



Commission économique pour l'Europe**Groupe de travail des transports par chemin de fer****Groupe d'experts des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs****Troisième session**

Genève, 23-25 mai 2022

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Sélection des paramètres techniques et fonctionnels nécessaires pour définir les nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs**Définition des paramètres techniques et fonctionnels relatifs aux nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs****Communication du secrétariat****I. Introduction**

1. Le présent document a été établi conformément à la décision prise par le Groupe d'experts à sa deuxième session (ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/6, par. 19). Il récapitule les observations reçues des experts concernant la définition des paramètres techniques et fonctionnels relatifs aux nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs qui sont présentés dans le document ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/9.

II. Observations des experts**A. Belgique**

2. S'agissant de la sélection des paramètres techniques et fonctionnels nécessaires pour définir les nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs (ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/9), les paramètres proposés par le secrétariat concernant les installations en gare destinées aux voyageurs, l'interconnexion et l'accessibilité pour les voyageurs sont de la plus haute importance et la Belgique est favorable à l'approche proposée.

3. Les paramètres proposés par le secrétariat concernant l'infrastructure nécessaire pour les exploitants ferroviaires constituent une approche intéressante, mais la Belgique estime qu'il importe de faire la distinction entre les nœuds de transport principaux et secondaires, surtout en ce qui concerne l'infrastructure.



4. Il convient également de poursuivre le débat sur la définition des « installations à proximité », car cette formulation pourrait être trop vague pour permettre d'aboutir à un consensus.

5. En ce qui concerne l'affectation d'un certain nombre de voies et de quais au transport international de voyageurs, ainsi que la prise en compte du nombre de quais dans les facteurs liés à la capacité, les experts belges conviennent que cette approche semble pertinente, mais soulignent qu'il faut également accorder de l'importance à la gestion de la capacité.

B. Union internationale des chemins de fer (UIC)

6. Dans la partie A, s'agissant du paragraphe 7, il est important d'accorder la priorité à l'anglais dans le choix des autres langues. Concernant le paragraphe 10 sur les voyageurs à mobilité réduite, il importe de noter que, dans la législation européenne, en application de la spécification technique d'interopérabilité concernant les applications télématiques au service des voyageurs, les exploitants ferroviaires sont tenus d'offrir des services aux personnes à mobilité réduite. Dans le cas des voyages internationaux, l'outil de réservation d'assistance pour personnes à mobilité réduite de l'UIC (UIC PRM ABT), dont l'usage est limité pour le moment aux États membres de l'Union européenne, permet de transmettre les informations du pays A au pays B afin de garantir la continuité des services même après le franchissement d'une frontière par chemin de fer. Techniquement, rien n'empêche d'élargir cet outil à d'autres pays. Au sujet du paragraphe 11, l'UIC souligne qu'elle mène des travaux approfondis sur la communication des informations aux voyageurs et invite la CEE et ses groupes de travail à collaborer aux travaux d'actualisation en cours. Le paragraphe 12 n'indique pas clairement quel type de connexion sans fil serait envisagé. Au paragraphe 13, il convient de faire la distinction entre sûreté et sécurité, car le texte actuel semble se concentrer davantage sur la sécurité.

7. Dans la partie B, le paragraphe 21 souligne l'importance des lieux de stationnement pour les moyens de transport privés ; il devrait être clairement indiqué que tous les engins de mobilité personnelle doivent être pris en compte (voitures, vélos, motos, nouveaux engins de mobilité électrique urbaine, etc.), en mettant surtout l'accent sur les solutions de mobilité partagée. Au paragraphe 22, il convient de préciser ce que l'on entend par « liaisons directes ».

C. Observations formulées en session sur le document

8. À sa deuxième session, le Groupe a débattu dans le détail des paramètres recensés dans le document, en évaluant leur importance relative. Il a été en particulier souligné que l'on devait tenir compte des technologies modernes pour les prescriptions relatives aux guichets, qu'il fallait envisager d'utiliser des données sur la circulation en temps réel (lorsque de telles données sont publiques) et qu'il importait que le personnel soit visible et disponible. Des solutions de rechange devaient aussi être prévues ; on pourrait par exemple utiliser des terminaux vidéo pour la communication d'informations et faire appel à des prestataires de services tiers, notamment pour assurer les services aux personnes à mobilité réduite. Il convenait également de définir plus en détail les prescriptions relatives à la disponibilité de tous les contrôles frontaliers applicables dans les gares où cela était nécessaire.

9. Les représentants ont fait observer qu'il importait de régler les questions relatives à l'interface avec une multiplicité d'exploitants et de déterminer à qui incomberait, *in fine*, la prestation des services définis dans le document.

10. Le Groupe a également débattu de la possibilité d'un système à deux niveaux dans lequel différents paramètres techniques et fonctionnels pourraient être attribués à des nœuds principaux ou secondaires. En conclusion, il a estimé qu'il pourrait être difficile d'exclure certains des paramètres techniques définis dans le document ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/9 et qu'il pourrait donc être préférable de conserver l'ensemble de ces paramètres pour tous les nœuds de transport. Il a en outre été souligné que les paramètres d'infrastructure de l'AGC constituaient des objectifs vers lesquels les Parties contractantes devaient tendre, sans qu'il leur soit imposé de délai.

III. Prochaines étapes

11. Les experts sont invités à examiner ces observations en même temps que le document ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/9 et à poursuivre le débat sur l'amélioration des paramètres techniques et fonctionnels à la troisième session du Groupe.
