



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2001/18/Add.2  
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,  
points 11 *a* et 11 *b* de l'ordre du jour)

**ÉTABLISSEMENT D'UN RÉSEAU EUROPÉEN DE CHEMIN DE FER CONVENTIONNEL  
ET D'UN RÉSEAU À GRANDE VITESSE**

Additif 2

Communication de l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD)

\* \* \*

### **Travaux menés par l'OSJD en vue de créer un réseau ferroviaire eurasiatique et un réseau de lignes à grande vitesse**

Conformément à la décision prise par la Réunion ministérielle de l'OSJD à sa vingt-cinquième session (Tachkent, 1997), la question de la *formulation d'une politique concertée de l'OSJD en matière de transport ferroviaire* a été étudiée par la Deuxième Commission de l'Organisation pendant la période 1998-2000.

Dans ce cadre, la Commission a analysé le développement des systèmes de transport des pays membres de l'OSJD dans une économie planifiée et formulé des recommandations visant à renforcer la compétitivité des chemins de fer dans une économie de marché.

La Réunion ministérielle de l'OSJD a examiné les résultats de ces travaux à sa vingt-neuvième session (Bakou, 5-8 juin 2001).

Pour assurer les échanges extérieurs des pays membres de l'OSJD, renforcer la position du chemin de fer sur le marché international des transports et intégrer progressivement les systèmes de transport ferroviaire des pays considérés dans le système mondial, il faudra:

- Élaborer une nouvelle stratégie d'action de l'OSJD, reposant sur la création d'un espace de transport commun, et formuler des propositions pour la mise en œuvre d'une politique concertée de l'OSJD en matière de transport ferroviaire;
- Centrer les efforts déployés dans le cadre de la coopération internationale sur le règlement des problèmes relatifs à certains axes/corridors de transport ferroviaire et à certains points de passage.

Les chemins de fer de pratiquement tous les pays membres de l'OSJD sont en cours de restructuration. Dans la majorité des cas, ils sont la propriété de l'État, qui définit les domaines prioritaires de leur restructuration. La question se pose de savoir si les choix des gouvernements répondent toujours aux besoins des exploitants.

Les principaux problèmes à régler lors de la restructuration de ce secteur sont évoqués dans les réponses reçues des administrations ferroviaires:

- L'appui de l'État est insuffisant (une trop faible part du budget national est allouée aux chemins de fer);
- L'État détermine la politique tarifaire et les prix;
- Les pertes des opérations de transport de voyageurs sont compensées par les gains des opérations de transport de marchandises (l'État comble en moyenne jusqu'à 25 % des déficits).

Il convient de noter que les raisons pour lesquelles les chemins de fer de l'OSJD se heurtent actuellement à d'importantes difficultés sont fondamentalement différentes de celles qui déterminent les problèmes rencontrés en Europe occidentale.

Les Directives de l'Union européenne pourront être appliquées pour définir une politique des transports ferroviaires dans les pays membres de l'OSJD, en étant toutefois adaptées à la situation politique et économique de chaque pays, faute de quoi les pays devront élaborer eux-mêmes des principes nouveaux.

Les principaux axes ferroviaires de l'OSJD ont été définis en 1996 sur la base d'études des flux de marchandises entre les pays d'Europe et d'Asie.

Dans le cadre des activités entreprises en ce qui concerne la formulation d'une politique concertée de l'OSJD en matière de transport ferroviaire, il a été entrepris de mettre au point un *Plan des principaux corridors ferroviaires de l'OSJD*, compte tenu des corridors paneuropéens et des itinéraires transasiatiques établis par la CESAP. Toutefois, il n'a pas été possible d'achever ces travaux. Les pays membres de l'OSJD ont présenté de nouvelles propositions, pour inclusion dans le projet de nouvelles liaisons. Des travaux sont effectués pour mettre à jour les Annexes I (Principales lignes) et II (Terminaux) de l'Accord relatif à l'organisation et au fonctionnement des transports combinés entre l'Europe et l'Asie.

On a analysé les flux de marchandises transportées sur les chemins de fer de l'OSJD. Les voies les plus empruntées sont celles qui traversent les territoires de la Russie, de la Chine, du Kazakhstan et de l'Ukraine. Des quantités massives de marchandises y sont transportées depuis les régions d'extraction et de production jusqu'aux centres de consommation, ainsi que dans les ports maritimes.

Il convient, sur la base d'une analyse des futurs flux de marchandises et compte tenu du niveau actuel d'équipement des voies de chemin de fer, d'identifier les goulets d'étranglement des réseaux ferroviaires de l'OSJD et d'arrêter des mesures visant à les éliminer. Ces travaux pourraient servir de base à l'élaboration d'une stratégie de développement des corridors ferroviaires de l'OSJD.

En ce qui concerne le *transport de voyageurs*, la Première Commission de l'OSJD a, entre 1996 et 2000, consacré des travaux à la question de l'élaboration de propositions relatives à la création de lignes rapides et à grande vitesse entre l'Europe et l'Asie. Les sujets abordés ont porté notamment sur les domaines suivants: topologie du réseau de lignes rapides et à grande vitesse, principes régissant l'organisation du trafic ferroviaire, horaires et choix du matériel roulant.

Le plan de travail prévoit que ces travaux se poursuivront par des activités liées à l'élaboration et à la coordination d'un programme d'action des pays membres de l'OSJD visant à créer un réseau de lignes rapides et à grande vitesse entre l'Europe et l'Asie (2001-2005). Ces activités constituent l'une des étapes du règlement du problème posé par l'extension du réseau de lignes rapides et à grande vitesse d'Europe occidentale en direction de l'Europe orientale et de l'Asie.

Les principaux objectifs à réaliser et les mesures à prendre en ce qui concerne l'organisation du trafic de trains rapides et à grande vitesse sont définis dans les programmes nationaux.

Une efficacité optimale sera obtenue non seulement par l'exécution de programmes nationaux mais aussi par des activités de coopération multilatérale et des études réalisées conjointement par les ministères des transports et les administrations ferroviaires elles-mêmes. À cet égard, il s'agit d'arrêter d'un commun accord des mesures, et en coordonner l'exécution, pour régler les problèmes d'ordre économique, technique et technologique de la circulation des trains de voyageurs sur les lignes rapides et à grande vitesse et de coordonner les calendriers d'exécution des différents projets nationaux.

-----