


Commission économique pour l'Europe
Comité des transports intérieurs
Groupe de travail des transports par chemin de fer
Soixante-quinzième session

Genève, 17-19 novembre 2021

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

Table des matières

| | <i>Paragraphes</i> | <i>Page</i> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------|
| I. Participation | 1–5 | 3 |
| II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) | 6–7 | 3 |
| III. Atelier intitulé « Les chemins de fer au centre de la reprise post-pandémique – La connectivité grâce aux chemins de fer » (point 2 de l'ordre du jour)..... | 8–10 | 3 |
| IV. Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (point 3 de l'ordre du jour) | 11–16 | 4 |
| V. Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport Europe-Asie (point 4 de l'ordre du jour)..... | 17–35 | 5 |
| VI. Identification permanente du matériel roulant ferroviaire | 36–37 | 8 |
| VII. Nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs (point 6 de l'ordre du jour) | 38–40 | 8 |
| VIII. Transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 7 de l'ordre du jour) | 41–45 | 9 |
| IX. Projet de chemin de fer transeuropéen (point 8 de l'ordre du jour)..... | 46–47 | 9 |
| X. Financement des infrastructures ferroviaires et partenariats public-privé (point 9 de l'ordre du jour) | 48–49 | 10 |
| XI. Sécurité des chemins de fer (point 10 de l'ordre du jour) | 50–55 | 10 |
| XII. Innovation dans le transport ferroviaire (point 11 de l'ordre du jour)..... | 56–59 | 10 |
| XIII. Productivité dans le transport ferroviaire (point 12 de l'ordre du jour)..... | 60–61 | 11 |
| XIV. Changements climatiques et transport ferroviaire (point 13 de l'ordre du jour) | 62–63 | 11 |
| XV. Réforme des chemins de fer (point 14 de l'ordre du jour) | 64–65 | 11 |
| XVI. Facilitation du transport ferroviaire international dans la région paneuropéenne (point 15 de l'ordre du jour)..... | 66–69 | 12 |



| | | | |
|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|----|
| XVII. | Publication « Rail Review » (point 16 de l'ordre du jour) | 70-71 | 12 |
| XVIII. | Statistiques ferroviaires (point 17 de l'ordre du jour) | 72-73 | 13 |
| XIX. | Amélioration de la sécurité dans les transports ferroviaires (point 18 de l'ordre du jour) | 74-75 | 13 |
| XX. | Activités du Comité des transports intérieurs de la CEE et de ses organes subsidiaires (point 19 de l'ordre du jour) | 76-77 | 13 |
| XXI. | Activités de la Commission européenne dans le domaine du transport ferroviaire (point 20 de l'ordre du jour) | 78 | 13 |
| XXII. | Activités des organisations internationales dans le domaine du transport ferroviaire (point 21 de l'ordre du jour) | 79 | 14 |
| XXIII. | Programme de travail pour 2022-2023 (point 22 de l'ordre du jour) | 80 | 14 |
| XXIV. | Questions diverses (point 23 de l'ordre du jour) | 81 | 14 |
| XXV. | Élection du Bureau (point 24 de l'ordre du jour) | 82-83 | 14 |
| XXVI. | Dates et lieu de la session suivante (point 25 de l'ordre du jour) | 84 | 14 |
| XXVII. | Adoption de décisions (point 26 de l'ordre du jour) | 85-87 | 14 |

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a tenu sa soixante-quinzième session du 17 au 19 novembre 2021 à Genève et en ligne.
2. Les représentants des pays suivants ont participé à cette session : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Belgique, Fédération de Russie, France, Géorgie, Italie, Kazakhstan, Lituanie, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Slovaquie, Suisse, Turquie et Ukraine. Un État non membre de la CEE, la Mongolie, a participé à la session. Des représentants de la Commission européenne, de la Banque européenne d'investissement (BEI) et de la European Association of Railway Police Forces (RailPol) étaient présents.
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 : European Passengers' Federation (EPF), International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation (CCTT), Comité international des transports ferroviaires (CIT) et Union internationale des chemins de fer (UIC).
5. Des représentants des organisations, groupes industriels privés et établissements universitaires ci-après ont aussi participé à la session : Rail Working Group, Hupac Intermodal SA (HUPAC), Railweb GmbH, Réseau ferré polonais (PKP PLP), TRA Consulting, Network Rail, Rebelgroup, Self-regulating Organization Union of Railway Operators Market et Université d'État de Moscou.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/235 et Corr.1.

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour modifié contenu dans les documents ECE/TRANS/SC.2/235 et Corr.1.
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 service initialement accepté, ce qui a eu pour effet que certains points de l'ordre du jour n'ont été abordé que « pour information » et d'autres reportés à la session suivante. 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. Il a donc déploré que les coupes dans les crédits alloués aient eu une incidence négative sur ses travaux. Il a souhaité qu'une telle situation ne se reproduise pas à l'avenir.

III. Atelier intitulé « Les chemins de fer au centre de la reprise post-pandémique – La connectivité grâce aux chemins de fer » (point 2 de l'ordre du jour)²

8. Un atelier intitulé « Les chemins de fer au centre de la reprise post-pandémique – La connectivité grâce aux chemins de fer » s'est tenu le premier jour de la session du Groupe de travail des transports par chemin de fer et a réuni une centaine de participants. Ceux-ci ont examiné en détail le rôle des chemins de fer dans la reprise post-pandémique, soulignant diverses mesures qui avaient déjà été prises et d'autres qui étaient envisagées dans un avenir

¹ Des informations sur cette session sont disponibles en ligne à l'adresse <https://unece.org/info/Transport/Rail-Transport/events/359087>.

² Les exposés présentés à cet atelier sont également disponibles à l'adresse <https://unece.org/info/Transport/Rail-Transport/events/359087>.

immédiat. Des représentants d'organismes nationaux et internationaux ainsi que de sociétés de chemins de fer ont fait part de leur expérience dans ce domaine, recensé les difficultés et proposé des solutions.

9. Le Président du Groupe de travail a conclu les travaux en résumant l'atelier. Les États membres et d'autres représentants ont souligné l'importance de cet atelier, qui avait permis de mettre en évidence comment les chemins de fer contribuaient grandement à assurer un avenir plus durable au secteur des transports, et ont constaté que cet événement avait été très utile et constitué un grand succès.

10. 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 en vue d'autres débats sur ce thème à ses futures sessions.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2020/2, ECE/TRANS/SC.2/2020/4, ECE/TRANS/63/Rev.4, ECE/TRANS/SC.2/2021/2, C.N.89.2021.TREATIES-XI.C.3, C.N.280.2021.TREATIES-XI.C.3.

11. 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.

12. Le Groupe de travail a pris note des efforts déployés par le secrétariat pour accroître le nombre de Parties contractantes à l'AGC, ainsi que de l'adhésion du Turkménistan à l'Accord en août 2020.

13. Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait, à sa soixante-quatorzième session, prié le secrétariat de se charger de la notification dépositaire concernant les amendements spécifiés dans le document ECE/TRANS/SC.2/2020/4 en relation avec les modifications à l'annexe I de l'AGC proposées par la République de Serbie et adoptées à cette même session. Ces amendements ont été notifiés au dépositaire à New York le 24 mars 2021 (C.N.89.2021.TREATIES-XI.C.3). Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'aucune objection n'avait été émise avant le délai de septembre 2021 (C.N.280.2021.TREATIES-XI.C.3) et que ces amendements étaient donc entrés en vigueur le 12 décembre 2021.

14. Le Groupe de travail a été informé que le secrétariat avait reçu de la Géorgie une proposition d'amendement à l'annexe I de l'AGC (ECE/TRANS/SC.2/2021/2). Le secrétariat a noté que ces amendements étaient du même ordre que d'autres modifications similaires apportées par la Géorgie à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC). Le Groupe de travail a approuvé ces amendements.

15. Enfin, au titre de ce point de l'ordre du jour, le secrétariat a expliqué que le travail de modernisation 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 de l'AGC au format SIG (système d'information

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, Turquie et Ukraine.

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

géographique). Le secrétariat informera le Groupe de travail à sa session suivante des progrès accomplis dans ce domaine.

16. 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 sa modernisation. Il a noté que les amendements acceptés dans le document ECE/TRANS/SC.2/2020/4 avaient été notifiés au depositaire et étaient entrés en vigueur le 12 décembre 2021, aucune objection n'ayant été reçue. Il a prié le secrétariat d'envoyer au depositaire les amendements approuvés à la soixante-quinzième session, figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/2021/1.

V. Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne et le long des corridors de transport Europe-Asie (point 4 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2018/13/Rev.1,
ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/4,
ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/5,
ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2020/6.

17. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa soixante-treizième session, en 2019, il avait décidé de prolonger le mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire pour deux sessions supplémentaires, qui se tiendraient en 2020, selon les termes du mandat en cours figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/2018/13/Rev.1, pour lui permettre de mener à bien les tâches c) et d) et d'en rendre compte au Groupe de travail à sa soixante-quatorzième session, en novembre 2020.

18. Malheureusement, en raison de la pandémie de COVID-19 et des problèmes de liquidité de l'Organisation des Nations Unies, la capacité de la CEE d'organiser les réunions prévues s'est trouvée limitée. Ces deux sessions ont donc été reportées et n'ont finalement pu avoir lieu que les 28 et 29 septembre 2020 et du 13 au 15 janvier 2021. En raison de ce retard, le Groupe de travail n'a pu prendre connaissance des résultats de la première des deux sessions du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire qu'à sa soixante-quatorzième session, en 2020, et les débats concernant l'exécution du mandat ont dû être reportés à sa soixante-quinzième session.

19. Le secrétariat a présenté le document ECE/TRANS/SC.2/2021/1, qui contient le rapport sur l'exécution de la prolongation du mandat de 2018-2019 du Groupe d'experts. Il a fait état de tous les documents établis par le Groupe d'experts pendant la période de prolongation de son mandat, en particulier le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3, qui contient une version récapitulative des diverses dispositions élaborées par le Groupe concernant le contrat de transport ferroviaire international de marchandises dans le cadre du régime juridique uniformisé du transport ferroviaire. Ce document peut être considéré comme un projet de convention relative à ce contrat qui, le cas échéant, deviendra la première convention d'un système de conventions constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire. Le secrétariat a également fait part de la position de la Fédération de Russie, qui jugeait prématuré d'établir le projet de convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises dans le cadre du régime juridique uniformisé, et a rappelé les deux approches opposées de l'élaboration de ce régime :

- Approche A – Mise en place de règles uniformisées pour le transport ferroviaire le long des couloirs Europe-Asie dans les domaines dans lesquels elles répondent à un besoin urgent (le contrat de transport), sans rien changer aux pratiques des deux organisations ferroviaires existantes, non plus qu'au régime juridique (notamment les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (RU-CIM) et l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer (SMGS)) applicable aux transports de marchandises sur les territoires respectifs (régime servant d'interface) ;
- Approche B – Mise en place d'un ensemble unique de règles juridiques uniformisées applicables à tout transport ferroviaire transfrontière dans l'espace eurasiatique, en remplacement des systèmes existants que sont les RU-CIM et le SMGS, qui

n'entrerait en vigueur qu'après que toutes les annexes (portant notamment sur l'infrastructure, le matériel roulant, le droit des wagons, le transport de marchandises dangereuses, etc.) auraient été négociées et adoptées. Selon cette approche, le secteur des transports ferroviaires n'a pas de besoin urgent d'un troisième régime juridique, la lettre de voiture CIM/SMGS permettant d'acheminer les marchandises par chemin de fer sans difficultés.

20. Le secrétariat a en outre informé le Groupe de travail que le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire n'était pas parvenu à déterminer de manière unanime quel aspect particulier du transport international de marchandises nécessitait l'élaboration de règles uniformisées. Le Groupe d'experts estimait que selon l'approche (A ou B) adoptée pour l'élaboration du régime juridique uniformisé, les besoins d'uniformisation des règles seraient potentiellement différents.

21. Enfin, le secrétariat a fait savoir au Groupe de travail que le Groupe d'experts, au vu des résultats obtenus pendant la prolongation de son mandat, considérait que celui-ci avait été mené à bien et invitait le Groupe de travail :

- Concernant la tâche c) : à prendre connaissance des deux approches et à décider d'une éventuelle marche à suivre, en tenant des consultations supplémentaires si nécessaire ;
- Concernant la tâche d) : à analyser les éléments disponibles et à convenir des prochaines étapes possibles, soit en prévoyant un travail sur l'élaboration de certaines dispositions juridiques uniformisées, soit en entreprenant des recherches sur une question particulière.

22. Le secrétariat de l'OTIF a fait part de la décision, prise à la quinzième session de son Assemblée générale, concernant le projet de la CEE relatif à l'uniformisation du droit ferroviaire, qui figure dans le document informel SC.2 n° 1 (2021). L'Assemblée générale de l'OTIF ne soutiendrait l'élaboration et l'adoption d'un régime juridique uniformisé visant à faciliter le transport ferroviaire international de marchandises que si ce régime constituait une interface juridique n'entrant pas en conflit avec les règles de l'OTIF dans ce domaine.

23. L'OSJD a indiqué au Groupe de travail qu'elle prévoyait de tenir des consultations avec l'OTIF concernant le régime juridique uniformisé et une éventuelle convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises dans le cadre de ce régime.

24. Au cours du débat qui a suivi, plusieurs pays ont fait part de leurs positions sur l'élaboration du régime juridique uniformisé :

- La Slovénie a appuyé l'élaboration de ce régime dans le cadre d'une approche par étapes et a demandé que la convention relative au contrat de transport soit élaborée sur la base du projet établi par le Groupe d'experts en tant que première convention du système de conventions constituant un régime juridique uniformisé ;
- La Pologne a appuyé l'approche A et a également demandé que l'élaboration de la convention relative au contrat de transport soit menée à bien ;
- La Fédération de Russie a réitéré son appui à l'élaboration du régime uniformisé en tant qu'ensemble unique de règles juridiques applicables à tout transport ferroviaire transfrontière dans l'espace eurasiatique, en remplacement des systèmes existants que sont les RU-CIM et le SMGS, qui n'entrerait en vigueur qu'après que toutes les annexes auraient été négociées et adoptées. Elle a estimé qu'il n'était pas nécessaire d'élaborer un régime uniformisé en tant que « troisième » régime juridique et s'est déclarée opposée à l'élaboration de la convention relative au contrat de transport sur la base du texte de synthèse établi par le Groupe d'experts ;
- Les Pays-Bas ont demandé au Groupe de travail de prendre en considération les besoins du marché. À cet égard, ils ont appuyé l'approche A et se sont dits convaincus que l'élaboration de la convention relative au contrat de travail sur la base du projet établi par le Groupe d'experts serait un succès ;
- L'Allemagne a remercié le Groupe d'experts pour les travaux qu'il avait accomplis et s'est félicitée de l'accomplissement de son mandat. Elle s'est exprimée en faveur d'une solution pragmatique et a estimé que l'approche A répondait à cette exigence.

Elle a demandé que la convention relative au contrat de transport soit élaborée sur la base du texte de synthèse établi par le Groupe d'experts ;

- La Suisse et le Royaume-Uni se sont également dits favorables à une approche par étapes et ont donc appuyé l'approche A.

25. La Commission européenne s'est prononcée en faveur de l'élaboration de la convention relative au contrat de transport sur la base du texte établi par le Groupe d'experts. Elle a proposé que les États membres intéressés élaborent la convention dans le cadre d'une procédure par correspondance et qu'ils soumettent la version finale de cet instrument pour adoption à la session suivante du Groupe de travail.

26. La Fédération de Russie a souligné qu'il n'avait pas été possible de parvenir à un consensus concernant la mise en place d'un régime juridique uniformisé et a demandé de renvoyer la décision à ce sujet au Comité des transports intérieurs à sa prochaine session.

27. Un certain nombre de pays, dont les Pays-Bas, la Pologne et la Slovaquie, ainsi que la Commission européenne, se sont opposés à la proposition de renvoyer simplement au Comité des transports la décision relative au régime uniformisé. Ils ont estimé que le Groupe de travail était l'instance appropriée pour déterminer la voie à suivre et qu'il convenait donc qu'il définisse sa position concernant l'élaboration du régime uniformisé et la transmette ensuite au Comité des transports.

28. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat d'avoir présenté le rapport sur l'exécution du mandat du Groupe d'experts pendant sa période de prolongation. Il a également remercié les États membres et les autres parties prenantes d'avoir exposé leurs positions.

29. Le Groupe de travail s'est félicité des travaux accomplis par le Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire. Compte tenu de toutes les positions et de tous les points de vue exprimés, il a estimé qu'il lui appartenait de décider de la marche à suivre concernant le régime juridique uniformisé. À cet égard, il a convenu que le Groupe d'experts avait mené son mandat à terme.

30. S'agissant de l'élaboration d'un instrument juridiquement contraignant relevant d'un régime uniformisé, le Groupe de travail a pris note des documents et des analyses très utiles produits par le Groupe d'experts. Il a reconnu dans le même temps qu'il n'avait pas été possible de parvenir à un consensus concernant l'élaboration d'un document tendant à uniformiser le droit ferroviaire qui soit susceptible d'être adopté en tant qu'instrument juridiquement contraignant.

31. Le Groupe de travail a pris note des vues exprimées par l'Albanie, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la France, l'Italie, la Lituanie, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, le Royaume-Uni, la Slovaquie, la Suisse et la Turquie et ainsi que par la Commission européenne, qui s'étaient dits favorables à une mise en place par étapes du régime uniformisé, ainsi qu'à l'élaboration et à l'adoption, dans un premier temps, d'une convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises constituant une interface juridique entre la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)/CIM et le SMGS, afin de combler une lacune existant dans la réglementation internationale lorsque ni la COTIF/CIM ni le SMGS ne s'appliquent à l'ensemble d'un trajet (transport sur les corridors eurasiatiques). Le document ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2021/3 établi par le Groupe d'experts contient le texte de synthèse d'un projet de convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises, qui constituerait la première convention d'un ensemble formant un régime juridique uniformisé du transport par chemin de fer.

32. Le Groupe de travail a également pris note de la position exprimée par la Fédération de Russie, selon laquelle le régime uniformisé devrait être un ensemble unique de règles juridiques uniformisées applicables à tout transport ferroviaire transfrontière dans l'espace eurasiatique, en remplacement des systèmes existants que sont les RU-CIM et le SMGS, qui n'entreraient en vigueur qu'après que toutes les annexes (portant sur l'infrastructure, le matériel roulant, le droit des wagons, le transport de marchandises dangereuses, etc.) auraient été négociées et adoptées.

33. Le Groupe de travail est convenu de tenir des consultations concernant le régime uniformisé avec les États membres et d'autres parties prenantes, telles que l'OSJD et l'OTIF, qui seront menées par le Président avec l'appui du secrétariat jusqu'à la soixante-seizième session, en novembre 2022.

34. Le Groupe de travail a également relevé que l'OSJD et l'OTIF s'employaient à organiser des consultations entre les deux organisations. Il les a invitées à faire part des contributions qui pourraient résulter de leurs consultations.

35. Le Groupe de travail a également invité son président à organiser une réunion des Amis de la présidence, s'il en ressentait le besoin, pour faciliter les consultations mentionnées au paragraphe 33.

VI. Identification permanente du matériel roulant ferroviaire (point 5 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/2, ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/7.

36. 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 s'était réuni deux fois en 2021, son calendrier étant fortement limité en raison des restrictions imposées par l'ONUG. Malgré ces difficultés, des progrès importants avaient été réalisés dans le cadre du mandat confié au Groupe et les débats avaient porté principalement sur les modalités du marquage du matériel roulant et son emplacement. Le Groupe d'experts est également convenu qu'un élément clef de cette activité était l'élaboration de règles types régissant l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire. Le secrétariat a indiqué que ces débats se poursuivraient au cours des sessions de mai et de septembre 2022 et que le Groupe rendrait compte des progrès accomplis au SC.2 en novembre 2022.

37. Le Groupe de travail a pris note de la progression des travaux du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire et a encouragé les experts à poursuivre leur excellent travail.

VII. Nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs (point 6 de l'ordre du jour)

38. Le Groupe de travail a rappelé qu'à la suite d'un atelier très intéressant 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. Ce 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 ; le recensement des mesures d'incitation prises en faveur des opérateurs pendant la pandémie.

39. Le secrétariat a indiqué que le Groupe d'experts avait tenu sa première réunion en juillet 2021 et la deuxième en décembre 2021. Toutes les tâches prévues par le mandat du Groupe avaient été entreprises avec la participation d'un large éventail de parties prenantes. Le Groupe poursuivrait ses travaux et se réunirait deux fois en 2022. Un point sur les progrès réalisés par le Groupe serait fait à la session suivante du SC.2, en novembre 2022.

40. Le Groupe de travail a pris note de la progression des travaux du Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs et a encouragé les experts à poursuivre leur excellent travail.

VIII. Transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie (point 7 de l'ordre du jour)

41. 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 LTEA »⁵. 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.

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

43. HUPAC et le CCTT ont fait un point sur les faits nouveaux dans le domaine des liaisons de transport Europe-Asie. United Transport and Logistics Company – Eurasian Rail Alliance n'a pas pu fournir d'informations sur l'indice Eurasian Rail Alliance (ERAI) à cette session.

44. Le secrétariat a informé les participants de l'évolution du projet LTEA et du projet SITCIN. S'agissant du projet LTEA, la Fédération de Russie a fait observer que, comme les États membres participant au mécanisme de coordination étaient tous membres de l'OSJD, il était important de tenir, avant la session suivante du Comité des transports intérieurs, de nouvelles consultations sur ce mécanisme entre l'OSJD et la CEE afin de s'assurer qu'il portait sur le corridor concerné de l'OSJD. Le Groupe de travail a relevé qu'il était compétent pour prendre des décisions sur ces questions puisqu'il s'agissait d'un projet géré par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports.

45. Le Groupe de travail a remercié HUPAC et le CCTT pour leurs interventions et a pris note de l'évolution du projet LTEA et du projet SITCIN. Il a pris note de la demande de la Fédération de Russie visant à ce que des consultations aient lieu entre la CEE et l'OSJD concernant la mise en place d'un mécanisme de coordination avant la session suivante du Comité des transports intérieurs. Il a demandé que ces informations soient transmises au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5).

IX. Projet de chemin de fer transeuropéen (point 8 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/WP.5/2021/3,
publication intitulée « Plan directeur pour les trains à grande vitesse dans la région du TER, phase 2 – Contexte général pour appuyer les études ultérieures nécessaires ».

46. La Directrice du projet de chemin de fer transeuropéen (TER), M^{me} M. Kopczynska, a rendu compte des activités du projet TER en 2021 (ECE/TRANS/WP.5/2021/3). Le Comité directeur du projet TER avait mis l'accent sur la mise en place d'un système de transport international ferroviaire et combiné uniforme et efficace dans les pays d'Europe centrale et orientale (sur les territoires des pays participant au projet, ainsi qu'entre ces pays et d'autres pays européens), ainsi que sur l'établissement d'un plan directeur pour les trains à grande vitesse dans la région et sur le lancement de trois projets importants : mise en place d'une plateforme fondée sur un système d'information géographique pour l'AGC et l'AGTC dans la région du TER, évaluation de la conformité des réseaux des pays participant au projet TER avec l'AGC et l'AGTC, et élaboration d'une nouvelle stratégie pour le projet TER.

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

⁵ Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie.

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

48. 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 lors de ses précédentes sessions. Des exposés ont été présentés par la BEI au sujet des chemins de fer et des projets de PPP qu'elle finance ainsi que de son rôle de banque climatique de l'UE.

49. Le Groupe de travail a accueilli avec intérêt les exposés présentés par la BEI.

XI. Sûreté des chemins de fer (point 10 de l'ordre du jour)

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

50. Le Groupe de travail a rappelé qu'en 2018, un atelier sur le thème de la sûreté des chemins de fer avait été organisé en collaboration avec l'UIC et le Forum international des transports (FIT) à l'occasion du sommet annuel du FIT, à Leipzig (Allemagne). Les principales conclusions de cet atelier figurent dans le document ECE/TRANS/SC.2/2018/2. Cet atelier avait été bien accueilli et le secrétariat en avait reçu des échos positifs s'agissant d'un domaine clef de la coopération entre la CEE, le FIT et l'UIC.

51. Le Groupe de travail a rappelé que le secrétariat avait mis au point une plateforme Web avancée pouvant servir d'observatoire international des questions relatives à la sûreté des chemins de fer (d'où l'appellation « Observatoire de la sûreté des chemins de fer »).

52. Le secrétariat a informé le Groupe de travail qu'il travaillait en étroite collaboration avec l'UIC sur les questions de sûreté, comme l'avait demandé le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-troisième session, en février 2021. Pendant l'année en cours, ils avaient notamment participé à des manifestations que l'un et l'autre avaient organisées sur la sûreté des chemins de fer.

53. 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, ainsi que des activités de l'équipe spéciale COVID-19 visant à aider les chemins de fer à diffuser les bonnes pratiques en matière de lutte contre le virus et à favoriser une reprise axée sur le transport ferroviaire.

54. RailPol a également informé le Groupe de travail de ses activités en matière de sûreté des chemins de fer.

55. Le Groupe de travail a remercié l'UIC et RailPol pour leurs interventions 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.

XII. Innovation dans le transport ferroviaire (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2019/5.

56. 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 Comité des transports intérieurs. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que les travaux relatifs à la création de cet observatoire étaient toujours en cours.

57. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa soixante-treizième session, il avait examiné le document ECE/TRANS/SC.2/2019/5, établi par le secrétariat, concernant l'innovation dans le transport ferroviaire. Cet examen s'inscrivait dans le cadre du plan d'action de la CEE pour

la promotion des systèmes de transport intelligents (STI), qui comprend 20 mesures à prendre à l'échelle mondiale pour la période 2012-2020 (« Intelligent Transport Systems (ITS) for sustainable mobility », publication de la CEE, 2012).

58. Le secrétariat a informé le Groupe de travail de l'adoption par le Comité des transports intérieurs, à sa quatre-vingt-troisième session, en 2021, d'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 ». En temps voulu, le secrétariat informerait le secrétaire du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29), en sa qualité de coordonnateur pour les STI, des activités menées par le Groupe de travail à l'appui de la mise en œuvre de la feuille de route concernant les STI au titre de la mesure 10.

59. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de l'informer, à sa session suivante, de l'état d'avancement de l'observatoire de l'innovation ferroviaire, et de poursuivre les activités liées aux chemins de fer se rapportant à la feuille de route concernant les STI.

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

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2020/7, ECE/TRANS/SC.2/2021/4.

60. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa précédente session, il avait décidé de procéder à l'envoi du questionnaire sur la productivité figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/2020/7. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des activités de collecte de données qui avaient été menées et présenté les informations figurant dans le document ECE/TRANS/SC.2/2021/4, établi sur la base des données de l'UIC et de la CEE.

61. Le Groupe de travail a remercié l'UIC et le secrétariat d'avoir entrepris cette analyse et a demandé que celle-ci soit poursuivie sur une base semestrielle.

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

62. 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 concernant la logistique verte, la notation écologique et les questions connexes. Il a fait état en particulier de ses collaborations avec l'UIC et le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), ainsi que des travaux du secrétariat s'y rapportant, tels que la publication « Recommendations for Green and Healthy Sustainable Transport – “Building Forward Better” » (« Recommandations pour un transport durable respectueux de l'environnement et de la santé – “Reconstruire en mieux” »).

63. 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.

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

64. 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. Le secrétariat a indiqué que l'Ukraine et le Royaume-Uni (par l'intermédiaire du Président de Network Rail) avaient fourni des informations concernant certains aspects de ce processus de réforme dans leurs interventions au titre du point 2 de l'ordre du jour.

65. Le Groupe de travail a rappelé aux États membres qu'ils pourraient, à ses futures sessions, informer les participants des réformes du même ordre menées dans leurs pays respectifs.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/2021/4.

66. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des faits nouveaux concernant 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 Groupe de travail a examiné le projet d'enquête sur l'annexe 9, élaboré par les secrétariats du SC.2 et du Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30), qui figure dans le document ECE/TRANS/WP.30/2021/4, et sa version actualisée approuvée par le WP.30 à sa session d'octobre 2021, qui figure dans le document informel n° 3 (2021). Le Groupe de travail a constaté que l'enquête pouvait désormais être adressée aux parties prenantes du secteur ferroviaire.

67. Le Groupe de travail a remercié le WP.30 et le secrétariat pour l'élaboration de l'enquête et a demandé au secrétariat de communiquer cette enquête aux représentants participant au SC.2 pour qu'ils puissent y répondre.

68. Le secrétariat de l'OTIF a informé le Groupe de travail qu'il avait lancé, au cours de l'été 2021, une consultation auprès de ses membres et des parties prenantes du secteur ferroviaire et des secteurs des transports et des douanes sur le thème des interfaces entre les réglementations douanières et les transports. Cette consultation portait principalement sur le paragraphe 7 de l'article 6 des CIM, qui prévoit qu'« [e]n cas d'un transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7 ». Les entreprises ferroviaires bénéficiaient d'un régime de transit simplifié pour les marchandises transportées par chemin de fer ou dans de grands conteneurs. La lettre de voiture CIM était donc une déclaration de transit valable au sein de la Communauté. Or, la législation douanière actuelle de l'Union européenne limitait l'utilisation de documents de transport électroniques, tels que la déclaration de transit, aux transports par voie maritime ou par voie aérienne. Le transport ferroviaire était exclu sans équivoque. Il était prévu de déployer le NSTI5 (Nouveau système de transit informatisé), parallèlement à la fin de la déclaration de transit sur papier, entre 2021 et 2023. En matière douanière, le transport ferroviaire était une étape cruciale. Le secrétariat de l'OTIF a donc demandé pourquoi l'enquête concernant l'annexe 9 n'était pas également adressée aux autorités douanières. Il a indiqué qu'il prendrait contact avec les organes concernés (WP.30 et SC.2) afin d'échanger des informations sur les enquêtes qui étaient effectuées. Le secrétaire du WP.30 a fait observer que les autorités douanières présentes à sa session avaient indiqué qu'elles ne seraient pas en mesure de répondre à l'enquête concernant l'annexe 9 et que, de ce fait, celle-ci devrait être communiquée aux coordonnateurs du SC.2, car ils travaillaient directement sur les questions douanières relatives aux transports ferroviaires internationaux.

69. L'OSJD et l'ERA n'ont fourni aucune autre information sur leurs travaux communs concernant l'harmonisation des spécifications techniques des différents systèmes ferroviaires. Le Groupe de travail a demandé à l'OSJD et à l'ERA de l'informer de l'évolution de la situation à ses sessions suivantes.

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

Document(s) : ECE/TRANS/WP.30/2019/7.

70. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa soixante-treizième session, il avait examiné le document ECE/TRANS/SC.2/2019/7, dans lequel figurent des données relatives aux investissements dans les différents projets, cartographiés sur une plateforme SIG, et débattu de l'élaboration d'une publication consacrée à cette question.

71. Le Groupe de travail a pris note des travaux importants effectués aux sessions précédentes. Il a relevé qu'un grand nombre des questions étaient étroitement liées aux faits nouveaux concernant le point de l'ordre du jour consacré à la réforme des chemins de fer et a décidé de rassembler ces deux points de l'ordre du jour en un seul point aux sessions suivantes.

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

72. 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) et des données collectées en vue du recensement de la circulation sur le réseau ferroviaire « E ».

73. 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)

74. Le secrétariat a informé le Groupe de travail des faits nouveaux relatifs au Code de bonne pratique pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (code CTU), qui était un élément clef de la sécurité dans les transports ferroviaires. L'organisation EPF a relevé l'importance d'une analyse plus approfondie en ce qui concernait les trébuchements, les glissades et les chutes dans les gares, qui avaient fait l'objet de débats lors de sessions précédentes.

75. Le Groupe de travail s'est félicité de l'avancement des travaux préliminaires se rapportant à l'actualisation du code CTU et a demandé qu'à ses sessions suivantes, le secrétariat soit tenu informé de l'évolution de cette question et d'autres questions liées à la sécurité.

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

76. Le Groupe de travail a été informé des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs et s'est penché sur le rôle du transport ferroviaire dans la réalisation de cette stratégie.

77. Le Groupe de travail a pris note des activités du Comité portant plus particulièrement sur le transport ferroviaire et a demandé au Président, avec l'appui du secrétariat, de continuer à suivre la mise en œuvre de la stratégie du Comité pour ce qui concernait les chemins de fer.

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

Document(s) : Document informel n° 4 (2021).

78. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de la Commission européenne de l'Union européenne (CE) des faits nouveaux les plus récents (document informel n° 4 (2021)). Il a pris note des informations fournies par la Commission.

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

79. Le CIT a informé le Groupe de travail de ses activités concernant les chemins de fer et les voies navigables intérieures, et l'OTIF a fait le point sur ses activités. Le Groupe de travail a remercié le CIT et l'OTIF pour leurs interventions.

XXIII. Programme de travail pour 2022-2023 (point 22 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.2/2019/2, ECE/TRANS/SC.2/2020/1, et ECE/TRANS/SC.2/2021/3.

80. Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa soixante-treizième session, il avait approuvé le document relatif à la mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/SC.2/2019/2). À sa soixante-quatorzième session, il avait adopté son nouveau mandat, modifiant son approche de manière à tenir compte de la mise en œuvre de la stratégie du Comité (ECE/TRANS/SC.2/2020/1). Ce document avait ensuite été approuvé par le Comité. Sur la base de ces documents, le secrétariat avait établi un projet de programme de travail pour la période 2022-2023 (ECE/TRANS/SC.2/2021/3). Le Groupe de travail a adopté le programme de travail actualisé pour 2022-2023.

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

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

XXV. Élection du Bureau (point 24 de l'ordre du jour)

82. Le Président du Groupe de travail, Krzysztof Kulesza, a annoncé qu'il ne serait pas candidat à la présidence lorsque son mandat prendrait fin dans le courant de l'année. Le Groupe de travail a ensuite examiné la question des candidats potentiels aux postes de président et de vice-président du Groupe.

83. Le Groupe de travail a remercié M. Kulesza pour ses quatorze années à la tête du Groupe, au cours desquelles il avait contribué de manière significative à l'avancement du secteur ferroviaire. Le Groupe de travail a élu Hinne Groot (Pays-Bas) Président du Groupe de travail des transports par chemin de fer pour 2022 et Vice-Président pour 2023, et Jakub Kapturzak (Pologne) Vice-Président pour 2022 et Président pour 2023.

XXVI. Dates et lieu de la session suivante (point 25 de l'ordre du jour)

84. Le Groupe de travail a confirmé les dates du 16 au 18 novembre 2022 pour sa session suivante et espéré que les restrictions concernant la disponibilité des salles et les services d'interprétation auront alors été levées.

XXVII. Adoption de décisions (point 26 de l'ordre du jour)

85. 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.

86. Le Groupe de travail a adopté la liste de ses décisions qui, en vertu d'une récente décision du Comité exécutif, sont soumises à une procédure d'approbation tacite de soixante-douze heures pour tenir compte d'éventuels problèmes techniques de connexion rencontrés par les représentants des États membres.

87. 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 dans un délai de soixante-douze heures par les délégations ayant participé à la session. Cette procédure d'approbation tacite a pris fin le jeudi 16 décembre 2021 à 18 heures (HEC) 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.
