



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2003/14  
13 août 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer  
(Cinquante-septième session, 21-23 octobre 2003,  
point 11 de l'ordre du jour)

**PROJET DE CHEMIN DE FER TRANSEUROPEEN (TER)**

**Rapport sur les activités menées en 2003**

**Introduction**

L'Accord relatif au Fonds d'affectation spéciale pour la coopération dans le cadre du TER garantit la réalisation des objectifs principaux de ce projet de la CEE, qui a mis ses structures et son expérience au service de la réforme des réseaux ferroviaires et des systèmes de transport combiné dans les pays membres et de l'amélioration de la qualité des services, conformément aux nouvelles normes et à la nouvelle situation des transports en Europe. Le projet TER compte à ce jour 16 pays membres: Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Turquie. S'y ajoutent cinq pays observateurs (Biélorus, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova, Serbie-et-Monténégro et Ukraine), qui ont participé à diverses activités liées au projet TER.

La coopération avec d'autres organismes internationaux, principalement la Commission européenne et l'Union européenne, est poursuivie sans relâche, pour le plus grand bien tant des pays membres du projet TER que de ces organisations et de leurs États membres. Du reste, trois pays appartenant à l'Union européenne et huit pays candidats à l'adhésion à l'UE sont membres du projet TER. Son statut international aujourd'hui largement reconnu fait du projet TER un partenaire avec lequel il faut compter dans les transports.

### **Coopération régionale dans le domaine des transports**

Depuis plus de 10 ans, le projet TER constitue le cadre de coopération que les pays d'Europe centrale et orientale ont mis en place en vue de promouvoir et de mettre en œuvre des initiatives en faveur d'un système de transport ferroviaire et combiné international performant, conformément aux accords paneuropéens sur les infrastructures.

### **Dans ce contexte, il convient de rappeler les principaux objectifs spécifiques du chemin de fer transeuropéen:**

- Coordonner la mise en conformité de l'infrastructure du réseau TER avec les normes AGC et AGTC;
- Contribuer à la modernisation du matériel roulant;
- Aider les gouvernements des pays participants à améliorer la productivité et à adapter l'organisation des chemins de fer à une gestion orientée vers le marché;
- Constituer une base de données sur le système de transport ferroviaire et de transport combiné dans la région;
- Coordonner l'amélioration des paramètres d'exploitation et faciliter le passage des frontières en vue de supprimer les goulets d'étranglement entravant les transports ferroviaires internationaux;
- Développer la coopération entre les pays membres dans le cadre de l'élaboration d'études;
- Promouvoir la coopération entre les pays membres dans le domaine du transport combiné;
- Promouvoir les activités de formation à l'intention des experts des pays membres.

La session 2002 du SC.2 a été l'occasion de présenter des informations détaillées sur les questions ci-dessus.

### **Stratégie à court terme pour le TER**

Fort d'une expérience précieuse acquise dans de nombreux domaines, le TER a élaboré une nouvelle stratégie à court terme devant lui permettre de progresser plus rapidement dans l'accomplissement de sa mission ainsi que dans l'intégration du réseau TER au système de transport européen.

Cette stratégie vise principalement à intégrer le TER dans le nouveau système de transport européen et à renforcer la coopération avec l'UE. Elle devrait permettre non seulement d'assurer cette intégration mais également de donner une place au projet TER dans les plans de développement des infrastructures européennes, d'instaurer une coopération plus étroite entre le TER et d'autres initiatives et projets connexes, d'appliquer plus largement le concept intermodal, de mettre en œuvre des plans de développement et des projets opérationnels complémentaires

entre le TER, le TEM et d'autres composantes des réseaux européens, de contribuer de façon déterminante au développement du concept des plates-formes logistiques en tant que nouvelle composante du réseau ferroviaire et enfin et surtout, d'obtenir un plus grand appui politique de la part des gouvernements des pays membres en vue de l'exécution de projets relatifs au transport ferroviaire et au transport combiné dans la région.

L'objectif principal de cette stratégie est d'élaborer un plan directeur relatif aux grands projets de transport ferroviaire et combiné prêts à être mis en œuvre dans la région du TER. D'ici à la mi-2004, toutes les parties s'intéressant au domaine devraient pouvoir avoir accès à ses conclusions.

En adoptant cette stratégie, les pays du TER ont donné la preuve de leur détermination à avancer dans la recherche de solutions aux problèmes du transport ferroviaire et à faciliter ainsi l'intégration des réseaux de transport des PECO au système paneuropéen.

### **Activités liées au TER menées en 2003**

Le 29 mai 2003, le TER a consacré une réunion spéciale à l'examen et à l'adoption des grandes orientations des Plans directeurs des projets TEM et TER.

Le Comité directeur du TER a tenu sa dix-septième session le 30 mai 2003, en Slovaquie et a approuvé la mise en œuvre du plan directeur du projet TER, conformément aux grandes orientations qui avaient été étudiées, révisées, et adoptées précédemment à l'occasion de la réunion spéciale du TER consacrée au plan directeur.

Le plan directeur du projet TER sera établi conjointement par la CEE, le Bureau central du projet TER, des consultants externes, ainsi que par les pays membres et les pays observateurs, soit au total 21 pays d'Europe centrale et orientale.

Conformément aux grandes orientations, le plan directeur du réseau TER conduira à définir des investissements prioritaires, à établir un échéancier, à évaluer les coûts encourus et à financer de façon adéquate les aménagements nécessaires. Selon l'échéancier, le plan directeur du projet TER sera établi dans un délai d'un an à compter de septembre 2003.

Le Groupe des coordonnateurs nationaux du TER s'est réuni à Budapest les 23 et 24 janvier 2003 pour décider d'une stratégie concernant ses activités liées à sa base de données et au Système d'information géographique (SIG). Cette réunion a été l'occasion non seulement d'envisager de nouveaux objectifs en rapport avec la base de données TER et l'application du SIG – objectifs guidés par la nécessité d'encourager l'échange de données entre les pays membres du TER – mais aussi d'étudier les analyses et les études comparatives relatives à la modernisation des chemins de fer, ainsi que les progrès réalisés dans ce domaine par les pays membres. Le Groupe a décidé de publier un tableau comparatif des normes et paramètres applicables au réseau TER et des normes fixées par la CEE dans l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC). Les coordonnateurs nationaux du TER sont parvenus à un accord sur les nouveaux objectifs des activités du TER relatives à sa base de données et au SIG, sur la nouvelle structure de données du TER et ses nouvelles modalités de travail et sur la mise au point d'un modèle d'application

SIG pour le TER. Ils ont en outre décidé de fixer des échéances réalistes pour la collecte et le traitement des données et la diffusion des résultats.

Ils ont également réfléchi à la manière de permettre aux pays membres d'utiliser et d'analyser plus en détail, de façon harmonisée, les résultats obtenus dans le cadre de la base de données TER et du SIG. Ils ont estimé que l'organisation de cours de formation à l'intention des spécialistes des données était très utile. Ils ont en outre eu la possibilité de participer à des visites organisées par les experts nationaux du Bureau central du projet TER à Budapest en vue de favoriser les consultations, le partage des connaissances et l'échange d'informations.

La session du Groupe de travail des questions administratives et financières s'est tenue du 9 au 11 avril 2003 à Graz (Autriche). Parmi les principales questions abordées, on citera: les mesures prises par les compagnies ferroviaires en vue d'une gestion orientée vers le marché, la suppression des obstacles et des lacunes entravant le développement du transport combiné international dans la région, la promotion de la nouvelle image des gares ferroviaires et de leur intégration dans l'urbanisme, les mesures visant à améliorer la gestion immobilière, les mesures de sécurité ferroviaire, l'application de normes de qualité en matière de transport ferroviaire (Certificat ISO), etc.

Il est ressorti des discussions que, sur la plupart de ces questions, la situation s'était améliorée par rapport à quatre ou cinq ans auparavant et que des mesures de modernisation du transport ferroviaire avaient été mises en œuvre ou étaient en cours d'application.

Un séminaire sur le concept de plate-forme logistique, la commercialisation des services de transport combiné et la promotion des exploitants de transport combiné a été organisé par le Bureau central du projet TER, conjointement avec Europlatforms, Eurochambres, la CEMAT et Interporto Bologna, du 18 au 20 juin 2003, au terminal Quadrante Europa de Vérone (Italie). L'Université de Vérone a également été associée à ce séminaire. Les participants ont appuyé l'initiative lancée par la CEE, le TER, Eurochambres et Europlatforms de combiner leurs efforts et de procéder, en coopération avec d'autres organismes intéressés, à une promotion intégrée du concept des plates-formes logistiques dans les pays d'Europe centrale en organisant des réunions de partage des connaissances et d'échange d'expériences avec les pays membres de l'UE. Tous ont reconnu l'importance du transport combiné en tant que tel et souscrit à des mesures en faveur du développement de cette activité.

Les participants ont reconnu les avantages de la création de plates-formes logistiques ainsi que leur incidence positive sur les zones et les populations environnantes. La visite de la plate-forme Quadrante Europa de Vérone a permis de mesurer le remarquable développement de ce terminal depuis 30 ans. Le séminaire a abouti aux conclusions suivantes:

- Les plates-formes logistiques et leurs modules principaux, les terminaux intermodaux, sont les éléments d'infrastructure indispensables de tout système de transport combiné rentable.
- Les plates-formes logistiques, parce qu'elles sont des zones d'activité commerciale regroupant les activités de transport de divers exploitants et utilisateurs offrent des services de transport de qualité supérieure.

- Pour créer ou développer des plates-formes logistiques performantes, tous les pays d'Europe centrale et orientale devront se doter d'une législation appropriée, fondée sur les expériences des autres pays en la matière. L'initiative du projet TER à cet égard sera poursuivie, dans la mesure où elle constitue un cadre avantageux pour les échanges de vues entre les partenaires s'intéressant à ce secteur.
- La création et le développement des plates-formes logistiques auront des répercussions positives sur le développement économique général de la région d'implantation ainsi que sur les conditions de vie des populations locales.
- Il faudrait faire une plus large place au chemin de fer sur le marché concurrentiel des transports car la coopération bimodale ou multimodale entre les sociétés ferroviaires stimule l'activité du secteur, d'où de meilleurs résultats et de plus gros bénéfices.
- L'échange des données de l'expérience italienne du développement des plates-formes logistiques devrait se poursuivre dans le cadre du projet TER de la CEE, pour le bénéfice de tous les intervenants du secteur.

Le séminaire organisé conjointement par le Bureau central du projet TER, l'UEEIV et Alstom Ferroviaria à Turin (Savigliano) les 22 et 23 juin 2003 a été l'occasion d'échanger des connaissances et des informations techniques sur la modernisation du matériel roulant et les équipements ferroviaires ERTMS. Alstom y a présenté ses dernières solutions pour faire face aux besoins en matière de transport ferroviaire (voitures pendulaires du type Pendolino, unités de mémoire externe et unités de gestion de données, équipements ERTMS).

Il a été reconnu que la modernisation de l'infrastructure ferroviaire dans les pays d'Europe centrale et orientale, indispensable à l'exploitation d'un matériel roulant moderne, était un processus continu. À cette fin, des ressources financières ont été octroyées, sous la forme de fonds publics ou d'aide financière internationale. Toutefois, il a également été reconnu qu'un réseau moderne n'était à lui seul nullement la garantie ni d'un bon fonctionnement ni de services de qualité supérieure. Pour garantir les performances des exploitants ferroviaires, la modernisation de l'infrastructure doit donc s'accompagner d'une utilisation de nouveaux équipements mobiles (matériel roulant). Des représentants de pays ont fait valoir qu'une aide financière était également nécessaire pour procéder au remplacement du vieux matériel roulant.

D'étroites relations de coopération ont été instaurées entre le Bureau central du TER et le Secrétariat exécutif de l'Initiative centre-européenne (ICE) à l'occasion de la participation de la direction du Bureau central à la réunion du Groupe de travail des transports de l'ICE, qui a eu lieu le 5 mars 2003 à Trieste (Italie), ainsi qu'à des discussions avec de hauts représentants de l'ICE. Il a été décidé que le TER et l'ICE organiseraient conjointement, du 6 au 8 octobre 2003, à Bratislava (Slovaquie), une Conférence sur la facilitation des procédures de passage des frontières, au cours de laquelle seront évaluées les mesures prises jusqu'ici dans les pays d'Europe centrale et orientale ainsi que les actions à entreprendre pour réaliser des contrôles aux frontières conformes aux directives européennes ou «acquis de Schengen».

Le Bureau central du projet TER a continué en 2003 d'appuyer la mise en œuvre de projets spécifiques relatifs aux corridors paneuropéens dans les pays participant au TER, notamment la réalisation de projets axés sur l'ETCS, la mise en place de mesures destinées à faciliter les

procédures de passage des frontières et l'amélioration du cadre juridique de la coopération entre les sociétés de chemin de fer ou les Ministères des transports des États membres.

Des discussions ont eu lieu entre le Bureau central du TER et les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) au sujet de l'organisation conjointe de la réunion des Directeurs généraux des sociétés de chemin de fer des pays membres du TER, les 28 et 29 octobre 2003 à Lucerne (Suisse). La réunion sera consacrée à l'amélioration de la qualité des services ferroviaires, à leur diversification, ainsi qu'à la promotion du tourisme pour accroître la rentabilité des chemins de fer.

Le Directeur du projet TER ou son adjoint ont participé aux réunions du Comité directeur sur le corridor II [27 et 28 mars 2003, Dresde (Allemagne)], sur le corridor VI [7 et 8 avril, Gdansk (Pologne)], sur le corridor III, [15 et 16 mai, Berlin (Allemagne)], et sur le corridor IV [21 et 22 mai, Sopron (Hongrie)] et à la réunion des Directeurs des corridors paneuropéens organisée par l'UIC le 27 juin à Paris. Ces réunions ont été l'occasion d'examiner des questions en relation avec la mise en œuvre de projets sur les lignes appartenant aux couloirs paneuropéens susmentionnés, l'intervention du TER pour accélérer le processus de modernisation des infrastructures et l'adoption de mesures destinées à améliorer la qualité des services ferroviaires dans les pays membres du TER riverains de ces corridors.

Grâce au soutien de la CEE, les activités liées au projet TER sont présentées, dans leur version actualisée, sur le site Web de celle-ci ([unece.org](http://unece.org)).

### **Conclusions**

Toutes les activités réalisées en 2003 ont été conformes au programme de travail, ainsi qu'à la stratégie à court terme que le Comité directeur du TER avait adoptée à Antalya (Turquie) en 2001.

Le TER présente l'avantage de mettre en contact, lors de ses réunions, des représentants des Ministères des transports et des compagnies ferroviaires des États membres.

Au niveau gouvernemental, c'est le seul dispositif qui, dans la région, aborde tous les problèmes liés au transport par chemin de fer en vue d'accélérer et d'améliorer l'intégration du réseau ferroviaire des pays membres du TER à celui de l'Europe occidentale. Il encourage aussi l'adoption de mesures propres à aligner la législation des pays d'Europe centrale et orientale sur les normes en vigueur en Europe occidentale, afin de garantir une qualité de service supérieure sur toute la longueur des corridors et une meilleure rentabilité du secteur ferroviaire dans ces pays. Le projet TER est un instrument précieux de mise en œuvre des normes AGC et AGTC dans la région et d'amélioration des services de transport ferroviaire et de transport combiné. La réalisation d'un programme de travail d'ensemble, avec des résultats concrets, entraîne un accroissement continu du nombre des pays membres du TER.

-----