régime juridique de l'utilisation du matériel roulant vise à fixer les normes techniques auxquelles celui-ci doit satisfaire pour être propre à l'utilisation en transport international. Ces normes sont définies dans les règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF) et les règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU), figurant en appendices à la COTIF, et dans les dépliants de l'Organisation pour la coopération des chemins de fer.

Utilisation des infrastructures

6. Le régime juridique de l'utilisation des infrastructures, notamment les règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI), figurant en appendice à la COTIF, vise à régir, d'une part, les relations contractuelles entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des infrastructures en ce qui concerne l'utilisation de celles-ci et, d'autre part, les obligations et responsabilités qui découlent de ces relations. Ces obligations imposent aux entreprises ferroviaires d'être autorisées à exploiter les voies ferrées et, pour ce faire, d'utiliser des véhicules conformes aux normes de sécurité.

7. Le SMGS ne contient aucune disposition relative à l'utilisation des infrastructures, à ceci près qu'il prévoit en son article 38 que le transporteur est responsable des actions de ses employés et des autres entités dont il emploie les services. Le gestionnaire de l'infrastructure est tenu pour être une telle entité.

Analyse

8. Lorsqu'on analyse les seuls objets des cadres juridiques, on constate que la COTIF-CUV et la section III du SMGS sont similaires sur ce point.

9. En ce qui concerne la disponibilité de normes techniques, les objets sont équivalents.

10. Les cadres juridiques ne correspondent par contre pas pour ce qui est de l'utilisation des infrastructures. Ces cadres peuvent en outre avoir un objet différent selon que les entreprises ferroviaires sont considérées indépendamment ou non des infrastructures ferroviaires.

III. Pratiques en vigueur dans le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie compte tenu des différences techniques que présentent les infrastructures ferroviaires

11. Le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie nécessite de recourir à un service particulier pour pouvoir passer de rails à écartement standard (1 435 mm) à des rails à écartement russe (1 520 mm). Il existe deux méthodes permettant d'assurer la continuation du transport de marchandises :

- La manutention ;
- La reconfiguration.

12. Par manutention, on entend le transbordement de marchandises entre des véhicules de gabarits différents. Le déchargement avant rechargement, y compris de conteneurs, et le transbordement par pompage sont autant de méthodes utilisées, en fonction du type de marchandise.

13. La reconfiguration consiste à changer les trains de roulement des véhicules (boggies ou roues) ou à repositionner les essieux auto-adaptatifs (système à écartement variable) des véhicules lorsque ceux-ci sont équipés de tels dispositifs.

14. L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) énumère les points de changement d'écartement pour le transport combiné, dont ceux où l'écartement passe de 1 435 mm à 1 520 mm sur les lignes de chemin de fer reliant l'Europe et l'Asie, parmi lesquelles les suivantes :

- Ligne C-E 20 : Malaszewicze (PL) – Brest (BY) et Zabaikalsk (RU) – Mandchoulia (CN) ;
- Ligne C-E 24 : Dostyk (KZ) – Alashankou (CN) ;
- Ligne C-E 30 : Medyka (PL) – Mostiska (UA) ;
- Ligne C-E 40 : Čierna nad Tisou (SK) – Chop (UA) ;
- Ligne C-E 50 : Záhony (HU) – Chop (UA).

15. À l'exception de Malaszewicze et de Čierna nad Tisou, tous les points de changement d'écartement situés sur les lignes susmentionnées proposent aussi bien des services de changement des trains de roulement des véhicules que des services de transbordement de marchandises. Malaszewicze et Čierna nad Tisou offrent uniquement des services de transbordement de marchandises.

16. La manutention – transbordement des marchandises – est évidemment la méthode utilisée pour les marchandises transportées par conteneur. En l'espèce, il n'y a pas de transfert de véhicules entre les systèmes COTIF et SMGS, sauf aux points de transbordement pour la durée du transbordement.

17. La reconfiguration est probablement la méthode privilégiée pour les chargements constitués de marchandises dangereuses et transportés par wagons spéciaux. Cela tient au fait que, pour ce type de marchandise, le transbordement (par pompage) induit des risques supplémentaires en matière de sécurité et de pollution de l'environnement et prend un temps considérable.

18. Les dispositifs de reconfiguration comme les essieux auto-adaptatifs, lorsqu'ils équipent l'ensemble des véhicules, permettent à des trains entiers de rouler au-delà d'un point de changement d'écartement. En l'occurrence, les trains passent par une installation de changement d'écartement, où les roues sont déverrouillées, rapprochées ou écartées et verrouillées à nouveau. Ce type d'installation permet de procéder plus rapidement qu'en

changeant les trains roulants des véhicules : pour un train de marchandises composé de 32 véhicules, ce changement prend douze heures, alors que la reconfiguration d'un même train de véhicules équipés de systèmes à écartement variable se fait en quatre heures (cf. projet Intergauge de l'Union européenne).

19. Le changement d'écartement peut permettre de gagner un temps considérable, mais il entraîne des coûts supplémentaires. Ceux-ci sont liés à l'exploitation des véhicules et à la cherté des opérations de réparation et d'entretien.

20. Le montant élevé des coûts pourrait être l'une des raisons pour lesquelles les dispositifs de changement d'écartement n'ont jusqu'ici pas été largement adoptés dans le transport de marchandises. Une autre raison pourrait tenir au fait que les gains que peut apporter le changement d'écartement en étant plus rapide peuvent être annihilés par le temps perdu dans les contrôles douaniers.

21. D'un point de vue économique, les acteurs du secteur considèrent que le transport de marchandises est plus rentable lorsqu'il s'effectue au moyen de conteneurs ou de caisses mobiles et par transbordement entre des wagons plats de différents gabarits que lorsqu'il fait intervenir des dispositifs de changement d'écartement. De plus, la disponibilité de conteneurs-citernes permet de se passer de reconfiguration tout comme de transbordement par pompage, vu qu'il suffit de transborder les conteneurs.

IV. Base pour l'uniformisation législative

22. L'uniformisation législative peut être envisagée à la lumière de ce qu'est et sera la pratique opérationnelle de transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie compte tenu des différences que présentent les infrastructures (écartement de 1 435 mm contre 1 520 mm).

23. En fonction de la pratique opérationnelle et de la manière dont elle évoluera dans l'avenir, il pourrait ou non être nécessaire de changer les véhicules entre les systèmes COTIF et SMGS. Dans la seconde éventualité, il pourrait paraître superflu d'entreprendre des démarches d'uniformisation du cadre juridique de l'utilisation des véhicules de transport dans le trafic international.

24. Dans la même éventualité, l'uniformisation des règlements techniques concernant les véhicules et l'élaboration d'un régime juridique commun pour l'utilisation des infrastructures seraient peut-être aussi superflues.

25. Si la pratique opérationnelle devait s'orienter vers le changement des véhicules de transport de marchandises entre les systèmes COTIF et SMGS actuels, il pourrait s'avérer nécessaire de disposer de régimes juridiques uniformisés ou communs pour l'utilisation des véhicules et des infrastructures, ainsi que de normes techniques communes, afin de faciliter les activités des entreprises ferroviaires, ce qui leur permettrait en principe d'offrir de meilleurs services à leurs clients.

26. À ce sujet, il conviendrait d'examiner les points suivants :

- Quelles pratiques opérationnelles les entreprises ferroviaires appliquent-elles et sont-elles intéressées à développer aux fins du transport de marchandises au-delà des points de changement d'écartement ?
- Ces pratiques offriraient-elles à moyen ou à long terme la possibilité de faire rouler des trains de marchandises entiers au-delà des points de changement d'écartement ?
- Si la pratique devait permettre de faire rouler des trains de marchandises entiers au-delà des points de changement d'écartement, quel devrait être l'objet d'un régime juridique commun pour l'utilisation des infrastructures ?
- En admettant que la pratique s'orienterait vers le transport des marchandises dans des conteneurs et le transbordement de ceux-ci aux points de changement d'écartement, l'AGTC pourrait-il jouer un rôle plus important en facilitant le transport de marchandises entre l'Europe et l'Asie du point de vue tant des caractéristiques techniques des réseaux que des objectifs opérationnels, par exemple par l'évaluation des progrès accomplis ?

- Compte tenu de la pratique évoquée au point précédent, ne faudrait-il pas faire porter les efforts sur des dispositions uniformisées ou communes pour la numérisation des documents de transport de marchandises par chemin de fer, plutôt que sur les régimes juridiques de l'utilisation des infrastructures et des wagons et autres éléments de matériel roulant ?
-