



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

Genève, 13 (après-midi)-15 novembre 2024

Point 14 de l'ordre du jour provisoire

Réforme et analyse du secteur des chemins de fer**L'avenir du transport ferroviaire international de voyageurs****Note du secrétariat****Résumé des travaux de l'atelier****I. Introduction et objet**

1. Conscient de l'importance de la coopération dans la promotion du transport ferroviaire de voyageurs, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a organisé un atelier sur le thème « L'avenir du transport ferroviaire international de voyageurs » au cours du deuxième jour de sa soixante-dix-septième session.
2. Le Groupe de travail s'est félicité des interventions et des débats qui ont eu lieu au cours de l'atelier et a demandé au secrétariat d'établir le présent document de synthèse en vue d'examiner la question au cours des sessions suivantes. Une liste de sujets abordés lors des exposés et des débats, enrichie d'exemples, a été fournie. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir une synthèse des débats (ECE/TRANS/SC.2/243, par. 9).
3. Environ 70 personnes s'étaient inscrites à l'atelier et 13 intervenants issus d'organismes nationaux et internationaux, d'entreprises ferroviaires et du secteur privé ont exprimé leur avis sur la question.
4. Les orateurs ci-après ont participé à l'atelier :
 - M. Erekle Kezherashvili, Rail Transport Agency of Georgia
 - M. Hinne Groot, Ministère des infrastructures et de la gestion de l'eau des Pays-Bas
 - M^{me} Magdalena Kossowska, Département des chemins de fer du Ministère des infrastructures de la République de Pologne
 - M. Benn Hall, Ministère des transports du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
 - M. Dejan Lasica, Communauté des transports ;



- M. Howard Rosen, Rail Working Group ;
- M. Ugo Tortori, Ferrovie dello Stato Italiane ;
- M. Ömer Tangül, Direction générale de la réglementation des services de transport, du Ministère des transports et des infrastructures de la Türkiye ;
- M. Blaž Pongračič, Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure ;
- M. Christopher Irwin, European Passengers' Federation ;
- M. Robert Dobre, Ministère des transports et des infrastructures de la Roumanie ;
- M. Roumen Markov, Large Infrastructure Projects ;
- M. George Emmanoulopoulos, planificateur et ingénieur Transports.

5. Un document intitulé « Austrian experience on international rail passenger transport », soumis par l'Autriche, a également été ajouté aux documents informels de la session du SC.2.

6. Un exposé du secrétariat sur le rapport intitulé « Les chemins de fer au centre de la reprise post-pandémique : mesures destinées à soutenir les transporteurs ferroviaires internationaux » fait également partie de l'analyse. Ce rapport contient un résumé des effets de la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19) sur le transport ferroviaire et des initiatives mises en œuvre par les États à l'appui du secteur ferroviaire.

II. Principales interventions

7. Les principaux thèmes abordés par les orateurs au cours de leurs interventions sont présentés ci-après.

A. Rail Transport Agency of Georgia

8. La Rail Transport Agency of Georgia a présenté le système d'infrastructures ferroviaires actuel de la Géorgie. À ce jour, plus de 1 500 kilomètres de lignes ferroviaires entièrement électrifiées, 100 gares de marchandises et 31 gares de voyageurs sont utilisés dans le pays pour la fourniture de services ferroviaires.

9. Le pays déploie également des efforts considérables pour élaborer le cadre juridique régissant le transport ferroviaire au niveau national. Pour ce faire, le Ministère géorgien de l'économie et du développement durable a défini et mis en application une nouvelle politique en matière de transport ferroviaire qui se présente comme suit :

- Création d'une autorité nationale de la sécurité ferroviaire ;
- Adoption d'un certificat de sécurité pour les exploitants ferroviaires et d'un agrément de sécurité pour les gestionnaires d'infrastructures ;
- Établissement de règles applicables aux marchandises dangereuses transportées par chemin de fer ;
- Élaboration de prescriptions relatives à l'obtention d'un permis et d'un certificat de conducteur de train.

10. Ces mesures ont été complétées par un rapprochement de la législation avec le règlement (CE) n° 1370/2007 sur les obligations inhérentes à la notion de service public et par une amélioration des services aux passagers, notamment en ce qui concerne leur sécurité et la protection de leurs droits.

11. En 2020 et 2021, la société des chemins de fer géorgiens a connu une baisse importante du transport de voyageurs en raison de la pandémie de COVID-19, mais en 2022, le nombre de personnes transportées a de nouveau augmenté.

12. Un nouveau projet d'infrastructures visant à relier l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Türkiye est en cours d'élaboration. Ce projet nécessite la reconstruction de la ligne existante de 180 km et la construction de 27 km de nouvelles voies ferrées, pour un coût estimé à 775 millions de dollars.

13. La société des chemins de fer géorgiens met actuellement en œuvre le projet de modernisation de la ligne ferroviaire reliant Tbilissi à Makhinjauri afin d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire, d'augmenter la capacité de la ligne et de réduire les temps de trajet.

14. Le Gouvernement réalise une étude de faisabilité d'une ligne ferroviaire à grande vitesse en Géorgie.

B. Ministère néerlandais des infrastructures et de la gestion de l'eau

15. Le Ministère néerlandais des infrastructures et de la gestion de l'eau a présenté la plateforme International Rail Passenger, un projet européen visant à renforcer la collaboration entre les pays en vue d'améliorer les services internationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

16. La plateforme est divisée en quatre sous-groupes consacrés aux principales questions suivantes :

- Expérience client et transformation numérique ;
- Réseau de services de transport international de voyageurs ;
- Pacte vert pour l'Europe : goulets d'étranglement des infrastructures et problèmes d'interopérabilité ;
- Cadre réglementaire.

17. Les réunions des sous-groupes ont permis de mettre en commun les bonnes pratiques et les données d'expérience. Trois rapports de situation ont été présentés aux États membres : en 2021, en 2022 et en 2023.

18. Un projet pilote de mise en place d'un train de nuit reliant Amsterdam, Bruxelles, Lille et Barcelone, qui sera opérationnel à partir de 2025, a été choisi pour démontrer les possibilités qui pourraient découler de la plateforme.

C. Département des chemins de fer du Ministère polonais des infrastructures

19. Le Ministère polonais des infrastructures a décrit les initiatives que son pays mettra en œuvre dans les années à venir en vue d'améliorer la compétitivité du secteur ferroviaire.

20. L'une des principales sera l'introduction, en 2030-2031, d'un horaire horizontal visant à favoriser la libéralisation du marché. Les nouveaux contrats de service public pour les transports interprovincial et international seront conclus à la suite d'un appel d'offres. En conséquence, les entreprises nationales de transport de voyageurs seront concurrencées par des entreprises étrangères. Cela pourrait constituer un problème pour les gestionnaires d'infrastructures qui éprouveront des difficultés à organiser les horaires, mais les recettes augmenteront grâce à l'utilisation plus efficace de la capacité des infrastructures. La concurrence profitera aux passagers, qui verront le nombre de liaisons ferroviaires augmenter et les prix des billets baisser.

21. Un nouveau réseau ferroviaire à grande vitesse prévu dans la région de l'Europe centrale et orientale permettrait aux voyageurs qui utilisent les chemins de fer de gagner environ 100 000 heures par an en temps de trajet. Les études ont montré que ce projet générera également des retombées économiques importantes.

D. Ministère britannique des transports

22. Le Ministère britannique des transports a présenté la position du pays concernant la promotion du transport ferroviaire international de voyageurs.

23. En 2019, 21 millions de personnes ont emprunté le tunnel sous la Manche, ce qui constitue un record. Cependant, en raison de la pandémie de COVID-19, le nombre de voyageurs a fortement diminué en 2020, mais les données récentes indiquent une nette reprise. Un service de liaison entre Amsterdam et Londres a été inauguré en 2020 et connaît une croissance importante.

24. Il existe encore des possibilités de croissance, notamment celles consistant à favoriser une plus grande concurrence (le transport ferroviaire international détient plus de 75 % des parts de marché sur les liaisons avec la France et la Belgique). Pour ce faire, le Gouvernement a adopté un nouveau cadre juridique garantissant des conditions équitables d'accès aux infrastructures et permettant aux gestionnaires d'infrastructures d'accorder des rabais. Il en résultera une augmentation du nombre de services à des prix plus avantageux pour les voyageurs.

25. Le Gouvernement britannique s'emploie, en coopération avec des partenaires, à établir de nouvelles liaisons directes entre le Royaume-Uni et des villes européennes. Certains obstacles, tels que les contrôles aux frontières, les exigences réglementaires et les agréments de sécurité, doivent encore être étudiés de manière approfondie.

E. Communauté des transports

26. La Communauté des transports a évoqué l'application du plan d'action ferroviaire dans les Balkans occidentaux. Ce plan vise les six objectifs suivants :

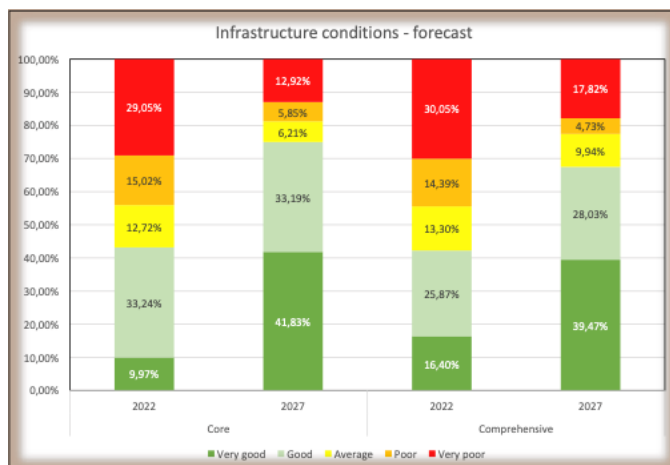
- Ouvrir le marché ferroviaire ;
- Développer les droits des voyageurs ;
- Mettre en place une gouvernance du secteur ferroviaire ;
- Favoriser le développement de l'interopérabilité dans la région ;
- Améliorer les opérations de passage des frontières dans le transport ferroviaire ;
- Moderniser les infrastructures ferroviaires.

27. À ce jour, les niveaux demandés d'ouverture du marché et de droits des passagers ne sont pas encore atteints, mais dans certains pays, des améliorations sont attendues d'ici à la fin de 2023. Tous les pays de la région devraient progresser dans la réalisation des six objectifs du plan d'action ferroviaire.

28. Tous les pays investissent dans la modernisation des infrastructures ferroviaires, contribuant ainsi à l'augmentation du nombre de kilomètres de lignes ferroviaires en service depuis 2021. Toutefois, le pourcentage de lignes électrifiées et de lignes ayant une charge par essieu minimale de 22,5 t/essieu a également diminué. Le réseau est entièrement équipé pour un écartement de 1 435 mm, mais la longueur des trains est limitée à 740 m. Seules quelques lignes sont équipées du Système de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), mais la longueur des voies dont la vitesse de conception et d'exploitation est supérieure à 100 km/h augmente depuis 2021.

29. Globalement, les investissements dans les infrastructures seront essentiels pour améliorer l'état des lignes (figure), augmenter le pourcentage de lignes avec une vitesse d'exploitation minimale de 100 km/h et déployer l'ERTMS d'ici à la fin de 2027.

État des infrastructures et prévisions



Source : Communauté des transports.

F. Rail Working Group

30. Le représentant du Rail Working Group a expliqué les efforts que le groupe déployait pour contribuer à renforcer le rôle du secteur privé dans le transport ferroviaire.

31. Le représentant a souligné le rôle du Protocole ferroviaire de Luxembourg à la Convention du Cap, qui constitue un cadre juridique permettant de garantir les droits des créanciers dans le cadre du financement du matériel roulant. Le système d'identification des véhicules ferroviaires a également été expliqué.

32. Le Protocole ferroviaire de Luxembourg jouera un rôle essentiel dans la promotion des investissements privés dans le secteur ferroviaire et dans la réduction des coûts de financement du matériel roulant. Il facilitera également la circulation du matériel roulant entre les pays.

G. Ferrovie dello Stato Italiane

33. Ferrovie dello Stato Italiane (FS Italiane), l'entreprise ferroviaire publique de l'Italie, a décrit ses caractéristiques en tant que multinationale et ses efforts visant à améliorer le transport international de voyageurs en Europe, en particulier le transport ferroviaire à grande vitesse.

34. FS Italiane intervient dans différents sous-secteurs du transport, notamment dans le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, la certification et l'homologation ferroviaires, le transport de voyageurs par autobus et les solutions de conception et d'ingénierie dans le monde entier.

35. FS Italiane contrôle ou est affiliée à plus de 100 entreprises. En 2022, elle a réalisé des revenus s'élevant à 13,7 milliards d'euros et un résultat d'exploitation de 2,2 milliards d'euros.

36. Le plan industriel de FS Italiane pour 2022-2031 vise à accroître la capacité ferroviaire de 20 % et à réduire la durée des trajets. Parmi les principaux objectifs figurent l'augmentation de la part du transport collectif multimodal et le doublement du volume du transport ferroviaire par rapport à 2019.

37. Grâce à l'expérience acquise en Italie, FS Italiane vise également à reproduire dans toute l'Europe le modèle de transport ferroviaire à grande vitesse qui a déjà fait ses preuves. Depuis 2021, des liaisons à grande vitesse vers la France (Paris et Lyon) ont été ouvertes et, depuis novembre 2022, FS Italiane exploite des trains à grande vitesse en Espagne par l'intermédiaire de la société Iryo. Deux projets pilotes de liaison entre l'Italie et l'Allemagne, et entre l'Espagne et le Portugal sont à l'étude. Le transport ferroviaire à grande vitesse

présente un potentiel élevé pour les trajets de 600 à 800 kilomètres, mais l'adoption de nouvelles lois et règlements visant à libéraliser le marché et à interdire les vols pour certaines liaisons pourrait favoriser les améliorations.

H. Ministère des transports et des infrastructures de la Türkiye

38. Comme l'a expliqué le Ministère des transports et des infrastructures, TCDD Transport, l'entreprise ferroviaire publique de la Türkiye, opère dans différents domaines à savoir :

- Le transport ferroviaire de voyageurs (à grande vitesse, classique et urbain) ;
- La logistique et le transport ferroviaire de marchandises ;
- Le transport de marchandises et de voyageurs par transbordeur ;
- L'entretien de la flotte.

39. Plusieurs lignes de transport ferroviaire de voyageurs relient la Türkiye aux pays voisins. Avec un temps de trajet d'environ 12 heures, le train Istanbul-Sofia Express permet de se rendre en train dans les pays des Balkans. Le service Van-Tabriz-Téhéran reliant la Türkiye et l'Iran a été interrompu pendant la pandémie du COVID-19, mais grâce au Trans-Asia Express, il est toujours possible de se déplacer en train entre Ankara et Téhéran. Le service ferroviaire Bakou-Tbilissi-Kars est également en cours de développement. Depuis 1993, un service auto-train assure la desserte entre Edirne (Türkiye) et Villach (Autriche). D'autres trains dédiés au transport de touristes permettent de se rendre dans le pays depuis toutes les régions du monde.

I. Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure

40. La Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER) s'attache à améliorer le réseau international de transport de voyageurs et étudie la possibilité de mettre en place des services à grande vitesse et des solutions permettant de promouvoir les liaisons en Europe.

41. Pour favoriser le transport ferroviaire international de voyageurs, la CER encourage les modalités permettant de simplifier le transport transfrontière, telles que l'extension de la validité des permis de conducteur de train à l'ensemble du réseau, l'intégration des horaires, la simplification de l'autorisation du matériel roulant et la fourniture de services à la carte aux voyageurs lors de l'achat de leurs billets.

42. Le CER considère que le développement du transport ferroviaire à grande vitesse est essentiel pour favoriser le transport international de voyageurs, mais l'intégration des horaires et le soutien financier joueront un rôle déterminant dans son succès. Dans le cadre du soutien financier, on pourrait également tenir compte des meilleures performances environnementales du rail et appliquer des mesures d'incitation fiscale en faveur des moyens de transport les moins polluants. Il a été indiqué que d'ici à 2050, la plupart des Européens disposeraient d'un accès aisé à un service de transport ferroviaire à grande vitesse.

43. La CER indique que d'ici à 2050, il serait nécessaire de construire environ 50 000 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse pour relier les zones urbaines européennes. Les coûts de construction s'élèveraient à quelque 550 milliards d'euros, mais le projet générerait pour la société un bénéfice d'environ 750 milliards d'euros. Concrètement, les investissements contribueraient à réduire les émissions de CO₂ et permettraient de créer 1,5 million d'emplois par an d'ici à 2050.

J. European Passengers' Federation

44. La European Passengers' Federation (EPF) a commencé par exposer ses principaux objectifs, au nombre de six, à savoir :

- Promouvoir la « mobilité durable » ;
- Améliorer les transports du point de vue des usagers ;
- Améliorer l'expérience du voyage dans son ensemble ;
- Lutter contre la précarité en matière de transport ;
- Développer et améliorer les droits des passagers ;
- Faire entendre la voix des passagers à l'échelle européenne.

45. L'EPF a souligné la complexité du système de transport européen actuel, dans lequel la répartition modale des déplacements est restée inchangée ces dernières années. En outre, de 2001 à 2019, le nombre de services de transport international à grande vitesse a doublé, mais seule une infime partie des moyens de transport concernés circule à plus de 160 km par heure.

46. L'orateur a rappelé les priorités des passagers lorsqu'ils voyagent en train :

- Prix des billets abordables et compétitifs ;
- Ponctualité et fiabilité ;
- Confort de voyage.

47. Pour fournir un service efficace et satisfaisant aux passagers, il faut s'attaquer aux problèmes suivants : le manque d'accès aux informations sur les trajets, la mauvaise qualité du service, la mauvaise gestion des perturbations et l'insuffisance des dispositions prises en faveur des passagers à mobilité réduite.

K. Ministère des transports et des infrastructures de la Roumanie

48. Le Ministère roumain des transports et des infrastructures a fait part de la façon dont son pays envisage l'avenir du transport ferroviaire.

49. La Roumanie prévoit d'investir environ 27 milliards d'euros dans des projets ferroviaires. Elle est traversée par quatre corridors principaux. Le réseau principal comprend plus de 3 200 km de voies ferrées reliant les principaux centres économiques du pays. Les projets ferroviaires sont classés par ordre de priorité selon cinq critères scientifiques fondés sur des études indépendantes. Douze mesures différentes prises par le Gouvernement visent à stimuler la croissance du secteur ferroviaire à l'avenir. Les investissements prévus sont axés sur l'augmentation de la vitesse des trains, de la charge par essieu et de la capacité.

L. Large Infrastructure Projects

50. Large Infrastructure Projects a présenté ses travaux sur un projet de construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse reliant la Bulgarie aux pays voisins. Les nouvelles infrastructures relieront Athènes, Sofia et Bucarest, ce qui réduira considérablement la durée des trajets. Le projet serait financé conjointement par la Bulgarie et les pays voisins.

M. M. George Emmanoulopoulos, planificateur et ingénieur Transports

51. M. Emmanoulopoulos a expliqué le rôle essentiel que jouera le corridor C11 reliant l'Égypte, le Soudan, le Soudan du Sud et l'Ouganda. Ce corridor, qui comprend des liaisons ferroviaires, routières et fluviales, n'est pas opérationnel en raison du mauvais état de

nombreux tronçons et du conflit qui sévit au Soudan. Un autre problème auquel il faut faire face est la non-harmonisation des réseaux, notamment la différence des écartements utilisés dans les quatre pays. Cependant, la mise en place du corridor aurait un effet positif sur le développement économique de la région, notamment grâce aux liaisons entre les ports de Volos et d'Alexandrie.

N. Autriche

52. L'Autriche a présenté un document intitulé « Austrian experience on international rail passenger transport », qui contient des informations sur les services ferroviaires de liaison entre l'Autriche et les pays voisins, proposés par des entreprises publiques et privées. Des trains partent quotidiennement de Vienne vers de grandes villes européennes, avec des fréquences différentes selon la destination. Le nombre de trains de nuit a également augmenté au cours des dernières années et devrait continuer à croître.

O. Secrétariat de la Commission économique pour l'Europe

53. Le secrétariat a présenté l'étude intitulée « Les chemins de fer au centre de la reprise post-pandémique : mesures destinées à soutenir les transporteurs ferroviaires internationaux ». Ce document met en évidence la baisse du nombre de voyageurs par chemin de fer en raison de la pandémie de COVID-19 : en Europe, les volumes ont quasiment diminué de moitié entre 2019 et 2020. En raison de cette baisse, la plupart des pays ont mis en œuvre des politiques d'appui au secteur ferroviaire, notamment des réductions sur les redevances d'accès aux voies et des aides aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures. Dans le document susmentionné, il est reconnu que ces politiques ont été cruciales pour appuyer le secteur ferroviaire, mais il y est noté que le secteur de l'aviation a bénéficié de mesures économiques plus favorables. Il serait donc nécessaire de maintenir l'aide financière au secteur ferroviaire à l'avenir afin d'éviter tout désavantage dans la concurrence avec le transport aérien et de garantir une mobilité durable.

III. Considérations finales

54. Le secrétariat a conclu l'atelier sur « L'avenir du transport ferroviaire international de voyageurs » en résumant les nouveaux problèmes soulevés lors des exposés et des débats.

55. L'atelier a été considéré comme le point de départ d'une réflexion plus approfondie sur la manière de stimuler l'utilisation du rail comme moyen de transport durable remplaçant les secteurs des transports aérien et routier pour les voyages internationaux. Le développement du transport ferroviaire à grande vitesse a très souvent été cité comme une solution possible. En cette période où le secteur ferroviaire est encore en phase de reprise économique après la pandémie de COVID-19, il est essentiel de faciliter le transfert modal, ce qui est également fondamental pour le développement futur d'un transport durable. Plusieurs intervenants ont souligné que des investissements seraient nécessaires pour la réalisation de cet objectif, et que les besoins des voyageurs devaient toujours être pris en compte dans le processus.

56. Plusieurs projets pilotes en cours d'élaboration ou encore à l'étude ont montré le potentiel du transport ferroviaire international. Une fois les projets réalisés, la mutualisation des enseignements qui en seront tirés facilitera la réussite des futurs projets dans ce domaine.

57. Le Groupe de travail s'est félicité des interventions et des débats qui ont eu lieu lors de l'atelier et a décidé de poursuivre le dialogue sur la question à l'avenir.