



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2005/13
22 août 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-neuvième session, Paris (France),
24-25 novembre 2005,
Point 11 de l'ordre du jour)

PROJET DE CHEMIN DE FER TRANSEUROPEËN (TER)

**Rapport sur les activités menées à bien au cours du deuxième semestre de 2004
et au début de l'année 2005**

Communication du Bureau central du projet TER

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: Bélarus, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova, Serbie-et-Monténégro et Ukraine, qui ont participé à diverses activités liées au projet TER. Dernièrement, trois nouveaux pays, l'Arménie, l'Azerbaïdjan et l'Ukraine, ont participé aux réunions organisées en 2005. L'Arménie et l'Azerbaïdjan ont engagé le processus d'adhésion au projet TER, ce qui fait que de nouveaux liens entre les pays du TER et la région du Caucase seront prochainement établis.

La coopération avec la Commission européenne et les États membres de l'UE s'est renforcée sans cesse. Elle s'est avérée profitable tant pour les pays membres du TER que les pays membres de l'UE. Six nouveaux pays TER ont rejoint l'UE en 2004, portant à neuf le nombre de pays actuellement membres à la fois de l'UE et du projet TER. En outre, de nouveaux pays TER, la Bulgarie et la Roumanie ont signé le traité d'adhésion à l'UE.

En outre, les relations et la coopération du projet TER avec l'Initiative pour l'Europe centrale (IEC), l'UIC et le CIER se sont récemment intensifiées. La réputation internationale du TER en tant que partenaire compétent dans le domaine des transports est bien établie.

Coopération régionale dans le domaine des transports

Depuis 15 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 international de transport ferroviaire et combiné 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.

Stratégie à court terme

Fort d'une expérience précieuse acquise dans de nombreux domaines, le TER met en œuvre la stratégie à court terme qui devrait lui permettre de progresser plus rapidement dans l'accomplissement de sa mission ainsi que dans l'intégration du réseau TER au système de transports 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 TER. D'ici peu, toutes les parties s'intéressant au domaine devraient pouvoir avoir accès à ses conclusions.

Activités liées au TER menées au cours du deuxième semestre de 2004 et au début de l'année 2005

Le Comité directeur du TER a tenu sa dix-neuvième session les 1^{er} et 2 juillet à Milan (Italie). Le Programme de travail et le budget pour 2004, ainsi que le rapport financier de l'exercice 2003, ont été approuvés à l'unanimité.

Les experts ont débattu de la participation du TER aux travaux du secrétariat sur le Corridor paneuropéen VI et sur les questions découlant de la soixante-sixième session du Comité des transports intérieurs de la CEE. Ils ont pris les décisions voulues et approuvé l'incorporation dans le programme de travail du TER pour la période 2006-2010 des nouveaux objectifs stratégiques dudit Comité. Ils ont décidé que le Bureau central du projet TER apporterait son soutien aux pays membres du projet pour ce qui est de leurs activités relatives à l'amélioration de divers corridors européens, dont le Corridor VI.

Ils se sont également penchés sur la question du personnel du Bureau central du projet et demandé à la CEE de prendre les mesures nécessaires en la matière pour assurer la pleine réalisation des objectifs du TER en 2005 et par la suite.

Le 30 août, une délégation de responsables des chemins de fer slovènes s'est rendue au bureau du projet pour débattre des questions liées à l'examen des nouvelles mesures devant être adoptées par les pays pour faciliter le passage des frontières.

Les 16 et 17 septembre, des représentants de l'Initiative d'Europe centrale (IEC) ont présenté une communication sur le Forum économique du Sommet de l'IEC prévu les 24 et 26 novembre 2004 à Portoroz, Slovénie.

À l'occasion de ce forum, il était prévu d'organiser conjointement un séminaire TER-IEC sur la facilitation du passage des frontières. Par ailleurs, lors d'une réunion spéciale avec les institutions financières internationales, des représentants de plusieurs pays membres du TER devaient proposer des projets à incorporer dans le plan directeur TER.

Les 22 et 23 septembre, la deuxième réunion du groupe d'experts TER pour le plan directeur TER a été organisée à Budapest.

Les questions abordées ont eu trait à l'évaluation des projets à incorporer dans le plan directeur TER, aux possibilités financières d'exécution de projets et à l'achèvement de la formulation de projets dans les pays ne fournissant aucune donnée, comme la Croatie, la Serbie-et-Monténégro et l'Ukraine.

Le Vice-Président d'Europlatforms a présenté les aspects pertinents de la création de centres logistiques pour l'infrastructure de transport dans les pays membres des projets TER et TEM.

Le 15 novembre, la dernière réunion du groupe de coordination pour les plans directeurs TER et TEM s'est tenue à Budapest.

La structure finale du rapport sur ces plans directeurs a été adoptée ainsi que les conditions d'achèvement de l'étude.

Les 24 et 25 novembre 2004, la réunion TER-IEC sur les mesures prises par les pays membres du TER et de l'IEC pour faciliter les formalités de passage des frontières s'est tenue à Portoroz, Slovénie. Les participants ont étudié les mesures encore nécessaires pour mettre ces formalités en conformité avec les règles de Schengen ou les directives de l'UE. Cette réunion était organisée pendant le forum économique du Sommet de l'IEC, qui s'est tenu en même temps à Portoroz.

Les sources d'informations relatives à l'élimination des obstacles au passage des frontières étaient constituées par les rapports des organisations susmentionnées ainsi que diverses études réalisées pour définir la situation réelle et les mesures susceptibles de faciliter les modalités et d'accroître la coopération entre les divers organismes qui interviennent dans le contrôle des passages aux frontières.

Le Bureau central du projet TER et les consultants externes n'ont épargné aucun effort pour mettre le projet de rapport sur le plan directeur TER sous forme finale.

La dernière réunion des experts pour le plan directeur TER s'est tenue le 19 avril 2005 à Vienne. À cette occasion, le projet de rapport de l'étude ainsi que ses annexes et cartes ont été présentés par le directeur adjoint du projet. Des exemplaires du rapport ont été distribués. En se fondant sur les observations présentées pendant et après cette réunion, le Bureau central du projet finalisera le rapport sur les plans directeurs TER et TEM.

La vingtième session du Comité directeur TER s'est tenue à Vienne (Autriche) du 20 au 22 avril 2005. Y ont participé des représentants de 15 pays TER plus, en qualité d'observateurs, l'Arménie, l'Azerbaïdjan et l'Ukraine, futurs pays membres.

Le Comité directeur a approuvé des documents importants comme le programme de travail et le budget pour 2005.

Pour cette session, les participants étaient saisis de la question de la reconduction du projet TER après 2005 et la plupart des représentants des pays ont décidé d'appuyer les

formalités juridiques relatives à l'approbation par leur pays de cette prolongation. Des propositions de mise à jour des annexes à l'Accord relatif au Fonds d'affectation spéciale, établies par le Bureau central du projet, ont été examinées. Par la suite, en 2005, une session spéciale du Comité directeur TER mettra ces annexes sous forme finale et adoptera la reconduction du projet TER pour une nouvelle période de cinq ans, 2006-2010.

Un atelier sur les technologies ferroviaires modernes et le matériel roulant a été organisé conjointement par le TER, SwissRail et les autorités du Canton de St-Gall du 15 au 17 juin 2005 à St-Gall (Suisse).

L'atelier a offert aux participants la possibilité de se tenir au fait des services coordonnés mis à disposition par un prestataire pour ce qui est de la gestion, de la planification et de la conception ainsi que des questions suivantes: alimentation électrique des trains dans les tunnels, matériel moderne d'entretien et de contrôle, locomotives destinées au trafic transfrontière, système électronique de billetterie, et nouveaux types de voitures fabriquées pour les trains de banlieue et les trains intercity.

Le Ministre des affaires économiques du Canton de St-Gall, accueillant les participants, s'est déclaré prêt à appuyer l'adhésion de la Suisse au projet TER en vue d'une coopération stable et régulière avec les pays d'Europe centrale et orientale.

Les participants ont vivement apprécié le transfert de savoir-faire et de renseignements techniques, ainsi que les démonstrations et la qualité du matériel roulant suisse.
