



---

**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 3 de l'ordre du jour provisoire

**Vers une uniformisation du droit ferroviaire dans la région paneuropéenne  
et le long des corridors de transport Europe-Asie****Prochaines étapes de l'uniformisation du droit ferroviaire****Communication du secrétariat****I. Introduction et mandat**

1. À sa soixante-dix-septième session, tenue en novembre 2023, le Groupe de travail des transports par chemin de fer a adopté la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises. Cette convention a été conçue en tant que premier élément d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire. Elle a donc été élaborée dans l'idée que d'autres conventions devraient être créées en vue de former cet ensemble lorsque l'uniformisation des législations existantes le permettrait et en réponse à une demande ou à des lacunes législatives.

2. Le Groupe de travail a décidé de réfléchir, à sa soixante-dix-huitième session, à l'élaboration d'autres conventions en vue de l'uniformisation du droit ferroviaire. Le présent document a été établi afin de servir de base aux débats à ce sujet. En particulier, il met en lumière les conclusions des précédents débats relatifs à la demande ou aux besoins en la matière, lesquels ont eu lieu notamment au titre du mandat du Groupe d'experts pour l'uniformisation du droit ferroviaire (ci-après, le Groupe d'experts), ainsi que d'autres débats tenus au niveau intergouvernemental, en dehors du cadre des travaux du Groupe de travail et du Groupe d'experts, qui ont permis d'examiner les défis à relever dans le secteur ferroviaire et de recenser les lacunes législatives.

**II. Délibérations du Groupe d'experts pour l'uniformisation  
du droit ferroviaire**

3. Au cours de son mandat, le Groupe d'experts s'est penché sur les besoins d'uniformisation portant sur d'autres aspects que le contrat de transport, mais il n'a pas été en mesure de formuler des recommandations ou de proposer des mesures concrètes, sans même parler d'élaborer de dispositions juridiques précises. En outre, il convient de rappeler que de nombreux experts ont estimé que le Groupe d'experts avait été doté à l'origine des compétences nécessaires pour élaborer une convention uniformisée portant sur le contrat de transport, que beaucoup d'experts présents n'étaient pas en mesure de traiter d'autres aspects,



et que, par conséquent, de nouveaux groupes d'experts devraient être créés pour élaborer des instruments portant sur d'autres questions relatives au transport ferroviaire concernant lesquelles il fallait harmoniser la législation ou combler des lacunes législatives.

4. Le Groupe d'experts a également estimé que l'uniformisation ne devrait être recherchée que dans les domaines où de nouveaux instruments répondraient à un besoin précis du marché dans le secteur ferroviaire ou amélioreraient la position concurrentielle du rail par rapport à d'autres modes de transport, à la lumière des pratiques opérationnelles existantes ou prévues dans ce secteur entre l'Europe et l'Asie et au-delà.

5. Le Groupe d'experts s'est penché plus particulièrement sur le besoin d'uniformiser les législations relatives à l'utilisation des véhicules et des wagons ainsi qu'à l'utilisation des infrastructures. Par ailleurs, sa réflexion s'est axée sur le transport ferroviaire de marchandises plutôt que sur le transport de voyageurs, de sorte que tous les débats qui ont eu lieu, par exemple sur le cadre législatif régissant l'utilisation des véhicules, doivent être replacés dans ce contexte.

6. En ce qui concerne les textes relatifs aux véhicules et aux wagons, il a été constaté, sur la base d'un examen de haut niveau de leurs objectifs, que les Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV), figurant en appendice à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), et l'annexe 6 de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer reposaient sur des principes analogues, de sorte que des mesures pourraient être prises en vue de les uniformiser. Toutefois, il a également été relevé que l'article 4 de l'annexe 6 de l'Accord faisait référence aux normes techniques visées par l'annexe 5, auxquelles les wagons devaient satisfaire pour pouvoir être utilisés dans le cadre d'un transport international. Cela pourrait signifier que pour uniformiser les législations relatives aux wagons, il faudra également uniformiser les normes techniques.

7. Il faudrait procéder à une évaluation détaillée des normes techniques, laquelle prendrait beaucoup de temps, avant de pouvoir tirer une conclusion quant à l'uniformisation de l'ensemble. En parallèle, on pourrait uniformiser les réglementations et les normes concernant les aspects les plus utiles ou en élaborer, si nécessaire, pour renforcer ou faciliter les pratiques opérationnelles existantes ou prévues dans le secteur du transport ferroviaire.

8. En ce qui concerne les textes relatifs à l'utilisation des infrastructures, les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI), figurant en appendice à la COTIF, et l'annexe 4 de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer semblent avoir des objectifs différents, de sorte qu'une uniformisation de leurs dispositions ne serait pas possible. Le Groupe d'experts a toutefois relevé un cas qui pourrait justifier l'adoption de dispositions communes relatives à l'utilisation des infrastructures. Une partie, au moins, des experts était d'avis que si les entreprises ferroviaires étaient habilitées à exploiter le réseau, en tout ou partie, dans l'ensemble de la région de la CEE, il serait nécessaire d'adopter un texte législatif qui régirait les relations contractuelles entre : i) les entreprises ferroviaires habilitées à transporter des marchandises sur les réseaux des autorités ferroviaires étrangères et ii) les autorités ferroviaires/les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire étrangers. Les relations contractuelles concerneraient l'utilisation des infrastructures ainsi que les obligations et les responsabilités qui en découlent.

9. Le Groupe d'experts a aussi examiné brièvement les pratiques existantes en matière de transport ferroviaire de marchandises en tenant compte des différentes caractéristiques techniques des infrastructures ferroviaires, à savoir, d'une part, l'application généralisée d'un écartement standard (1 435 mm) dans la partie occidentale de la région de la CEE et, d'autre part, l'écartement dit « russe » (1 520 mm) dans la partie orientale.

10. Les technologies servant au transbordement et au changement de bogie dans les gares où a lieu le changement d'écartement ont été examinées. Le transbordement est principalement utilisé pour les marchandises transportées dans des conteneurs, auquel cas il n'y a pas de transfert de véhicules entre la zone COTIF et la zone relevant de l'Accord concernant le transport international de marchandises par chemins de fer.

11. Le changement de bogie est probablement la méthode privilégiée pour les chargements de marchandises dangereuses transportés par wagons spéciaux. Cela tient au fait que, pour ce type de marchandise, toute manipulation (pompage ou déversement) induit des risques supplémentaires en matière de sécurité et de pollution de l'environnement. Par ailleurs, la disponibilité de conteneurs-citernes permet de se passer de manipulation, vu qu'il suffit de transborder les conteneurs.

12. Une solution permettant d'éviter le changement de bogie consisterait à utiliser des bogies à écartement variable sur les véhicules, auquel cas les trains entiers pourraient traverser les postes de changement d'écartement. Des coûts supplémentaires liés à l'exploitation du véhicule et des coûts de réparation et d'entretien élevés sont à prévoir, ce qui explique sans doute pourquoi cette solution n'est pas très répandue.

13. Bien que le Groupe d'experts n'ait pas adopté une position commune à ce sujet, certains experts ont estimé que le transbordement de conteneurs resterait probablement la pratique opérationnelle la plus courante aux postes de changement d'écartement des voies pour le transport de marchandises. C'est pourquoi le Groupe n'a pas jugé urgent de procéder à l'uniformisation des textes législatifs relatifs à l'utilisation des véhicules pour le transport de marchandises.

14. Le Groupe d'experts a également abordé la question de la dématérialisation des documents dans le domaine du transport de marchandises. Il a été proposé d'envisager la dématérialisation des documents de transport ferroviaire sans se limiter à la lettre de voiture. De nombreux experts étaient d'ailleurs d'avis que la Convention relative au contrat de transport ferroviaire international de marchandises contenait toutes les dispositions nécessaires en matière de dématérialisation de la lettre de voiture.

15. Le Groupe d'experts a également procédé à un échange de vues sur les textes législatifs relatifs au transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Il s'est appuyé sur les travaux de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses et n'a pas relevé de problème réglementaire concernant le transport ferroviaire de marchandises dangereuses entre l'Europe et l'Asie qui nécessiterait de prendre des mesures législatives.

16. Enfin, le Groupe d'experts s'est brièvement intéressé aux normes relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des systèmes ferroviaires. Les États membres de l'Union européenne et la Commission européenne ont fait observer que ces normes étaient administrées au niveau de l'Union pour les États membres et faisaient l'objet d'une harmonisation et d'une simplification continues en interne. Cependant, bien qu'il soit souhaitable d'harmoniser et d'uniformiser les normes à l'avenir, le Groupe d'experts a estimé qu'il ne disposait pas des compétences et du mandat nécessaires pour engager des débats à ce sujet.

### **III. Résultats d'autres débats intergouvernementaux sur les défis liés au transport ferroviaire**

17. Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a organisé, en marge de sa soixante-sixième session, tenue en 2023, un atelier sur les moyens de créer une demande pour le transport intermodal et sur l'analyse du potentiel de transfert modal. Au cours de cet atelier, les participants ont échangé des vues sur les pratiques et les mesures qui pourraient améliorer la fiabilité ou la compétitivité du transport intermodal/combiné et ont conclu que certaines solutions permettant de renforcer la compétitivité du transport intermodal/combiné reposaient sur des améliorations à apporter au secteur ferroviaire. Ces améliorations sont notamment les suivantes :

- Amélioration de l'admission des conducteurs de train au trafic ferroviaire international : il semble nécessaire de recenser les solutions liées à la technologie et à l'automatisation qui faciliteraient l'admission des conducteurs de train au trafic international. Il a été recommandé de mettre en place un cadre réglementaire international de façon à généraliser l'application de ces solutions ;

- Accroissement de la possibilité d'insérer des sillons et de réduire le temps de réservation des sillons : il est nécessaire d'apporter plus de souplesse dans la réservation des sillons, ce qui permettrait de renforcer la capacité d'adaptation aux besoins de transport de marchandises. Une norme internationale pourrait éventuellement contribuer à faire en sorte que cela devienne une pratique courante ;
- Amélioration de la gestion des capacités : il est nécessaire de mettre en place une gestion des sillons fondée sur des mesures socioéconomiques transparentes. Une norme internationale pourrait s'avérer utile à cet égard ;
- Systèmes ferroviaires interopérables : l'existence de systèmes ferroviaires différents nuit à la productivité du transport ferroviaire sur de longues distances. Il convient d'uniformiser les normes ou d'en élaborer de nouvelles concernant les aspects les plus utiles.

#### IV. Perspectives et options

18. Comme suite à la recommandation formulée par le Groupe d'experts, le Groupe de travail souhaitera peut-être se pencher sur des questions qui, si elles faisaient l'objet de nouveaux instruments, permettraient d'améliorer le positionnement du secteur ferroviaire ou de faciliter le transport par chemin de fer en tenant compte des pratiques opérationnelles existantes ou prévues entre l'Europe et l'Asie et au-delà.

19. Bien que les débats antérieurs du Groupe d'experts se soient concentrés sur le transport de marchandises, le Groupe de travail voudra peut-être envisager la création d'instruments qui seraient destinés à faire partie d'un ensemble constituant un régime juridique uniformisé du transport ferroviaire et régleraient soit le transport de marchandises, soit le transport de voyageurs, soit les deux à la fois.

20. En ce qui concerne l'interopérabilité des normes relatives aux systèmes ferroviaires, le Groupe de travail voudra peut-être examiner les normes en cours d'élaboration dans certains pays ou groupes de pays et établir une norme applicable à l'ensemble de la région de la CEE, tout en s'efforçant d'uniformiser certaines normes existantes, s'il y a lieu et si cela répond à une demande. Une nouvelle norme sur l'attelage automatique numérique permettrait, par exemple, d'éviter que les normes varient entre l'Europe et l'Asie.

21. En outre, en ce qui concerne les normes existantes et leur uniformisation, le Groupe de travail souhaitera peut-être s'appuyer sur les données d'expérience d'un autre organe relevant du Comité des transports intérieurs, le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules, sous les auspices duquel a été élaboré l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues (Accord de 1998). L'Accord de 1998 existe parallèlement à l'Accord de 1958<sup>1</sup> et établit un processus par lequel les pays de toutes les régions du monde peuvent élaborer conjointement des Règlements techniques mondiaux ONU (RTM ONU), en réponse à une demande et concernant des questions précises, concernant la sécurité, les systèmes de protection de l'environnement, les sources d'énergie et la prévention du vol des véhicules à roues, de leurs équipements et de leurs pièces. À ce jour, 19 RTM ONU ont été élaborés et inscrits en tant qu'additifs dans le Registre mondial. De la même manière, des normes techniques mondiales sur le transport ferroviaire, répondant à une demande et concernant des questions précises, pourraient être élaborées et exister parallèlement à d'autres normes.

<sup>1</sup> Accord de 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements.

22. En conclusion, le Groupe de travail souhaitera peut-être réfléchir à la possibilité d'élaborer des instruments sur les questions suivantes :

- L'utilisation des wagons dans le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et au-delà pour le transport de marchandises ou de voyageurs, ou les deux ;
  - L'utilisation des infrastructures dans le transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et au-delà ;
  - Les normes interopérables à l'échelle mondiale ;
  - La dématérialisation des documents de transport ferroviaire ;
  - Les systèmes techniques facilitant l'admission des conducteurs de train au trafic international ;
  - Les normes relatives à la gestion des capacités et à l'attribution des sillons dans le secteur ferroviaire ;
  - Toute autre question.
-