



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.2/2008/1  
16 septembre 2008

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante deuxième session  
Genève, 18-20 novembre 2008  
Point 4 de l'ordre du jour provisoire

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

Compte rendu des activités menées en 2008

Communication du Bureau central du projet TER\*

**INTRODUCTION**

A. Révision du Plan directeur des projets TER et TEM – Première réunion conjointe des experts des projets TER et TEM

1. À ses soixante-huitième, soixante-neuvième et soixante-dixième sessions, le Comité des transports intérieurs de la CEE a réitéré son soutien aux activités menées dans le cadre des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) et invité leurs Comités directeurs, en étroite collaboration avec le secrétariat et les gouvernements concernés, à continuer de mener les activités de suivi recommandées dans le Plan directeur, y compris la surveillance de son exécution et de sa révision durant la période 2008-2009. À sa soixante et unième session, le Groupe de travail des transports par chemin de fer a pris note du rapport annuel sur le TER présenté par le Directeur du projet TER de la CEE, et a demandé à

---

\* La Division des transports de la CEE a soumis le présent document après la date limite officielle.

être tenu informé de l'évolution de la situation à sa prochaine session (ECE/TRANS/SC.2/208, par. 34). Le présent rapport est soumis en vertu de cette décision.

2. Les Comités directeurs des projets TEM et TER de la CEE (TER – vingt-quatrième session, Vienne, décembre 2007) ont décidé de réviser le Plan directeur et d'élaborer un mandat y relatif.
3. Conformément au programme de travail du projet de chemin de fer transeuropéen (TER) de l'ONU et en étroite collaboration avec les pays participants d'Europe centrale et orientale, il est actuellement procédé, pour la première fois, à l'organisation des activités communes du TEM et du TER concernant la révision prévue du Plan directeur, et de la collecte des données relatives au réseau ferroviaire concerné par le Plan directeur du projet TER. Le nouveau mandat dans lequel s'inscrit la révision du Plan directeur du projet TER appelle la nécessité de rassembler des données supplémentaires. Compte tenu du léger changement de méthode décidé, des nouveaux objectifs et de la nécessité de faire figurer dans les cartes actualisées du Plan directeur du projet TER tous les changements opérés, il est essentiel de réunir les experts du domaine, ainsi que les consultants concernés. La précision et la fiabilité de l'ensemble des données collectées devraient ainsi s'en trouver renforcées. La révision vise également à présenter, examiner et vérifier la méthodologie suivie et les questionnaires communiqués par l'ensemble des 25 pays participants.
4. À partir des renseignements fournis par les pays participants, les Bureaux centraux des projets TEM et TER, en étroite collaboration avec la CEE et des consultants externes spécialistes de l'un et l'autre projets, ont élaboré le mandat concernant la révision du Plan directeur. Le contenu dudit mandat a en outre été examiné dans le cadre des projets TEM et TER.

#### B. Domaine d'application et objectifs du Plan directeur des projets TER et TEM

5. Le Plan directeur des projets TEM et TER a finalement atteint son but, qui était de présenter une stratégie d'investissement à court, moyen et long terme cohérente et réaliste concernant les principaux réseaux routiers, ferroviaires et de transport combiné de la grande région TEM et TER. Avec leur Plan directeur, les projets TEM et TER ont beaucoup contribué au développement du Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T), à la mise en œuvre pratique des corridors de transport paneuropéens, à la promotion de l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transport et à l'efficacité maximale des infrastructures de transport.
6. L'application de ce programme d'investissement devrait favoriser la croissance économique des pays concernés et le bien-être de leurs populations, ainsi que l'intégration et l'harmonisation des transports en Europe et au-delà.
7. Il est évident que le processus TEM et TER a été un succès, mais il reste du pain sur la planche. Certains travaux doivent encore être accomplis et il convient de fournir une assistance technique pour surveiller leur avancement. Il est encore bien difficile de présenter la carte complète des réseaux principaux TEM et TER à différentes échéances (2015 et 2020) en raison du manque d'informations sur le statut actuel de certains tronçons des réseaux et le programme d'avancement prévu.

8. Depuis l'élaboration du Plan directeur des projets TEM et TER, un certain nombre de faits nouveaux sont intervenus, que l'on peut résumer comme suit:

- a) L'achèvement des travaux du groupe de haut niveau de l'UE et l'extension du réseau transeuropéen aux pays et régions voisins;
- b) L'acceptation de l'accession de l'Azerbaïdjan et de l'Arménie aux projets TEM et TER;
- c) La séparation de la Serbie-et-Monténégro en deux entités nationales indépendantes;
- d) L'accession de la Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne;
- e) La nécessité d'inclure tous les pays d'Europe du Sud-Est dans l'exercice du Plan directeur (Albanie);
- f) Les nouvelles propositions concernant les priorités, les projets et les liens que doivent entretenir les pays membres des projets TEM et TER au cours des travaux de suivi prévus pour la période 2006-2007;
- g) L'achèvement du projet CEE/CESAP de développement des liaisons entre l'Europe et l'Asie et l'adoption, par les pays concernés, des itinéraires prioritaires et des projets qui y sont définis;
- h) Les nouvelles données communiquées par les pays, notamment la Fédération de Russie, la Hongrie et la Pologne;
- i) L'intérêt accru des pays pour certains aspects de l'intermodalité, notamment les centres logistiques, les terminaux de transport combiné, les ports maritimes et les liaisons avec l'arrière-pays par roulage, navire roulier à passagers et ferroutage.

9. Les 25 pays ci-après vont participer à la première révision du Plan directeur des projets TEM et TER et à son extension: Albanie, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Lituanie, Monténégro, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Turquie et Ukraine.

10. Le projet TER, placé sous les auspices de la CEE, rassemble 17 pays d'Europe centrale et orientale, d'Europe du Sud-Est et du Caucase, à savoir: Arménie, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Turquie. D'autres pays de la région participent en qualité d'observateurs aux activités menées au titre du projet.

11. Le projet TER a pour principal objectif de promouvoir la coopération entre les pays participants, en vue du développement coordonné de leurs chemins de fer et de leurs infrastructures de transport combiné, ainsi que de la facilitation du trafic ferroviaire dans la région.

12. 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. S'ajoutent aux 17 pays membres du projet TER, cinq pays observateurs (Biélorus, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova, Serbie et Ukraine), qui ont participé à diverses activités liées au projet TER.

### C. Coopération régionale dans le domaine des transports

13. Depuis plus de dix 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:

a) Coordonner la mise en conformité de l'infrastructure du réseau TER avec les normes AGC et AGTC;

b) Contribuer à la modernisation du matériel roulant;

c) 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;

d) Constituer une base de données sur le système de transport ferroviaire et de transport combiné dans la région;

e) 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;

f) Développer la coopération entre les pays membres dans le cadre de l'élaboration d'études;

g) Promouvoir la coopération entre les pays membres dans le domaine du transport combiné;

h) Promouvoir les activités de formation à l'intention des experts des pays membres.

Des renseignements détaillés sur les questions ci-dessus ont été présentés lors de la session 2007 du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2). (ECE/TRANS/SC.2/2007/12).

D. Activités liées au TER menées en 2008

14. Les 4 et 5 décembre 2007, le Directeur du projet a participé, à Bratislava, à la Conférence sur les transports publics de voyageurs et fait un exposé sur les nouvelles modalités de coopération prévues entre l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) et le projet TER concernant la conception des nouveaux véhicules ferroviaires répondant aux besoins des pays d'Europe orientale. Lors de la réunion, il a rencontré M. Kocourek (Vice-Ministre des transports tchèque), M. Fazik (UIC) et M. Maruniak (Chemins de fer slovaques) et débattu des activités que pourrait conduire un nouveau groupe de travail chargé de la promotion du transport ferroviaire urbain dans les pays de l'OSJD, compte tenu des expériences positives enregistrées par les systèmes urbains de transit ferroviaire en Europe occidentale, tels que le S-Bahn en Autriche et en Allemagne ou le RER en France. Une utilisation rationnelle des infrastructures ferroviaires existantes aux fins du transport urbain et suburbain dans les pays de l'OSJD présenterait de nombreux avantages et réduirait dans le même temps les embouteillages. Entre autres avantages, on peut citer la réduction des niveaux de pollution atmosphérique et du nombre des blessés de la route dans les grandes villes.

15. Du 10 au 13 décembre 2007, le Directeur du projet a organisé à Vienne la vingt-quatrième réunion du Comité directeur du projet TER, la quatrième réunion d'experts du plan directeur TER, ainsi que le Groupe de travail du TER (WP.1) chargé de la mise en œuvre du Plan directeur. Le Comité directeur a décidé d'entamer la révision du Plan directeur et d'élaborer le mandat y relatif pour la période 2008-2010.

16. Les 17 et 18 décembre 2007, le Directeur du projet a participé, à Kiev, à l'Atelier national de la CEE consacré au renforcement des capacités nationales visant à faciliter le transport interrégional le long des liaisons de transport Europe-Asie («Enhancing National Capacity for the Facilitation of Interregional Transport along the Euro-Asian Transport Links» <<http://unece.org/trans/main/eatl/6thNatlWrkshp.html>>).

17. Le 18 février 2008, le Directeur du projet a participé, à Genève, à la soixante-dixième session du Comité des transports intérieurs de la CEE. Sont présentées ci-dessous certaines des questions qui ont été abordées pendant la session:

- a) Accords relatifs aux infrastructures de transport;
- b) Facilitation du passage des frontières;
- c) Transport des marchandises dangereuses;
- d) Promotion du transport durable;
- e) Transport des denrées périssables;
- f) Activités et assistance opérationnelles à l'intention des pays en transition.

18. Les accords de la CEE constituent des normes en termes d'infrastructures et de rentabilité pour les grandes liaisons routières, ferroviaires et de transport combiné, ainsi que pour les voies de navigation intérieure, qui traversent le continent européen. Le Comité a révisé les derniers amendements et propositions concernant ces accords dans le but de promouvoir le développement plus avant des réseaux de transport intérieur paneuropéen et euro-asiatique. En plus de fixer des paramètres d'infrastructures physiques harmonisés, les accords et conventions de facilitation des transports de la CEE visent à supprimer les obstacles non physiques à la libre circulation des marchandises et des voyageurs au niveau des frontières. La CEE encourage la coopération à l'échelle sous-régionale dans le cadre des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER), qui visent à mettre en place, de manière coordonnée, des réseaux internationaux d'infrastructures de transport dans les pays d'Europe centrale, orientale et du Sud-Est et du Caucase. En 2007, la Division des transports de la CEE a procédé à plus de 50 missions consultatives et activités de renforcement des capacités destinées à aider ses pays membres, en particulier les pays en transition, à accélérer leurs efforts en vue de l'harmonisation de leur législation des transports et de l'intégration de leurs systèmes de transport à ceux d'autres États membres de la CEE. Le rapport relatif à ces activités, y compris les derniers faits nouveaux et problèmes survenus, a été examiné lors de la session du Comité des transports intérieurs.

19. Le Comité des transports intérieurs de la CEE a ouvert sa soixante-dixième session, à Genève, par une réunion ministérielle. Les hauts responsables de 19 pays ont signé une déclaration commune sur le développement futur des liaisons de transport Europe-Asie, appelant à la poursuite de la deuxième phase du projet LTEA (2008-2011) et invitant les autres États membres de la CEE-CESAP désireux de s'associer au projet, de participer à sa deuxième phase. Les ministres des transports ou leurs représentants des pays ci-après ont signé le document le 19 février 2008: Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Ouzbékistan, République de Moldova, Roumanie, Tadjikistan, Turquie, Turkménistan et Ukraine.

20. Les 17 et 18 mars 2008, le Directeur du projet a assisté, à Genève, à la quarante-neuvième session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24). Le 18 avril 2008, il a participé, à Genève, à la première session du Groupe d'experts des liaisons entre les ports maritimes et leur arrière-pays. Le plan de travail adopté par le Groupe d'experts est annexé au rapport de sa première session <<http://unece.org/trans/doc/2008/wp5/ECE-TRANS-WP5-GE1-03e.pdf>>.

21. Du 21 au 23 avril 2008, le Directeur du projet a organisé, à Prague, la première réunion du Groupe chargé de coordonner la révision du Plan directeur des projets TEM et TER, ainsi qu'une session du Groupe de travail de l'amélioration des infrastructures et des opérations techniques (WP.1). Lors de cette réunion préparatoire de coordination sur la révision du Plan directeur, les détails du mandat concernant la révision du Plan directeur des projets TEM et TER ont été analysés, notamment les principaux objectifs, tâches et livrables, ainsi que la méthodologie et les délais impartis.

22. Les 30 et 31 juillet 2008, le Directeur du projet a organisé une visite technique de la gare ferroviaire-frontière de Cierna nad Tisou et du terminal intermodal de Dobra avec des experts autrichiens, slovaques et ukrainiens travaillant auprès de ministères et de compagnies ferroviaires. Les experts des compagnies ferroviaires autrichienne (ÖBB), russe (RZD), slovaque (ZSR) et ukrainienne (UZ) sont parvenus à un accord concernant les flux de circulation dans les corridors reliant la Russie, l'Ukraine, la Slovaquie et l'Autriche. Les experts ferroviaires sont convenus d'un objectif commun: attirer plus de trafic ferroviaire dans les corridors reliant l'Asie centrale, la Russie et l'Europe centrale et améliorer ainsi la compétitivité du transport ferroviaire par rapport au transport maritime ou routier.

23. Les 2 et 3 septembre 2008, le Directeur du projet a organisé, à Hallstatt (Autriche), la première réunion conjointe des Groupes d'experts chargés de la révision du Plan directeur des projets TEM et TER – conformément à la décision prise par le Comité directeur à Vienne à sa vingt-quatrième session – ainsi qu'une session du Groupe de travail de l'amélioration des infrastructures et des opérations techniques (WP.1), y compris une visite technique consacrée à la sécurité dans les tunnels.

24. Le 8 septembre 2008, le Directeur du projet a pris part à la première session du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie (WP.5/G.2). Ce groupe a été créé pour poursuivre certaines activités du projet des liaisons de transport Europe-Asie (LTEA) qui, entre 2002 et 2007 (Phase I), était axé sur le développement efficace et sûr de liaisons de transport intérieur entre l'Europe et l'Asie. Le projet LTEA a été entrepris de concert par la Commission économique pour l'Europe (CEE) et la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) de l'ONU. Comme indiqué dans l'étude conjointe de la CEE et de la CESAP («Joint Study» <[http://unece.org/trans/main/eatl/in\\_house\\_study.pdf](http://unece.org/trans/main/eatl/in_house_study.pdf)>), réalisée en coopération étroite avec les représentants de 18 pays et publiée en février 2008, le projet a permis de déterminer les grands axes transcontinentaux routiers et ferroviaires devant être développés en priorité. Les pays qui ont participé à la première phase du projet LTEA ont été les suivants: Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Bulgarie, Chine, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Roumanie, Tadjikistan, Turquie et Ukraine. Plusieurs gouvernements ont dit leur intérêt à participer au projet et ont nommé des représentants nationaux auprès du nouveau Groupe d'experts susmentionné.

25. Les 9 et 10 septembre 2008, le Directeur du projet a participé, à Genève, à la vingt et unième session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), et donné des informations actualisées concernant les faits nouveaux intervenus et les activités menées dans le cadre du projet TER.

#### E. Questions actuelles et futures que pose le projet TER en 2008

26. Les questions actuelles et futures concernant le projet TER peuvent se résumer comme suit:

a) Extension du projet TER aux pays observateurs (Bélarus, Ukraine, Serbie, République de Moldova, ex-République yougoslave de Macédoine);

b) Pleine intégration de nouveaux pays membres (Arménie et Azerbaïdjan);

- c) Révision du Plan directeur des projets TER et TEM.

F. Conclusions

27. Toutes les activités menées en 2008 ont été conformes au programme de travail, ainsi qu'à la stratégie à court terme, que le Comité directeur du TER a adoptés en 2007 à Vienne (Autriche).

28. Le projet TER présente l'avantage de mettre en contact, durant ses réunions, des représentants des ministères des transports et des compagnies ferroviaires des États membres.

29. Au niveau gouvernemental, c'est le seul dispositif qui, dans la région, aborde les principaux 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 les pays ayant achevé leur transition. 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.

-----