



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 5 de l'ordre du jour provisoire

Sélection de l'instrument ou du cadre juridique de référence pour les nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs et élaboration des dispositions juridiques nécessaires**Sélection d'un instrument juridique : actualisation de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer****Document soumis par le 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. 22). Il rend compte d'une analyse plus approfondie relative à l'actualisation de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC). Destiné à apporter des informations supplémentaires afin de faciliter les débats entre experts, il reste soumis à l'analyse juridique et à l'examen du Bureau des affaires juridiques de l'Organisation des Nations Unies.

2. Outre les informations sur l'actualisation de l'AGC, des observations formulées par la Belgique au sujet d'autres options concernant la sélection d'un instrument juridique sont présentées à la section III.

II. Actualisation de l'AGC

3. Le document ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/10 présente une liste d'options concernant les instruments juridiques sur lesquels pourraient reposer les travaux relatifs à la définition des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs. À la deuxième session du Groupe d'experts, les représentants ont décidé qu'il convenait d'axer les travaux relatifs à un éventuel instrument juridique sur la modification ou l'actualisation de l'AGC. La présente section présente des informations plus détaillées sur cette option. Les experts ont choisi d'examiner cette option de manière plus approfondie, estimant qu'elle représentait un bon équilibre entre un instrument juridique contraignant et un processus susceptible d'être plus simple pour l'entrée en vigueur des modifications.



Actualisation de l'AGC : étapes envisageables

4. Comme il est indiqué dans le document ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/10, la modification de l'AGC afin de tenir compte des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs devra s'accompagner d'une modification du texte principal et, éventuellement, de l'ajout d'annexes. En effet, il serait nécessaire d'ajouter des annexes car, en raison de la nature particulière, en l'état, de l'annexe I (Lignes de chemin de fer qui sont très importantes du point de vue international) et de l'annexe II (Caractéristiques techniques des grandes lignes internationales de chemin de fer), il ne semble pas judicieux de les modifier directement en y ajoutant des gares et des paramètres techniques et fonctionnels connexes.
5. Il pourrait s'avérer plus pertinent d'ajouter une annexe sur les « nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs » (annexe III) et une annexe sur les « paramètres techniques et fonctionnels relatifs aux nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs » (annexe IV). Cette solution s'inspirerait, dans une certaine mesure, de la structure et des dispositions de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), dans lequel les « lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné » (annexe I) et les « installations importantes pour le transport international combiné » (annexe II) font l'objet de deux annexes distinctes.
6. Cette option permettrait également de présenter des propositions d'amendement séparément pour les différentes annexes de l'AGC.
7. Les travaux du Groupe, au titre des points 3 et 4 de l'ordre du jour examinés précédemment, permettront de formuler, à l'intention du Groupe de travail des transports par chemin de fer, des recommandations relatives aux éléments qui devraient figurer dans ces nouvelles annexes.

Amendements susceptibles d'être apportés à l'AGC

8. Si l'option consistant à modifier l'AGC est choisie et qu'il est recommandé d'ajouter deux annexes, un certain nombre d'amendements devront être apportés au texte principal. Après un examen préliminaire de l'Accord, il semblerait qu'il soit nécessaire de modifier, au minimum, les articles 1, 2 et 13 et d'insérer des articles supplémentaires pour faire état de l'existence des nouvelles annexes. Si cette solution est retenue, le secrétariat pourrait aider les experts et les Parties contractantes à élaborer d'éventuelles propositions d'amendement.

Procédure d'amendement

9. Pour que ces modifications puissent être apportées, il convient d'appliquer les dispositions de l'article 10 de l'AGC :
 - « Article 10 (Procédure d'amendement du texte principal)
 1. Le texte principal du présent Accord pourra être amendé suivant l'une des procédures définies dans le présent article.
 2. a) À la demande d'une Partie contractante, tout amendement du texte principal du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission économique pour l'Europe.
 - b) S'il est adopté à la majorité des deux tiers des membres présents et votants, et si cette majorité comprend une majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.
 - c) Si l'amendement est accepté par les deux tiers des Parties contractantes, le Secrétaire général le notifiera à toutes les Parties contractantes et l'amendement entrera en vigueur douze mois après la date

de cette notification. L'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré ne pas l'accepter.

3. À la demande d'un tiers au moins des Parties contractantes, une conférence, à laquelle seront invités les États visés à l'article 5, sera convoquée par le Secrétaire général. La procédure indiquée aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 ci-dessus sera appliquée à l'égard de tout amendement soumis à l'examen d'une telle conférence. ».

10. Cet article prévoit qu'il appartient à une Partie contractante de l'AGC d'initier toute proposition d'amendement de ce type. Ces propositions d'amendement sont soumises au Groupe de travail des transports par chemin de fer pour examen par les membres du Groupe de travail et les Parties contractantes. Toutes ces propositions d'amendement doivent être transmises au secrétariat trois mois avant la session concernée afin de pouvoir être traduites dans les trois langues officielles de la CEE. Si les amendements sont adoptés selon la procédure indiquée ci-dessus, ils sont notifiés aux Parties contractantes par le Secrétaire général et, en l'absence d'objection, entrent en vigueur douze mois après la date de notification.

11. Au paragraphe 3, l'article 10 dispose également, qu'une conférence peut être convoquée par un tiers au moins des Parties contractantes. Lors d'une telle conférence, les procédures prévues au paragraphe 2 de cet article s'appliquent.

12. Par ailleurs, il importe de noter que l'AGC est ouvert à la signature et à l'adhésion « ... [des] États qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de la Commission, (...) du 1^{er} septembre 1985 au 1^{er} septembre 1986 ». Cette disposition est compatible avec le réseau actuel de l'AGC qui ne concerne que les États membres de la CEE, mais elle devra peut-être être révisée ultérieurement si une ou plusieurs annexes de l'AGC concernaient des États non membres de la CEE.

III. Observations de la Belgique concernant la sélection de l'instrument juridique

13. En ce qui concerne la sélection de l'instrument ou du cadre juridique de référence pour les nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs et l'élaboration des dispositions juridiques nécessaires (ECE/TRANS/SC.2/HUBS/2021/10), le Gouvernement belge avait déjà exprimé son intérêt général quant au développement de Bruxelles en tant que nœud de transport ferroviaire international. Comme l'objectif est d'obtenir des résultats concrets, il convient d'agir rapidement. C'est pourquoi il serait préférable que l'option B, à savoir l'élaboration d'une nouvelle convention, soit une solution de dernier recours qui devrait, si possible, être évitée en raison des retards que l'élaboration d'une nouvelle convention entraînerait.

14. En revanche, il convient de noter que la mise en place des nœuds de transport international de voyageurs est susceptible de gagner en efficacité et d'être plus aisée lorsqu'elle repose sur un cadre commun bien défini, lequel peut être établi par le biais d'une convention et peut donc s'avérer plus avantageux à long terme.

15. À cet égard, l'option C, à savoir l'élaboration d'un nouveau protocole à l'AGC, est celle qui correspond le mieux aux besoins et aux souhaits du Gouvernement belge. En plus de présenter les avantages d'une nouvelle convention, elle pourrait tout de même être mise en œuvre plus rapidement et plus facilement, car elle serait adossée à l'AGC en vigueur. Le fondement de la convention serait déjà établi et, si la solution du protocole est choisie, la CEE n'aurait qu'à s'appuyer sur cette base et s'inspirer du style et de la structure de l'AGC. Certes, il ne s'agirait pas d'une nouvelle convention, mais cet instrument aurait le poids juridique de la convention AGC en vigueur, ce qui semble souhaitable.

16. En ce qui concerne l'option consistant à apporter des amendements à l'AGC, le Gouvernement belge n'est pas convaincu qu'une simple modification du texte principal et des annexes soit suffisante pour atteindre l'objectif visé. Bien que cette option puisse

permettre d'agir plus rapidement que les options B et C, il semblerait qu'elle soit quelque peu modeste au regard de l'importance de l'objectif qui est celui du Groupe de travail. Il s'agirait d'une option simple et d'application rapide, mais susceptible d'entraver une catégorisation efficace des nœuds de transport ferroviaire international de voyageurs.

17. Enfin, l'élaboration de recommandations n'est pas une option envisageable. Il s'agit peut-être du moyen le plus rapide de procéder, mais les recommandations n'auraient pas l'efficacité souhaitée en raison de leur caractère non contraignant. L'objectif est d'harmoniser le développement des nœuds de transport international de voyageurs, or rien ne garantit que cette approche permettrait d'aboutir à ce résultat. La Belgique s'oppose donc à l'utilisation de recommandations pour les raisons évoquées plus haut.

18. Il est recommandé de commencer par examiner de manière plus approfondie l'option consistant à élaborer un nouveau protocole à l'AGC, puis de n'envisager celle de l'élaboration d'un nouveau traité qu'au cas où cette première option s'avérerait insuffisante.

IV. Prochaines étapes

19. Les experts souhaiteront peut-être prendre connaissance des informations contenues dans le présent document et les examiner avec le Groupe à sa troisième session.
