



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2001/20
6 août 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-cinquième session, 16-18 octobre 2001,
point 13 de l'ordre du jour)

PROJET DE CHEMIN DE FER TRANSEUROPEEN (TER)

Rapport intérimaire

Communication du Bureau central du projet TER

1. Introduction

Le projet TER de la CEE-ONU a eu un parcours jalonné de succès au cours de ses 10 ans d'existence. C'est ainsi qu'il a démontré l'importance qu'il revêt dans le secteur des transports des pays d'Europe centrale et orientale, en favorisant la réforme des réseaux ferroviaires et des systèmes de transport combiné conformément à la nouvelle donne dans la région: développement de l'économie de marché, réduction des subventions allouées à ce secteur, nécessité d'une plus grande orientation par le marché et, partant, recherche du profit et prestation de services de meilleure qualité aux clients. Les principaux objectifs énoncés dans l'Accord relatif au Fonds d'affectation spéciale ont été entièrement approuvés par les pays membres. La CEE-ONU, en tant qu'agent d'exécution du projet, a offert de s'appuyer sur ses structures et son expérience pour résoudre ses problèmes conformément à des normes nouvelles et compte tenu de l'évolution de la situation des transports dans la région.

La coopération avec d'autres organismes internationaux, en tête desquels la Commission européenne et l'UE, 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 sont devenus membres du projet TER. Le statut international du projet TER en tant que partenaire valable dans le domaine des transports est aujourd'hui bien reconnu.

2. Coopération régionale dans le domaine des transports

Le projet TER constitue un cadre de coopération régional que les pays d'Europe centrale et orientale ont mis en place en vue de créer un système de transport ferroviaire et combiné international efficace, conformément aux accords paneuropéens sur les infrastructures, à savoir l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de cheming de fer (AGC), pour le rail, et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), pour le transport combiné. Ces accords ont été élaborés par tous les gouvernements européens, sous les auspices de la CEE-ONU.

Le Bureau central du projet se trouve à Budapest et les modalités de son fonctionnement obéissent à l'Accord conclu entre le Gouvernement hongrois et la CEE-ONU. Le 1^{er} janvier 2001 marque le début d'un nouveau cycle du projet TER pour la période 2001-2005. La coopération des gouvernements participants est assurée et financée dans le cadre d'un accord relatif au Fonds d'affectation spéciale, déposé auprès de la CEE-ONU. Avec l'adhésion récente de l'Italie (8 mars 2001), l'Accord 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 quatre pays observateurs (Biélorus, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova et Ukraine), qui ont participé à diverses activités liées au projet TER.

3. Principaux objectifs spécifiques du chemin de fer transeuropéen

3.1 Coordonner l'alignement de l'infrastructure du réseau TER avec les normes AGC et AGTC

a) Réseau TER

L'infrastructure du réseau TER existe déjà. Néanmoins, vu le nombre croissant des pays membres et l'extension du réseau TER, l'état de l'infrastructure est mis à jour chaque année. Le Bureau central du projet TER estime qu'une attention particulière devrait être accordée à la mise en place des corridors de transport paneuropéens et, en particulier, à la modernisation de l'infrastructure dans les pays membres du projet TER, afin d'assurer l'intégration des lignes TER et des corridors de transport paneuropéens au réseau transeuropéen.

À cet égard, la plupart des lignes TER ont été intégrées au volet ferroviaire des corridors de transport paneuropéens dont la création avait été décidée à Helsinki. De plus, la quasi-totalité des lignes intégrées au réseau TINA dans les pays considérés sont aussi des lignes TER. Le réseau TER figure sur la carte ci-jointe.

b) Normes et paramètres TER

Étant donné que les normes d'infrastructure actuelles sont bien inférieures à celles indiquées dans l'AGC et l'AGTC, un des objectifs poursuivis consiste à moderniser en plusieurs phases l'infrastructure existante pour atteindre le niveau défini dans ces accords, selon les possibilités économiques et financières des pays d'Europe centrale et orientale. Une série de paramètres techniques et opérationnels désignés sous le nom de «normes et paramètres TER» a néanmoins été adoptée, ces paramètres étant appliqués à court et à moyen terme. Plusieurs études sont déjà en cours sur la base des paramètres TER.

Les paramètres TER sont les suivants:

Normes techniques pour le réseau TER

1. Gabarit de chargement du véhicule: UIC/B
2. Distance minimale entre les centres de voies: 4,0 m
3. Vitesse nominale minimale: 120 km/h
4. Masse autorisée par essieu:
 - Locomotives (200 km/h): 22,5 t
 - Wagons: 120 km/h: 20 t
140 km/h: 18 t
5. Masse autorisée par mètre linéaire: 8 t
6. Train d'essai (conception des ponts): UIC 71
7. Longueur minimale des quais des gares principales: 250 m
8. Longueur minimale utile des embranchements: 500 m

Paramètres d'exploitation du réseau TER

1. Transport des voyageurs

Mettre en place le système d'exécution des formalités de contrôle aux frontières (police, douane) sur le train en marche avec de brefs arrêts aux gares frontière, si nécessaire pour des raisons techniques/administratives.

2. Transport des marchandises

- a) Compléter le système de gares frontière communes afin d'éviter les doubles emplois dans les contrôles aux frontières;
- b) Rationaliser les procédures de contrôle aux gares frontière communes existantes;
- c) Mettre en place les opérations de contrôle aux frontières de trains-blocs dans les terminaux des lignes ferroviaires voisines, partout où cela est possible.

3. Transport des voyageurs et des marchandises

Mettre en place, partout où cela est possible, les opérations de contrôle aux frontières de trains-blocs dans les terminaux des lignes ferroviaires voisines.

3.2 Contribuer à la modernisation du matériel roulant

Dans bien des cas, le matériel roulant, le matériel moteur, le matériel de signalisation et de télécommunications, le système de gestion du trafic ferroviaire européen, le matériel d'entretien des voies, etc., ne satisfont pas aux normes en vigueur. L'objectif poursuivi est donc de moderniser progressivement ce matériel ou de le remplacer par du matériel neuf. Plusieurs ateliers ont été organisés ces dernières années pour permettre aux pays du TER et à l'industrie ferroviaire d'échanger les informations nécessaires. Un petit nombre de pays sont devenus membres de l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE).

3.3 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

Depuis l'adoption de la stratégie commune à long terme pour une exploitation et une gestion économiquement et financièrement saines du transport ferroviaire dans les pays du TER, la restructuration des chemins de fer et le suivi nécessaire se poursuivent.

3.4 Constituer une base de données sur le système de transport ferroviaire et de transport combiné dans la région

En vue de fournir en temps voulu les informations nécessaires à l'élaboration d'études de préféabilité et de faisabilité, les pays du TER sont convenus de créer une base de données TER. Le TER est en mesure de participer à l'élaboration d'études avec d'autres compagnies, des consultants, etc., en s'appuyant sur sa propre base de données. Un accord de coopération a été conclu et mis en œuvre entre le Bureau central du projet TER et le secrétariat TINA.

3.5 Coordonner l'amélioration des paramètres d'exploitation des chemins de fer et faciliter le passage des frontières dans les pays participant au TER en vue de supprimer les goulets d'étranglement entravant les transports ferroviaires internationaux

La collecte des données opérationnelles relatives au passage des frontières par les transports ferroviaires a été menée à bien au cours de ces dernières années. Grâce à la banque de données du TER et à la contribution des spécialistes des pays du TER, le Groupe de travail

spécial créé à cet effet devrait procéder au recensement des goulets d'étranglement sur les lignes TER et élaborer des propositions concernant leur élimination.

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

Le Bureau du TER a participé et participe encore à l'élaboration de plusieurs études, dont le financement est assuré par divers organismes nationaux et internationaux ou par le projet TER lui-même.

3.7 Promouvoir la coopération entre les pays membres dans le domaine du transport combiné

Plusieurs pays ont fait des progrès dans le développement du transport combiné sur leur territoire. Cependant, au cours de ce processus, tous ont rencontré de nombreuses difficultés, touchant notamment aux mesures requises pour encourager l'expansion du marché du transport combiné ou la survie financière des opérateurs de transport combiné.

3.8 Promouvoir les activités de formation à l'intention des experts des pays membres

Étant donné qu'il importe d'élaborer des études de faisabilité fiables pour les investissements ferroviaires, conformément aux prescriptions des institutions financières internationales, un programme de formation complet a été établi et mis en œuvre sur une base annuelle à l'intention des experts des pays du TER.

4. Une nouvelle stratégie à court terme pour le TER

Le TER, dont la structure est suffisamment souple pour permettre la participation d'experts ferroviaires au niveau tant gouvernemental que non gouvernemental, a constitué pendant toutes ces années une instance utile de consultation, d'échange de vues et de coordination de l'action entre ces pays membres. En outre, ses efforts ont essentiellement porté sur l'introduction de changements dans des pays au parcours socioéconomique similaire mais désireux d'appliquer des mesures adaptées à la situation des pays à économie de marché, suscitant ainsi l'espoir d'une prospérité économique et d'un bien-être pour leur population. 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 à intégrer le TER dans le nouveau système de transport européen et à renforcer la coopération avec l'UE. Sa mise en œuvre 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 et d'instaurer une coopération plus étroite entre le TER et d'autres initiatives et projets connexes (CEI, CEMN, TRACECA, etc.). Par ailleurs, elle permettra d'appliquer dans une large mesure 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 et d'élargir l'application du concept de PPA dans les pays du TER et, en général, avec le secteur privé européen dans le but d'accroître les ressources financières disponibles dans les pays membres. Elle favorisera en outre la continuité des projets sur les principales liaisons de la région indépendamment de l'évolution éventuelle du nombre de membres et des travaux menés sur d'autres liaisons et contribuera à l'essor

du transport européen de marchandises dans les PECO et au développement du concept de terminaux plates-formes en tant que nouvelle composante du réseau ferroviaire. Enfin et surtout, elle permettra 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.

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 l'intégration des réseaux de transport des PECO au système paneuropéen. Conformément à cette nouvelle stratégie et à la division du travail entre l'UE, la CEMT et la CEE-ONU pour ce qui est du suivi de l'évolution des zones et corridors de transport paneuropéens, le Bureau du projet TER est disposé, sous les auspices de la CEE-ONU, à apporter sa contribution au processus de contrôle technique et juridique de la mise en place des corridors et zones de transport paneuropéens.

Les domaines prioritaires où le TER, fort de son expérience, peut apporter une contribution véritable en collaboration avec d'autres organismes sont notamment les suivants:

- Contrôle technique général de l'exploitation des différents corridors et zones de transport, sur la base du concept de corridor multimodal;
- Mise au point de méthodologies, de critères et de principes directeurs communs pour la collecte et le traitement des données du trafic ainsi que pour les prévisions du trafic;
- Mise au point de techniques communes en vue d'une cartographie uniforme et compatible avec le SIG sur l'ensemble des corridors et zones de transport paneuropéens;
- Contrôle de l'application des normes techniques, de la terminologie et des critères harmonisés;
- Recensement des besoins en infrastructure pour les corridors et les zones de transport, évaluation et hiérarchisation des projets correspondants;
- Recensement des goulets d'étranglement aux points de passage des frontières pour tous les modes de transport ainsi que pour le transport combiné, suivi de la situation et établissement de rapports;
- Coopération avec d'autres initiatives et organismes ayant des objectifs similaires au niveau paneuropéen ou sous-régional;
- Résolution des problèmes de financement et, en particulier, application du concept de PPA sur la base des meilleures pratiques;
- Assistance technique particulière aux corridors et zones de transport les moins avancés.

À cet égard, la contribution du TER pourrait commencer dès qu'un accord serait conclu entre l'UE, la CEMT et la CEE-ONU.

5. Faits nouveaux

Au cours du premier semestre de l'année en cours, le TER a organisé deux importants séminaires sur des questions qui revêtent un ordre de priorité élevé pour les PECO:

- Tarification de l'infrastructure et adoption de mesures conformes à la politique ferroviaire de l'UE. Ce séminaire a été organisé par le TER, en collaboration avec l'UIC et la CCFE ainsi qu'avec le concours de la Commission européenne. Il s'est tenu au siège de l'UIC à Paris, du 16 au 18 mai. Parmi les principales questions abordées au cours du séminaire figurent les dernières directives relatives aux chemins de fer et les conditions de leur application dans les PECO, les divers systèmes de tarification, l'internalisation des coûts externes, l'harmonisation éventuelle des systèmes de tarification de l'accès à l'infrastructure, etc. Un résumé des conclusions a été établi à la fin du séminaire;
- Harmonisation de la législation ferroviaire dans les pays du TER, en particulier dans les pays candidats à l'adhésion à l'UE, conformément aux dernières directives adoptées par l'UE et à l'acquis communautaire. Ce séminaire a été organisé par le TER, en collaboration avec la Commission européenne (Direction générale de l'élargissement, Bureau TAIEX et Direction générale de l'énergie et des transports). Il s'est tenu les 18 et 19 juin dans les locaux du Bureau TAIEX à Bruxelles. Les principales questions abordées portent sur l'application des nouvelles directives relatives aux infrastructures tant dans les pays membres de l'UE que les pays candidats à l'adhésion, le cadre politique et juridique de la restructuration des chemins de fer dans les pays candidats à l'adhésion, l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires, l'harmonisation technique des produits ferroviaires, les problèmes spécifiques découlant de l'application des nouvelles directives, etc. Il convient de rappeler que 8 des 12 pays candidats à l'adhésion sont membres du TER.

La quatorzième session du Comité directeur du TER s'est tenue du 23 au 25 mai à Antalya (Turquie). Le Comité a adopté la nouvelle stratégie à court terme et le programme de travail, le budget pour l'exercice 2001, la liste des réunions devant se tenir jusqu'à la fin de l'année, une décision visant à renforcer le personnel du Bureau à Budapest, etc. Un fait marquant a été la visite que le Ministre tchèque des transports a effectuée au Bureau du TER à Budapest. Cette visite faisait suite au déplacement à Prague, le 8 février, du Conseiller régional de la CEE-ONU.

Durant cette visite, le Ministre tchèque s'est félicité des activités menées jusque-là et du rôle du TER dans le développement des infrastructures de transport ferroviaire et de transport combiné dans la région. Il a insisté sur la nécessité pour tous les pays concernés ainsi que pour la Commission européenne de continuer à soutenir le projet TER.

Le Ministre a également souligné l'importance de liaisons de qualité entre l'Ouest et l'Est ainsi qu'entre le Nord et le Sud. Il a formulé des suggestions fort utiles en ce qui concerne le renforcement de l'efficacité du projet et la réalisation rapide des objectifs de celui-ci.

L'examen d'un document sur la coopération entre la CEE-ONU, le TER et l'UIC a constitué une étape importante dans la coordination des activités du TER avec celle d'autres organisations internationales. Le TER et la Communauté des chemins de fer européens ont également entrepris de nouer des relations de coopération solides.

Le TER participe actuellement aux discussions relatives à la modernisation des liaisons ferroviaires entre la République tchèque, la Pologne et l'Autriche ainsi qu'entre l'Autriche, la Hongrie et la Roumanie, son principal souci étant que ces discussions aboutissent à des résultats concrets. La mise en œuvre du Système européen du contrôle du trafic ferroviaire (ETCS) et l'adoption de mesures pertinentes pour faciliter les procédures de passage des frontières figurent en tête des questions examinées.

Parmi les principaux objectifs fixés pour la prochaine période figure le développement des relations entre le TER et l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE). La réalisation de cet objectif permettra de mieux informer les pays du TER du rôle et des objectifs de l'UNIFE et les encouragera à créer des associations nationales de fabricants de matériel ferroviaire.

À partir de cette année et avec le concours de la CEE-ONU en tant qu'agent d'exécution, le projet TER figure sur le site Web de la CEE-ONU. Le TER fournira l'information nécessaire pour enrichir ce site, qui fera l'objet d'une mise à jour constante.

Dans le souci d'accroître sa capacité d'action, le TER est pleinement engagé dans la réévaluation de ses besoins en personnel pour son Bureau à Budapest. Face au rôle accru qui est le sien, le Bureau a lancé un appel de candidatures dans les pays membres afin de renforcer ses effectifs.

6. Conclusions

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 et concernant l'intégration accélérée, à un niveau de normes plus élevé 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. Afin de mettre en œuvre les normes AGC et AGTC dans la région et d'améliorer les services du transport ferroviaire et du transport combiné, le projet TER s'avère un instrument utile. La réalisation d'un programme de travail d'ensemble, avec des résultats concrets, entraîne un accroissement continu du nombre des pays membres du TER.

En poursuivant l'expansion de ses activités, en participant aux activités internationales menées dans d'autres instances, en nouant des relations avec le secteur privé en vue du transfert du savoir-faire et de la mobilisation de ressources financières additionnelles et, enfin, en encourageant les pays membres à soutenir davantage la mise en œuvre de mesures concrètes, le TER se donnera les moyens de contribuer plus efficacement à l'amélioration du système de transport européen. Ce n'est qu'ainsi qu'il sera mieux à même de servir les intérêts de ses pays membres et de répondre à leurs attentes.
