



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/190  
26 novembre 1998

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports  
par chemin de fer

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DES TRANSPORTS  
PAR CHEMIN DE FER SUR SA CINQUANTE-DEUXIÈME SESSION  
(5-7 octobre 1998)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragaphes</u>
Participation . . . . .	1
Adoption de l'ordre du jour . . . . .	2
Activités d'organes de la CEE intéressant le Groupe de travail . . . . .	3 - 6
a) Commission économique pour l'Europe . . . . .	3
b) Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires . . . . .	4 - 6

Veuillez noter que la distribution des documents du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) n'est plus "restreinte". En conséquence, le secrétariat a adopté un nouveau système de numérotation selon lequel tous les documents autres que les rapports et les ordres du jour seront numérotés comme suit : TRANS/SC.2/année/numéro. L'ancien système de numérotation (par ex. TRANS/SC.2/187) sera conservé pour les rapports, ordres du jour, résolutions et autres publications importantes.

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragraphe</u> s
Suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement . . . . .	7 - 12
Étude de la situation des chemins de fer dans les pays membres . . . . .	13 - 18
Détermination de la capacité de l'infrastructure ferroviaire, y compris les aspects relatifs à la redevance d'utilisation .	19 - 24
Productivité des transports ferroviaires . . . . .	25 - 31
Incidences concrètes de la technique d'évaluation des risques	32 - 36
Facilitation du passage des frontières par les transports ferroviaires internationaux . . . . .	37 - 43
Harmonisation des conditions de fonctionnement des différents systèmes de transport ferroviaire . . . . .	44 - 48
Établissement d'un réseau ferroviaire européen classique et d'un réseau à grande vitesse . . . . .	49 - 50
Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) . . . . .	51 - 65
a) Situation concernant l'application de l'AGC . . . . .	51 - 55
b) Amendements proposés à l'annexe I de l'AGC . . . . .	56 - 59
c) Trafic ferroviaire total sur le réseau de l'AGC en 1990 . . . . .	60 - 62
d) Emplacement des grandes gares de triage du réseau ferroviaire européen . . . . .	63 - 65
Programme de recherche européen sur les transports (EURET)	66 - 67
Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) . . . . .	68 - 69
Application de l'heure d'été . . . . .	70 - 76
Assistance aux pays en transition . . . . .	77 - 79
Information sur les faits nouveaux dans divers domaines des transports par chemin de fer . . . . .	80
Projet de programme de travail pour 1999-2003 . . . . .	81 - 83

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>Paragraphes</u>
Questions diverses . . . . .	84
Dates de la prochaine session . . . . .	84
Adoption du rapport . . . . .	85

Annexes

Annexe 1 : Projet de résolution : Réduction du temps d'attente aux frontières  
des trains-navettes en circulation internationale

Annexe 2 : Programme de travail pour 1999-2003

---

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer a tenu sa cinquante-deuxième session du 5 au 7 octobre 1998 sous la présidence de M. E. Kosteas (Grèce). Ont participé à la réunion les représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Croatie, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suisse et Ukraine. Des représentants de l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD) et de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), organisations intergouvernementales, ont également pris part à la session ainsi que l'Union internationale des chemins de fer (UIC), organisation non gouvernementale.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour publié sous la cote TRANS/SC.2/189 et Add.1.

ACTIVITÉS D'ORGANES DE LA CEE INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL

a) Commission économique pour l'Europe

Document : E/1998/38-E/ECE/1365

3. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la cinquante-troisième session de la Commission économique pour l'Europe (23-25 avril 1998) et, en particulier, de la mise en oeuvre du processus de réforme et des directives pour classer les activités des organes subsidiaires principaux par ordre de priorité (E/1998/38-E/ECE/1365).

b) Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires

Documents : ECE/TRANS/125 et Add.1

4. Le Groupe de travail a été informé des questions intéressant ses activités examinées à la soixantième session du Comité des transports intérieurs (voir par. 83 à 92 du rapport du Comité).

5. À propos du processus de réforme, le Groupe de travail a été informé qu'à sa soixantième session (12-16 janvier 1998), le Comité avait examiné, entre autres, un certain nombre de questions concernant les incidences du processus de réforme sur le secteur des transports de la CEE. Il avait été décidé que le Groupe de travail principal des transports par chemin de fer conserverait son caractère permanent et deviendrait un groupe de travail (ECE/TRANS/125, par. 9).

6. Dans le cadre des questions liées au processus de réforme, le Groupe de travail s'est penché sur la procédure d'adoption du rapport sur sa session. Il a décidé d'adopter le rapport à la fin de la session en cours. Pour la session de 1999, il a été décidé, à titre expérimental, que le secrétariat dresserait la liste des décisions tenues adoptées par le Groupe de travail.

Cette liste serait incorporée dans le rapport établi par le Président et le Vice-Président après la session, avec le concours du secrétariat.

#### SUIVI DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

Documents : ECE/RCTE/CONF.2/FINAL; ECE/RCTE/CONF.3/FINAL; JMTE/1998/2

7. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (Vienne, 12-14 novembre 1997) sur la base de la Déclaration de Vienne (ECE/RCTE/CONF.2/FINAL) et du Programme commun d'action (ECE/RCTE/CONF.3/FINAL).

8. À ce sujet, il a constaté que la Déclaration abordait un certain nombre de domaines soulignant la relation réciproque entre les transports et l'environnement.

9. À propos du Programme commun d'action et du suivi de la Conférence régionale, le Comité des transports avait décidé, à sa soixantième session, d'évaluer à sa prochaine session les progrès réalisés dans le suivi de la Conférence régionale et prié ses organes subsidiaires d'inscrire cette question à leur ordre du jour et d'étudier dans quelle mesure ils pourraient contribuer à ce suivi (ECE/TRANS/125, par. 22).

10. Conformément à cette demande et après consultation du Président, le secrétariat avait estimé que l'élément III d), au niveau international, du Programme commun d'action (ECE/RCTE/CONF.3/FINAL) pourrait se prêter à des activités de suivi entreprises par le Groupe de travail. Cette information ainsi que celles communiquées par d'autres organismes intergouvernementaux, relevant ou non du système des Nations Unies, au sujet du suivi éventuel dans le cadre du Programme commun d'action avaient été regroupées par le secrétariat dans le document JMTE/1998/2 (anglais seulement), pour examen par la Réunion commune sur les transports et l'environnement (Genève, 7 juillet 1998), dont le rapport paraîtrait sous la cote JMTE/1998/4.

11. Après avoir examiné divers aspects relatifs à la contribution qu'il serait susceptible d'apporter, le Groupe de travail a décidé de retenir l'élément III d), au niveau international, du Programme commun d'action (ECE/RCTE/CONF.3/FINAL).

12. Le Groupe de travail a noté que ces questions seraient examinées, ainsi que les propositions d'autres organismes, lors d'une réunion de toutes les organisations internationales participant au processus de suivi de la Conférence, réunion qui se tiendrait avant la fin de 1998.

#### ÉTUDE DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER DANS LES PAYS MEMBRES

Documents : TRANS/SC.2/1998/1 et Add.1 à 6

13. En ce qui concerne l'évolution passée et future du trafic ferroviaire dans les pays membres, le Groupe de travail a constaté qu'il n'existait pas de schéma homogène. En effet, certains pays avaient connu au cours des dernières années un déclin régulier du volume des transports de voyageurs et de marchandises alors que la tendance était positive dans d'autres. Il fallait

aussi constater une autre différenciation dans ce même domaine : dans un même pays, le trafic voyageurs pouvait être en progression tandis que le tonnage de marchandises transportées diminuait. Dans le cas du trafic voyageurs, la tendance positive pouvait être attribuée au raccourcissement de la durée des trajets - ce qui était particulièrement vrai dans les pays dotés de trains à grande vitesse - et au fait qu'il était davantage tenu compte des besoins de la clientèle, ce qui supposait une amélioration du niveau des services et l'offre de produits nouveaux et meilleurs.

14. Dans le secteur ferroviaire, la séparation de l'exploitation et de l'infrastructure avait encore progressé et s'inscrivait dans un nouveau cadre juridique conforme aux principes de la Directive 91/440 de l'UE.

La réorganisation du secteur pouvait entraîner une différenciation selon les différentes fonctions à remplir : trafic voyageurs longue distance, trafic voyageurs local et régional, trafic marchandises, infrastructure, etc.

15. Le Groupe de travail a constaté que les programmes d'investissement dans les infrastructures ferroviaires étaient axés sur la modernisation des voies dans les couloirs de transit, l'électrification des lignes, l'amélioration des normes de sécurité, l'interopérabilité des lignes, etc. L'investissement dans le matériel roulant comportait l'achat de locomotives électriques et le renouvellement du parc de wagons et de voitures.

16. Le Groupe de travail a aussi été informé de la nouvelle situation concurrentielle du secteur ferroviaire des Pays-Bas, du développement du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, via le transsibérien, de l'interaction entre les trains à grande vitesse et le transport aérien et de l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire dans les couloirs de transport paneuropéens.

17. Le Groupe de travail s'est félicité de la qualité des renseignements communiqués à la session en cours et a prié les gouvernements d'en fournir, pour la prochaine session, sur les points suivants :

- i) Données sur l'évolution passée et future du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises;
- ii) Faits nouveaux observés suite à la réorganisation du secteur ferroviaire, une attention particulière étant accordée à la création de nouvelles compagnies ferroviaires;
- iii) Investissements dans i) l'infrastructure ferroviaire et ii) le matériel roulant.

18. Le Groupe de travail a décidé qu'à compter de 1999 les gouvernements devraient présenter tous les deux ans des renseignements sur les points susmentionnés, sauf si des faits nouveaux justifiaient qu'ils le soient chaque année.

DÉTERMINATION DE LA CAPACITÉ DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE, Y COMPRIS  
LES ASPECTS RELATIFS À LA REDEVANCE D'UTILISATION

Documents : TRANS/SC.2/1998/2 et Add.1.

19. Conformément à l'offre qu'ils avaient faite à la cinquante et unième session du Groupe de travail principal, les représentants des Pays-Bas et de l'Espagne avaient chacun rédigé une note indiquant les éléments à prendre en considération dans la détermination de la capacité de l'infrastructure ferroviaire, y compris les aspects relatifs à la redevance d'utilisation (TRANS/SC.2/188, par. 11).

20. En présentant sa note, le représentant des Pays-Bas a décrit les différents éléments à prendre en considération pour déterminer la capacité de l'infrastructure des chemins de fer : types de trafic, trafic aux heures de pointe et aux heures creuses, capacité attribuée à un exploitant, etc. Il a aussi abordé la question de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, qui pourrait être différenciée selon certains facteurs tels que la longueur et le poids du train, le type de transport (conteneurs, produits chimiques, etc.), la répartition heures de pointe/heures creuses ou la spécificité de l'itinéraire en ce qui concerne la vitesse moyenne.

21. À cet égard, le Groupe de travail a aussi rappelé les propositions de la Communauté européenne concernant l'établissement de directives sur les redevances d'infrastructure et l'attribution des capacités, et a pris note du Livre blanc établi par la Commission européenne "Redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures : approche par étape pour l'établissement d'un cadre commun en matière de tarification des infrastructures de transport dans l'Union européenne", dont un exemplaire a été distribué aux participants pendant la session.

22. En outre, le Groupe de travail a examiné les mesures envisagées pour faciliter le mouvement des marchandises dans les couloirs concurrentiels de fret européens.

23. Ayant été informé que le Gouvernement néerlandais établissait actuellement des règles sur l'utilisation de l'infrastructure, le Groupe de travail a demandé au représentant des Pays-Bas de présenter à sa prochaine session des informations à ce sujet, afin d'être mieux au fait des questions pratiques à prendre en considération lorsque différents exploitants ferroviaires utilisent l'infrastructure.

24. En outre, ayant pris note des activités entreprises au sein de la CE en matière d'infrastructure ferroviaire, le Groupe de travail a demandé à celle-ci de présenter à la prochaine session toutes informations utiles sur les progrès accomplis.

PRODUCTIVITÉ DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Documents : TRANS/SC.2/1998/3 et Add.1, et documents informels de l'UIC et du secrétariat.

25. Le Groupe de travail a examiné d'une manière assez approfondie les données communiquées par l'OSJD et l'UIC (TRANS/SC.2/1998/3 et Add.1) au sujet de la productivité des chemins de fer et a émis certaines observations sur les écarts entre les valeurs des indicateurs de productivité d'un pays à l'autre, écarts relativement importants dans certains cas. À ce sujet, le Groupe de travail a rappelé qu'il avait déjà fait observer à des sessions précédentes que le cadre technique, économique, politique, géographique, etc., de chaque pays influait, considérablement sur les évaluations de productivité. Conscient de ce fait, le Groupe de travail a constaté que la productivité du travail mesurée selon le nombre de salariés par kilomètre de réseau était très différente d'un pays à l'autre, l'intervalle des valeurs allant de 0,8 à 20,5. Dans une certaine mesure seulement, la productivité du travail se reflétait dans la productivité des transports de fret : ainsi, une comparaison entre deux pays a montré que, pour la même productivité du travail (nombre d'employés/km de réseau), la productivité des transports de marchandises (tonnes-km/km de réseau) pouvait plus que quintupler. Les différences entre pays étaient moins marquées lorsque les comparaisons étaient faites entre les niveaux de productivité du transport des marchandises par tonne-km/employé.

26. Le Groupe de travail a souligné que la difficulté principale de telles analyses était de veiller à comparer ce qui était comparable. Par exemple, il a noté que la "productivité" fondée sur les effectifs laissait à désirer car les entreprises ferroviaires sous-traitaient à des degrés divers les chemins de fer.

27. Il a été estimé que les résultats financiers, exprimés par les recettes et les dépenses, seraient peut-être l'un des moyens de juger de l'efficacité. Toutefois, la façon dont les résultats financiers étaient établis manquait actuellement d'uniformité.

28. Afin de poursuivre l'examen de la question à sa session de 1999, le Groupe de travail a demandé au représentant de l'UIC de fournir les données de ses membres sur les huit critères de productivité (mentionnés dans TRANS/SC.2/189, point 6) pour les années 1996 et 1997, en indiquant aussi les taux de croissance pour chacun des critères. Le représentant de l'OSJD a été prié de soumettre le même type de renseignements pour les chemins de fer membres de son organisation mais non de l'UIC.

29. En réponse à la demande du Groupe de travail qui avait demandé à l'UIC d'analyser les aspects sociaux, techniques, économiques et politiques de la productivité des chemins de fer (TRANS/SC.2/188, par. 17), le représentant de cette organisation avait soumis, sous forme de document informel une note sur les chiffres de productivité du transport ferroviaire, dans les seuls pays de l'UE et de l'AELE.

30. En se fondant sur cette note, le représentant de l'UIC a expliqué en détail l'interaction des différents facteurs influant sur la productivité des chemins de fer.



31. Afin de poursuivre la recherche de chiffres de productivité plus révélateurs, le Groupe de travail a demandé aux experts participant à ses sessions de commenter les explications données dans la note de l'UIC. Leurs observations seraient ensuite incluses dans une version remaniée de la note qui serait soumise à la prochaine session.

#### INCIDENCES CONCRÈTES DE LA TECHNIQUE D'ÉVALUATION DES RISQUES

Documents : TRANS/SC.2/1998/4 et Add.1 et 2

32. À sa cinquante et unième session, le Groupe de travail principal avait prié les Gouvernements de l'Allemagne, de la France, de la Grèce, des Pays-Bas et du Royaume-Uni de rédiger, pour la présente session, une note sur l'expérience acquise dans le domaine de la technique d'évaluation des risques (TRANS/SC.2/188, par. 21). Le Groupe de travail a noté que la contribution de l'Allemagne sur cette question figurait dans la rubrique b) du document TRANS/SC.2/1998/13/Add.1.

33. Sur la base de la documentation présentée, le Groupe de travail a souligné la nécessité d'évaluer les risques des activités de transport en fonction d'une approche cohérente et rationalisée des risques. À ce propos, il a aussi rappelé que la législation en vigueur dans le domaine de la sécurité exigeait l'application de mesures concrètes raisonnables pour limiter les risques et assurer la sécurité.

34. Le Groupe de travail a estimé qu'il serait utile que les pays aient une approche commune de l'évaluation des risques dans le secteur ferroviaire afin de permettre l'affectation la plus efficace possible des ressources.

35. Le Groupe de travail a donc prié le représentant des Pays-Bas de lui communiquer une copie des directives appliquées en matière de politique d'évaluation des risques; ces directives pourraient servir de base aux activités ultérieures dans ce domaine.

36. Le Groupe de travail a en outre prié le secrétariat de faire la synthèse des informations présentées sur la technique d'évaluation des risques en vue de comparer les différentes approches et d'en définir les caractères communs.

#### FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES PAR LES TRANSPORTS FERROVIAIRES INTERNATIONAUX

Documents : TRANS/SC.2/1998/5 et Add. 1 à 7; TRANS/SC.2/1998/17.

37. À leur cinquante et unième et soixantième sessions, respectivement, le Groupe de travail principal et le Comité des transports intérieurs ont abordé la question de la facilitation du passage des frontières par les transports ferroviaires internationaux (TRANS/SC.2/188, par. 22 à 27; ECE/TRANS/125, par. 90). En réponse à une demande du Groupe de travail principal, les gouvernements ont communiqué des renseignements sur les points indiqués au paragraphe 22 du document TRANS/SC.2/188.

38. Le Groupe de travail a noté que le temps d'arrêt des trains de voyageurs et de marchandises aux principaux points de passage des frontières variait fortement selon le pays. Beaucoup restait à faire pour améliorer la situation. De nouveaux progrès ont été accomplis dans la réduction des retards subis par les trains de voyageurs, grâce au partage des contrôles douaniers et d'identité, ce qui a éliminé des attentes inutiles aux frontières. Pour le transport des marchandises, il est recommandé que les formalités de passage des frontières et les contrôles phytosanitaires soient effectués aux terminaux de départ et d'arrivée. Un certain nombre de contacts bilatéraux et multilatéraux entre gouvernements et chemins de fer de pays voisins ont été consacrés à l'accélération de ces formalités.

39. Le Groupe de travail a été informé que le Comité des transports intérieurs avait approuvé à sa soixantième session sa décision visant à fixer à 60 minutes le temps maximal de passage des trains-navettes aux frontières.

40. Le Groupe de travail a examiné en détail le projet de résolution sur la réduction du temps d'arrêt aux frontières des trains-navettes en circulation internationale et a commenté certains aspects de ce texte. Vu la diversité des services intervenant dans les formalités aux frontières - douanes, police, contrôleurs techniques, sanitaires et phytosanitaires - le Groupe de travail a décidé que le projet de résolution serait soumis pour adoption au Comité des transports intérieurs. Le texte de la résolution adoptée par le Groupe de travail est reproduit à l'annexe 1 du présent rapport.

41. Le Président a informé le Groupe de travail que, dans le cadre de l'Initiative de coopération pour l'Europe du Sud-Est (SECI), la question de la réduction du temps d'attente des trains-navettes aux principaux postes frontière avait aussi été soulevée. Afin d'améliorer les transports ferroviaires internationaux dans la région de l'Initiative SECI, conformément à la décision du Groupe de travail des transports par chemin de fer, le Groupe de travail compétent de la SECI responsable de l'infrastructure des transports examinera avec l'aide d'une réunion informelle spéciale la question du temps d'attente aux frontières des trains-navettes faisant le parcours quotidien ou hebdomadaire de Sopron, via Bucarest et Sofia, à Salonique et de Sofia à Istanbul.

42. Le Groupe de travail a demandé à son Président de le tenir informé, à sa prochaine session, des progrès de l'amélioration du trafic ferroviaire international réalisés dans le cadre du projet SECI.

43. Le Groupe de travail a décidé de continuer à suivre les progrès accomplis dans le passage des frontières en circulation internationale et prié les gouvernements de lui soumettre à sa prochaine session des renseignements sur les questions suivantes :

- i) Durée d'attente moyenne des trains de voyageurs et de marchandises aux principaux points de passage des frontières;
- ii) Progrès réalisés (gain de temps en minutes) grâce à l'application des mesures prises par les gouvernements (par exemple, pour les contrôles douaniers, policiers, sanitaires et phytosanitaires) et les chemins de fer (par exemple, contrôle technique) pour réduire les temps de passage aux frontières des trains de voyageurs et de marchandises;

- iii) Autres mesures qu'il est envisagé de prendre afin d'éliminer les retards au passage des frontières;
- iv) Rapports succincts sur les contacts bilatéraux et multilatéraux pris entre gouvernements et compagnies de chemin de fer de pays voisins afin d'accélérer le passage des frontières dans le trafic ferroviaire international.

HARMONISATION DES CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DES DIFFÉRENTS SYSTÈMES DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Documents : TRANS/SC.2/1998/7 et Add.1

44. À sa cinquante et unième session, le Groupe de travail principal a examiné entre autres la question de l'harmonisation des conditions de fonctionnement des deux systèmes juridiques différents qui s'appliquent au transport ferroviaire, à savoir le COTIF/CIM et le SMGS pour le transport des marchandises et le COTIF/CIV et le SMPS pour le transport des voyageurs (TRANS/SC.2/188, par. 28 à 31). Compte tenu des travaux de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et de l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD) dans ce domaine, le Groupe de travail principal avait demandé à ces deux organisations de lui communiquer d'autres renseignements sur les progrès réalisés pour éliminer les difficultés rencontrées dans le transport international par chemin de fer du fait de l'existence de deux systèmes juridiques différents.

45. Le représentant de l'OTIF a souligné que la contribution apportée précédemment par son organisation sur la question débattue restait valable. À son avis, la solution la plus facile pour harmoniser ces deux systèmes serait qu'un grand nombre d'États qui, actuellement, n'appliquent que les accords SMGS et SMPS adhèrent à l'OTIF.

46. Le représentant de l'OSJD a rappelé les efforts déployés précédemment par son organisation et par l'OTIF pour résoudre les problèmes rencontrés dans l'harmonisation des conditions des deux systèmes juridiques. D'autres efforts devraient à son avis être tentés pour mettre au point progressivement des solutions appropriées dans ce sens. Une solution générale pourrait d'après lui être élaborée sur la base des expériences concrètes faites sur des itinéraires de transport précis.

47. Le représentant de l'Ukraine a souligné l'importance des itinéraires expérimentaux et de la poursuite de la recherche de solutions appropriées grâce à des efforts concertés de l'OTIF et de l'OSJD.

48. Le Groupe de travail a décidé d'examiner cette question tous les deux ans, à encourager les deux organisations à poursuivre leurs efforts afin d'harmoniser les conditions des deux systèmes juridiques applicables au transport ferroviaire et les a priés de lui transmettre à sa session de l'an 2000 un rapport sur les progrès réalisés.

ÉTABLISSEMENT D'UN RÉSEAU FERROVIAIRE EUROPÉEN CLASSIQUE ET D'UN RÉSEAU À GRANDE VITESSE

Documents : TRANS/SC.2/1998/8 et Add.1 à 6 et TRANS/SC.2/1998/15

49. Le Groupe de travail a pris note des très nombreux renseignements utiles communiqués par les gouvernements et les organisations internationales.

50. Le Groupe de travail a décidé de poursuivre l'examen de cette question dans l'avenir et il a demandé aux gouvernements, à la CEE, l'UIC et l'OSJD de lui communiquer, pour sa prochaine session, des renseignements sur les faits nouveaux concernant : i) un réseau ferroviaire européen classique, et ii) un réseau ferroviaire européen à grande vitesse (y compris des informations sur la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, les transports régionaux et les transports urbains).

ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FER (AGC)

a) Situation concernant l'application de l'AGC

51. Le Groupe de travail a rappelé la décision F (43) adoptée par la Commission à sa quarante-troisième session, dans laquelle celle-ci invitait "les Gouvernements des pays membres de la CEE à envisager de prendre toutes les mesures nécessaires pour devenir Parties à l'AGC" (E/1998/36-E/ECE/1170, chap. IV) et il a noté que les pays suivants étaient actuellement Parties à l'AGC, ce qui portait à 22 le nombre total de Parties contractantes : Allemagne, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie (succession), ex-République yougoslave de Macédoine (succession), Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pologne, Portugal, République de Moldova (succession), République tchèque (succession), Roumanie, Slovaquie (succession), Slovénie (succession), Turquie, Ukraine et Yougoslavie.

52. Le Groupe de travail a noté que les amendements proposés par l'Italie (au nom du Portugal) et la République de Moldova, qui avaient été examinés et adoptés lors de la cinquantième session du Groupe de travail principal, étaient entrés en vigueur le 12 février 1998 (Notification dépositaire : C.N.457.1997, Treaties-2).

53. Le Groupe de travail a par ailleurs été informé que le représentant de la Belgique avait fait savoir, lors de la cinquante-huitième session du Comité des transports intérieurs, que des procédures avaient été engagées pour que son pays devienne Partie contractante à l'AGC (ECE/TRANS/116, par. 19).

54. Le Groupe de travail a pris acte de ce que le Gouvernement autrichien envisageait d'engager la procédure de ratification pour devenir Partie contractante à l'AGC début 1999.

55. Enfin, le Groupe de travail a pris note de la situation relative à l'application de l'AGC dans les pays membres et invité les gouvernements qui n'avaient pas encore adhéré à l'Accord à envisager la possibilité de le faire.

Il a demandé aux gouvernements qui n'avaient pas encore informé le secrétariat i) de la raison pour laquelle ils n'avaient pas pu devenir Parties audit Accord, et ii) de la possibilité d'y adhérer un jour, de le faire le plus tôt possible.

b) Amendements proposés à l'annexe I de l'AGC

Document : TRANS/SC.2/1998/9

56. À leurs cinquante et unième et soixantième sessions, respectivement, le Groupe de travail principal des transports par chemin de fer et le Comité des transports intérieurs avaient poursuivi l'examen de l'extension du réseau AGC aux pays d'Asie centrale et du Caucase membres de la CEE. Les deux organes avaient prié le secrétariat de poursuivre les travaux, par l'intermédiaire de son Conseiller régional, sur l'établissement d'un réseau cohérent de transport ferroviaire dans cette région et de présenter un projet qui serait examiné par le Groupe de travail à sa prochaine session (TRANS/SC.2/188, par. 43 à 45 et ECE/TRANS/125, par. 85).

57. Conformément à la demande du Groupe de travail principal et du Comité et tenant compte des activités entreprises par l'Organisation de coopération des chemins de fer (OSJD) et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) pour établir des réseaux ferroviaires dans la région, le secrétariat avait établi un projet de carte d'un réseau de transport ferroviaire dans les pays d'Asie centrale et du Caucase membres de la CEE, extension du réseau établi par l'AGC.

58. Un membre du secrétariat a informé le Groupe de travail que les propositions d'amendement concernant l'extension des lignes ferroviaires de l'AGC aux pays d'Asie centrale et du Caucase membres de la CEE seraient transmises en temps voulu aux gouvernements intéressés pour commentaire.

59. Rappelant la décision H (50) ainsi que la décision prise par le Comité à sa cinquante-neuvième session (ECE/TRANS/119, par. 90 et 91), le Groupe de travail a invité tous les pays d'Asie centrale et du Caucase à devenir Parties contractantes à l'AGC.

c) Trafic ferroviaire total sur le réseau de l'AGC en 1990

Document : TRANS/SC.2/1998/18

60. À sa cinquante et unième session, le Groupe de travail principal avait demandé à nouveau aux Gouvernements de la Bosnie-Herzégovine, de la Grèce, des Pays-Bas et de l'Ukraine de présenter le plus tôt possible des données sur le trafic ferroviaire total pour 1990 afin qu'elles soient examinées à la présente session (TRANS/SC.2/188, par. 46 et 47).

61. Le Groupe de travail a pris note des données présentées par la Grèce.

62. Il a prié les gouvernements de lui fournir pour sa prochaine session des données sur le trafic ferroviaire total du réseau AGC en 1995.

d) Emplacement des grandes gares de triage du réseau ferroviaire européen

Documents : TRANS/SC.2/1998/10 et Add.1; document informel établi par le secrétariat

63. À sa cinquante et unième session, le Groupe de travail principal avait pris note des renseignements relatifs aux grandes gares de triage du réseau ferroviaire européen de l'annexe 1 à la résolution No 66/Rev.1 (TRANS/SC.2/165/Rev.1) et prié les gouvernements qui n'avaient pas encore mis à jour la liste de ces gares de le faire le plus rapidement possible (TRANS/SC.2/188, par. 50 et 51).

64. Le Groupe de travail a noté que les pays avaient mis à jour leurs listes respectives des grandes gares de triage du réseau ferroviaire européen. mais bien qu'il ait été initialement prévu de réduire le nombre de ces gares (voir aussi TRANS/SC.2/178, par. 43), cet objectif n'avait dans un certain nombre de cas pas été atteint comme en témoignaient les réponses reçues.

65. Le Groupe de travail a donc demandé au secrétariat i) d'envoyer la liste des gares de triage aux pays concernés en leur demandant de la revoir à nouveau en vue de réduire éventuellement le nombre de ces gares et ii) de distribuer ensuite la liste en tant qu'annexe à la Résolution No 66 dans une version révisée du document TRANS/SC.2/165/Rev.1.

PROGRAMME DE RECHERCHE EUROPÉEN SUR LES TRANSPORTS (EURET)

Documents : documents informels de la CE

66. À sa cinquantième session, le Groupe de travail principal avait demandé au représentant de la CE de fournir des renseignements sur le système de gestion du trafic ferroviaire européen ainsi que sur l'évolution future du programme de recherche communautaire (TRANS/SC.2/186, par. 71 à 73).

67. Le représentant de la CE n'étant pas présent à la session en cours, le Groupe de travail a décidé d'examiner à sa prochaine session les documents concernant le "système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS)", le "5ème programme-cadre de recherche et de développement technologique", l'"innovation par la coopération en matière de signalisation ferroviaire - l'initiative ERTMS de la Communauté" et un "bilan des projets appuyés au titre du quatrième programme-cadre de la Communauté européenne".

PROJET DE CHEMIN DE FER TRANSEUROPEEN (TER)

Document : TRANS/SC.2/1998/6

68. Un membre du secrétariat a informé le Groupe de travail des principales activités entreprises récemment dans le cadre du projet TER et a fait état à ce sujet des aspects techniques, juridiques et économiques, qui étaient exposés en détail dans le document TRANS/SC.2/1998/6.

69. Soulignant l'importance des activités entreprises, le Groupe de travail a prié le secrétariat de lui faire également rapport à sa prochaine session sur les faits nouveaux enregistrés dans le cadre du projet TER.

#### APPLICATION DE L'HEURE D'ÉTÉ

Documents : TRANS/SC.2/1998/12 et Add.1 à 6; TRANS/SC.2/1998/16

70. À leurs cinquante et unième et soixantième sessions, respectivement, le Groupe de travail principal et le Comité des transports intérieurs avaient examiné des questions relatives à l'application de l'heure d'été en Europe (TRANS/SC.2/188, par. 60 à 67; ECE/TRANS/125, par. 91 et 92).

71. Suite à une demande du Groupe de travail principal, les gouvernements et la CE avaient communiqué des renseignements sur les dispositions prises en matière d'heure d'été, pour examen à la session en cours.

72. Il a été rappelé que, selon la huitième Directive du Parlement européen et du Conseil (22 juillet 1997), le début et la fin de l'application de l'heure d'été dans l'Union européenne avaient été harmonisés pour les années 1998 à 2001. La période retenue allait du dernier dimanche de mars au dernier dimanche d'octobre.

73. Le Groupe de travail a également pris acte d'un document rédigé par le secrétariat pour faire le point de l'application de l'heure d'été en Europe (TRANS/SC.2/1997/16).

74. Compte tenu des avantages de dates communes pour l'application de l'heure d'été dans les pays membres de la CEE, le Groupe de travail a demandé à nouveau aux gouvernements de conserver comme objectif l'harmonisation du début et de la fin de l'heure d'été en Europe.

75. Afin de poursuivre l'examen des dispositions relatives à l'heure d'été, le Groupe de travail a demandé aux gouvernements et à la CE de communiquer au secrétariat des renseignements sur la question, pour examen à la prochaine session.

76. En outre, le Groupe de travail a demandé aux gouvernements d'étudier la possibilité d'allonger la durée d'application de l'heure d'été et de faire en sorte qu'une période à moyen terme soit appliquée pour les mêmes années dans tous les pays d'Europe.

#### ASSISTANCE AUX PAYS EN TRANSITION

Document : TRANS/WP.5/1998/7

77. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/WP.5/1998/7, sur l'assistance fournie aux pays en transition et souligné, en particulier, l'importance du séminaire sur la sécurité ferroviaire et l'augmentation de la vitesse, tenu à Paris du 22 au 24 septembre 1997.

78. Le Groupe de travail a demandé aux gouvernements et aux organisations internationales de communiquer au secrétariat des informations sur : i) les questions concernant particulièrement les pays en transition qui pourraient être ajoutées à son programme de travail et ii) les thèmes qui pourraient être incorporés à la liste des ateliers du Comité (voir ECE/TRANS/125/Add.1, élément de programme 02.1.1, rubrique "o").

79. Le Groupe de travail a été informé que, conformément à une directive européenne, les entreprises transportant des matières dangereuses devaient, dès 2001, compter parmi leur personnel un conseiller en matière de sécurité. Les participants ont estimé qu'il serait judicieux de prévoir la formation de ces conseillers.

INFORMATION SUR LES FAITS NOUVEAUX DANS DIVERS DOMAINES DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Documents : TRANS/SC.2/1998/13 et Add.1 à 6

80. Le Groupe de travail a examiné les documents susmentionnés et vu l'utilité des renseignements qu'ils contenaient, a prié les gouvernements et les organisations internationales de communiquer au secrétariat, avant sa prochaine session, du matériel pertinent sur les rubriques a) à d) du point 16 de l'ordre du jour (TRANS/SC.2/189) dans le cas où des faits nouveaux se seraient produits d'ici là.

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 1999-2003

Document : TRANS/SC.2/1998/14

81. Pour l'examen du projet de programme de travail, les participants ont tenu compte des directives adoptées par le Comité des transports intérieurs à sa soixantième session (12-16 janvier 1998) à ce sujet (ECE/TRANS/125, par. 138 à 145) ainsi que de la décision adoptée par la Commission à sa cinquante-troisième session (21-23 avril 1998), sur les "directives communes pour classer les activités des organes subsidiaires principaux par ordre de priorité" (E/1998/38-E/ECE/1365, par. 29).

82. Suite à l'examen de la question du suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement (par. 11), le Groupe de travail a décidé que la rubrique pertinente du Programme commun d'action (ECE/RCTE/CONF.3/FINAL) devrait être incorporée dans son programme de travail.

83. Le Groupe de travail a adopté le programme reproduit à l'annexe 2 du présent rapport.

QUESTIONS DIVERSES

Dates de la prochaine session

84. Le Groupe de travail a noté que les dates de sa prochaine session avaient été fixées provisoirement du 6 au 8 octobre 1999.

ADOPTION DU RAPPORT

85. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté le rapport de sa cinquante-deuxième session sur la base du projet établi par le secrétariat.

---



Annexe 1

PROJET DE RÉSOLUTION

RÉDUCTION DU TEMPS D'ATTENTE AUX FRONTIÈRES DES TRAINS-NAVETTES  
EN CIRCULATION INTERNATIONALE

Le Comité des transports intérieurs,

Rappelant que la politique des transports a pour objectif général de promouvoir des systèmes de transport efficaces, cohérents, équilibrés et souples qui répondent aux attentes des gouvernements des pays membres de la CEE sur les plans économique, social et environnemental ainsi qu'en matière de sécurité,

Soulignant qu'il est de plus en plus nécessaire de s'efforcer de parvenir à un développement durable des transports en favorisant l'utilisation de modes de transport écologiquement rationnels, notamment le développement du transport ferroviaire,

Conscient de l'importance des difficultés que connaît toujours le transport ferroviaire au passage des frontières, difficultés préjudiciables au libre mouvement des voyageurs et des marchandises,

Constatant à ce sujet que les frontières des États s'effacent progressivement alors que les frontières ferroviaires restent difficiles à franchir,

Réaffirmant la nécessité de promouvoir la facilitation du transport ferroviaire international, en particulier, par la simplification et l'harmonisation des formalités et des documents administratifs et techniques requis au passage des frontières,

Soulignant l'importance des travaux menés par la CEE pour faciliter le passage des frontières dans le trafic ferroviaire international,

Prenant acte avec satisfaction de la gamme étendue des mesures appliquées grâce à l'action conjointe des compagnies de chemin de fer et des gouvernements pour accélérer le trafic ferroviaire de voyageurs et de marchandises et des progrès ainsi réalisés,

1. Rend hommage aux efforts faits par les gouvernements et les compagnies de chemin de fer pour réduire, en particulier, le temps d'attente des trains-navettes aux frontières, tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises;

2. Constate que malgré ces efforts le temps d'attente des trains-navettes aux frontières reste non négligeable, ce qui affaiblit considérablement la compétitivité du transport ferroviaire sur le marché des transports;

3. Dans le but précisément d'améliorer les prestations offertes par le transport ferroviaire international et d'accroître la compétitivité du secteur ferroviaire :

- a) invite les gouvernements des pays membres de la CEE à intensifier leurs efforts pour rechercher rapidement dans le cadre de leurs compétences les solutions appropriées afin de limiter globalement à 60 minutes (30 minutes pour chacun des deux pays) la durée du temps d'attente des trains-navettes aux frontières;
- b) invite également les organisations internationales non gouvernementales spécialisées dans le domaine ferroviaire à inciter les entreprises ferroviaires qui en sont adhérentes à faire de même dans le cadre de leurs compétences.

4. Prie le Groupe de travail des transports par chemin de fer de suivre l'application de la présente résolution et de lui faire rapport sur les évolutions constatées.

---



#### ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

- d) [b)] Enquête périodique concernant le trafic de voyageurs et de marchandises sur les divers tronçons du réseau AGC, afin de faciliter la planification des transports; la [première] **deuxième** enquête est effectuée sur la base des données de l'année [1990] **1995** [(1998)]. **Résultat attendu : rapport sur le trafic ferroviaire total sur le réseau de l'AGC en 1995. (1999)** **Priorité : 2**

#### II. Projet spécial : Chemin de fer transeuropéen (TER).

Exposé succinct : Dans le contexte de la CEE/ONU, les pays du TER ont créé un cadre administratif et financier approprié dans le but de mettre en place un réseau ferroviaire au sein d'un système ferroviaire européen intégré.

#### Travail à faire :

- a) Étude des faits nouveaux concernant particulièrement le projet afin d'encourager le trafic ferroviaire international. (Projet permanent). **Résultat attendu : rapport de situation annuel sur les activités menées dans le cadre du projet TER.** **Priorité : 1**
- b) Examen des possibilités de financement du TER afin de promouvoir la construction de grandes lignes ferroviaires internationales et la modernisation des lignes existantes. (Projet permanent) **Priorité : 3**
- c) Examen de l'application éventuelle des résultats obtenus dans le cadre du projet à d'autres activités CEE/ONU ayant trait à l'infrastructure ferroviaire, notamment la mise en oeuvre de l'AGC et de l'AGTC, afin de tirer parti des expériences mutuelles. (Projet permanent) **Priorité : 2**

#### III. Coopération interrégionale

Exposé succinct : Coopération avec d'autres commissions régionales et organes internationaux participant au développement des liaisons interrégionales.

Travail à faire : Le Groupe de travail principal sera tenu informé des échanges de renseignements entre les secrétariats des commissions régionales et d'autres organes internationaux afin de bénéficier de l'expérience acquise dans d'autres régions du monde. (Projet permanent) **Priorité : 3**

- 02.4.2 Harmonisation des prescriptions applicables au transport international par chemin de fer, y compris à la sécurité ferroviaire et à la facilitation de son exploitation **Priorité : 1**

#### Exposé succinct :

- a) Simplification et harmonisation des formalités administratives, notamment des documents et des formalités au passage des frontières.

- b) Harmonisation et normalisation des prescriptions applicables à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, y compris leur informatisation.
- c) Élaboration de propositions et préparation d'études visant à renforcer et à unifier le transport ferroviaire pour améliorer sa position sur le marché des transports internationaux.
- [d] [Étude des problèmes d'interface des chemins de fer à écartements différents (techniques de transbordement/de changement d'écartement, dispositions logistiques destinées à faciliter les transbordements).]
- d) [e)] Analyse des problèmes relatifs à l'harmonisation et à l'amélioration de la sécurité ferroviaire.
- e) [f)] [Examen] **Suivi de l'évolution** des dispositions juridiques régissant le contrat de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, en vue d'instaurer un régime juridique normalisé (harmonisation du SMGS/SMPS et du CIM/CIV).

Travail à faire : Le Groupe de travail principal des transports par chemin de fer entreprendra les activités suivantes :

#### ACTIVITÉS PERMANENTES

- a) Examiner les difficultés particulières rencontrées au passage des frontières dans le trafic voyageurs et le trafic marchandises afin d'accélérer les opérations de passage des frontières et d'élaborer un programme pour résoudre les problèmes communs à plusieurs itinéraires. (Projet permanent). **Résultat attendu : rapport sur les contacts bilatéraux et multilatéraux entre les gouvernements et les compagnies ferroviaires pour améliorer le passage des frontières dans le transport ferroviaire international. (1999)** **Priorité : 1**
- b) Envisager la suite à donner à la mise en oeuvre des recommandations et, le cas échéant, élaborer des textes nouveaux ou modifier les textes en vigueur, notamment pour faciliter le passage des frontières afin d'améliorer le trafic ferroviaire international. (Projet permanent) **Priorité : 1**
- c) Examiner les prescriptions relatives à l'exploitation et à la réglementation du transport ferroviaire, la réduction des délais d'acheminement et l'amélioration de la précision des mouvements dans le transport international de marchandises, les innovations introduites dans l'exploitation des chemins de fer, l'intégration des services de différentes administrations ferroviaires. (Projet permanent). **Priorité : 2**

- d) [é] Étudier les possibilités d'harmoniser l'application et les dates de l'heure d'été afin d'améliorer la qualité du transport ferroviaire. (Projet permanent). **Résultat attendu : rapport sur l'application de l'heure d'été. (1999)** **Priorité : 1**
- e) Analyse des politiques des pouvoirs publics en matière de sécurité ferroviaire, afin de contribuer à améliorer la sécurité des transports internationaux. (Projet permanent). **Résultat attendu : rapport sur la technique d'évaluation des risques dans le transport ferroviaire. (1999)** **Priorité : 1**
- f) [d)] Analyser les divers éléments de productivité dans le transport ferroviaire et les possibilités d'accroître la productivité des chemins de fer, en particulier pour le transport international. [(1998)]. **Résultat attendu : rapport sur le développement de la productivité du transport ferroviaire dans les pays membres. (1999)** **Priorité : 2**
- g) [f)] Examen, sur la base des rapports des organisations internationales concernées, des progrès accomplis en matière d'harmonisation des dispositions juridiques régissant le contrat de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer, afin d'assurer la compatibilité des dispositions concernées. [(1998)]. **Résultat attendu : rapport des organisations internationales concernées sur les progrès faits vers l'élimination des difficultés dues à l'existence de régimes juridiques différents dans le domaine du transport ferroviaire international. (2000)** **Priorité : 3**

-----