



## Conseil économique et social

Distr. générale  
15 septembre 2010  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports par chemin de fer

##### Soixante-quatrième session

Vienne, 18 et 19 novembre 2010

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

##### Projet de chemin de fer transeuropéen (TER)

### **Projet de chemin de fer transeuropéen (TER): Compte rendu des activités menées en 2009-2010**

#### **Communication du Bureau central du projet TER\***

#### **I. Objectifs du projet TER**

1. Le projet de chemin de fer transeuropéen (TER) constitue une plate-forme spéciale pour la coopération des pays participants dans le domaine des transports par chemin de fer. Il vise à appuyer et à renforcer l'introduction de nouvelles méthodes, à accroître l'efficacité des chemins de fer internationaux et du transport international combiné et à améliorer les synergies dans le cadre des accords paneuropéens sur les infrastructures ferroviaires. Au niveau intergouvernemental, le projet TER est la seule plate-forme régionale de niveau international qui permette de traiter les questions présentant un intérêt commun pour les transports par chemin de fer et qui aide à améliorer les réseaux ferroviaires des pays participants.

2. Dix-sept pays d'Europe centrale et orientale, d'Europe du Sud-Est et du Caucase participent au projet (Arménie, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Turquie). La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) en est l'organe d'exécution.

3. Le réseau ferroviaire du projet TER couvre environ 24 000 km et forme la trame des couloirs ferroviaires paneuropéens dans la région de la CEE. Il contribue utilement aux plans de transport stratégiques en Europe et à l'extension des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) de l'Union européenne à ses régions et pays voisins.

---

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

4. L'Accord relatif au Fonds d'affectation spéciale pour la coopération dans le cadre du projet TER, établi en 1990 par la CEE, a permis de rendre le projet autosuffisant, son financement provenant directement des pays membres. Il a ainsi été possible de respecter ses principaux objectifs, notamment:

- a) Coordonner la mise en conformité de l'infrastructure du réseau TER avec les normes de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC);
- b) Contribuer à la modernisation du matériel roulant;
- c) Aider les gouvernements des pays participants à améliorer l'efficacité 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 des transports ferroviaire et combiné dans la région;
- e) Coordonner l'amélioration des paramètres d'exploitation et faciliter le franchissement des frontières en vue de supprimer les goulets d'étranglement entravant les transports internationaux par chemin de fer;
- f) Développer la coopération entre les pays membres dans le cadre de l'élaboration d'études techniques;
- 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.

5. En vue d'atteindre ces objectifs, un certain nombre de réunions de décideurs, de coordonnateurs nationaux du projet TER, d'exploitants ferroviaires et d'experts ont été organisées au cours des vingt dernières années dans le but de faciliter les échanges d'expérience et de bonnes pratiques. Une collaboration étroite a par ailleurs été établie avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (CEMN).

## **II. Prise en charge de la gestion et de l'exploitation du projet**

6. Le 27 juillet 2009, le Secrétaire exécutif de la CEE a signé avec le Ministre slovaque des transports, des postes et des communications un accord de siège qui garantit un fonctionnement stable et durable du Bureau central du projet installé à Bratislava. Cet accord est intervenu à un moment très opportun, à savoir celui de la révision du Plan directeur des projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER). Non seulement il facilitera l'achèvement de la procédure de révision mais il assurera efficacement la poursuite des autres activités et tâches liées au projet TER. En outre, il offre un cadre réglementaire pour ce qui est du fonctionnement et des obligations des deux signataires, quant à la bonne marche du Bureau et à son personnel, aimablement accueillis par la Slovaquie jusqu'au 31 décembre 2011.

7. Il convient aussi de noter la nomination jusqu'au 31 décembre 2011 de M. Helmut Meelich en tant que Directeur du projet TEM, en raison de son importance tant pour une coopération harmonieuse entre les deux projets et la révision du plan directeur. Cette solution, proposée par M<sup>me</sup> Doris Bures, Ministre autrichienne des transports, des innovations et de la technologie, a été entérinée par le Comité directeur du projet TEM et a

été approuvée par le Secrétaire exécutif de la CEE. Elle a permis de résoudre le problème apparu en 2009, à l'arrivée à échéance du mandat du précédent Directeur du projet TEM. Jusqu'à présent il apparaît que non seulement cette nomination n'a pas pénalisé les activités de M. Meelich liées au projet TER, mais a permis de renforcer la coopération entre les deux projets, et a conduit à des économies budgétaires en raison de l'organisation d'activités et de réunions communes des groupes de travail et des représentants des deux projets.

### **III. Plan directeur des projets TER et TEM**

8. Le plan directeur élaboré en 2004 et 2005 et publié en 2006 définit un plan d'investissement qui doit contribuer à la croissance économique des pays concernés et améliorer le bien-être de leurs populations. En outre, il pourrait permettre de favoriser l'intégration et l'harmonisation des transports par chemin de fer en Europe et au-delà. Le Plan énonce les besoins prioritaires en matière d'infrastructure de 21 pays d'Europe centrale et orientale et d'Europe du Sud-Est. Il recense les réseaux routiers et ferroviaires de base existants dans ces pays et définit une stratégie d'investissement réaliste en vue de les étendre progressivement. Pas moins de 491 projets d'un coût total estimé à 102 milliards d'euros ont été évalués et classés par ordre de priorité.

9. Le Plan directeur des projets TEM et TER a atteint son but, qui était de définir une stratégie d'investissement à court, à moyen et à long terme cohérente et réaliste pour les réseaux des transports routier, ferroviaire et combiné de base de la région couverte. Il a grandement contribué à l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), à l'établissement des couloirs paneuropéens de transport, à la promotion du transport intermodal et au renforcement de la complémentarité des modes de transport afin de rendre l'infrastructure des transports par chemin de fer plus efficace.

10. Manifestement, les projets TEM et TER ont été une réussite, mais la poursuite des travaux dans certains secteurs a été nécessaire et il a dû être fait appel à une aide technique pour assurer le suivi des progrès de la mise en œuvre.

11. À ses soixante-dixième, soixante et onzième et soixante-douzième sessions, le Comité des transports intérieurs de la CEE a réitéré son appui aux activités entreprises dans le cadre du projet TER et a invité les Comités directeurs du TEM et du TER à entamer en étroite collaboration avec les gouvernements concernés la révision du Plan directeur, dans le but de l'achever en 2010.

12. Le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a demandé à être tenu informé des faits nouveaux et le présent rapport vient en réponse à cette demande.

### **IV. Révision du Plan directeur des projets TER et TEM**

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

- a) L'achèvement des travaux du groupe de haut niveau de l'Union européenne et l'extension du réseau RTE-T aux régions et pays voisins;
- b) L'acceptation de la participation de l'Arménie et la Slovénie aux projets TEM et TER;
- c) La séparation de la Serbie-et-Monténégro en deux États indépendants;
- d) L'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne;

e) La nécessité d'inclure tous les pays d'Europe du Sud-Est et du Caucase (Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Monténégro et Serbie) dans le Plan directeur;

f) Les nouvelles propositions concernant les priorités, les projets et les liaisons mis en œuvre par les pays membres des projets TEM et TER au cours des travaux de suivi pendant la période 2007-2009;

g) L'achèvement de la première phase du projet CEE-CESAP d'établissement de liaisons Europe-Asie et l'adoption d'itinéraires prioritaires et de projets s'y rapportant;

h) Les nouvelles données communiquées par plusieurs pays (Fédération de Russie, Hongrie, Pologne et Serbie);

i) L'intérêt accru des pays pour le transport intermodal, notamment les centres logistiques, les terminaux de transport combiné, les ports maritimes et les liaisons avec l'arrière-pays par transroulage, par navire roulier à passagers et par ferroutage.

14. Les 25 pays suivants participent à la révision du Plan directeur des projets TEM et TER: 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.

15. À partir des renseignements fournis par les pays participants, les Bureaux centraux des projets TEM et TER ont élaboré, en étroite collaboration avec la CEE et des consultants extérieurs, le mandat relatif à la révision du Plan directeur, qui a ensuite été examiné et approuvé par les Comités directeurs des deux projets.

16. Aux termes de ce mandat, la révision du Plan directeur inclura l'examen des derniers faits nouveaux concernant les projets TEM et TER et consistera en particulier:

a) À mettre à jour les données relatives aux flux de trafic sur les réseaux TEM et TER;

b) À vérifier la conformité des nouveaux projets et règlements avec les caractéristiques des réseaux TEM et TER de base et à faire le point sur les réseaux TEM et TER d'origine;

c) À examiner les questions relatives au franchissement des frontières;

d) À améliorer les procédures de collecte de données;

e) À mettre à jour les informations sur le financement des projets TEM et TER;

f) À recenser les relations des réseaux de base des projets TEM et TER avec les nœuds et les liaisons de transport intermodal;

g) À formuler des conclusions et des recommandations.

17. La révision du Plan directeur par les Bureaux centraux des deux projets est en cours avec le soutien de consultants des pays participants. Les progrès réalisés sont examinés au cours des réunions des Groupes d'experts des projets TER et TEM et supervisés par le Groupe de coordination du Plan directeur. La dernière réunion s'est tenue en avril 2010 à Innsbruck (Autriche).

18. La révision du Plan directeur a bien progressé et le premier projet de rapport final sera présenté pour examen aux prochaines sessions des Comités directeurs du TEM et du TER, qui auront lieu les 15 et 16 novembre 2010 à Baden (Autriche). Il sera ensuite soumis au Comité des transports intérieurs de la CEE en mars 2011.

## V. Activités concernant le projet TER menées au cours de la période couverte

19. Les 8 et 9 septembre 2009, le Directeur des projets TEM et TER a assisté à la vingt-deuxième session du Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) tenue à Genève. Du 23 au 26 septembre 2009, il s'est rendu au Ministère polonais des transports, à la Direction générale des chemins de fer polonais et à la Direction générale des routes et autoroutes et il a débattu avec leurs représentants des possibilités de développer le transport combiné et d'améliorer la coordination des investissements dans les secteurs ferroviaire et routier. Les autorités polonaises ont confirmé qu'elles continueraient d'apporter leur appui aux TEM et aux TER, qu'elles souhaitaient voir coopérer plus étroitement.

20. Du 28 septembre au 2 octobre 2009, le Directeur des projets a pris part à la réunion de l'Équipe spéciale de la sécurité à Genève, chargée d'élaborer de nouveaux programmes de formation en matière de sécurité. Du 2 au 5 novembre 2009, il a examiné avec les autorités polonaises concernées à Varsovie de la possibilité de prolonger la ligne de chemin de fer à écartement normal de la frontière polonaise jusqu'à Grodno (Biélarus) afin que puisse être établie une ligne de chemin de fer à écartement normal jusqu'en Lituanie.

21. Du 11 au 13 novembre 2009, il a participé à la troisième réunion du Groupe d'experts du projet des liaisons de transport Europe-Asie et à l'atelier régional sur l'établissement de liaisons de transport Europe-Asie, qui ont donné aux pays participants au projet TER la possibilité de participer, pour la première fois en tant que groupe, aux activités de ces deux projets. Du 18 au 20 novembre 2009, le Directeur des projets a assisté à la soixante-troisième session du SC.2 et a présenté un rapport sur les activités liées au projet TER. Il a offert d'organiser la prochaine réunion du Groupe de travail en 2010 conjointement avec les responsables du projet TER et l'OSCE à Vienne, et en a examiné les détails avec le secrétariat de la CEE.

22. Du 30 novembre au 2 décembre 2009, le Directeur des projets a présidé la troisième réunion commune des Groupes d'experts de la révision du Plan directeur des projets TEM et TER à Vienne, où ont été examinés les progrès réalisés et les étapes suivantes à aborder. Le 3 décembre 2009, il a assisté à la vingt-septième session du Comité directeur du projet TER à Vienne, qui a approuvé le programme de travail et le budget du projet pour l'exercice 2010.

23. Du 7 au 10 janvier 2010, le Directeur des projets a pris part à la réunion qui s'est tenue à Sankt Anton (Autriche) et concernait les aspects de sécurité et de sûreté du transport combiné rail-route dans le tunnel de l'Arlberg. Du 13 au 15 janvier 2010, il a rencontré les hauts fonctionnaires des chemins de fer polonais et du Ministère des transports à Varsovie et a débattu des possibilités de futur alignement du réseau ferroviaire polonais à grande vitesse sur celui de l'Allemagne et de la République tchèque. Une autre réunion sur le sujet s'est tenue les 17 et 19 février 2010 à Varsovie, au cours de laquelle le Directeur des projets a examiné avec les représentants polonais les variantes d'itinéraires de la ligne à grande vitesse Varsovie-Prague pour le tronçon Wrocław-Liberec/Usti nad Orlici.

24. Au nom du Directeur des projets, M. Pospisil, le consultant pour le projet TER, a participé au Forum de discussion sur la sécurité des transports intérieurs qui s'est tenu à Genève les 28 et 29 janvier 2010. Le Forum a porté sur l'environnement de sécurité intégrée à l'échelle mondiale (Globally Integrated Security Environment (GISE)), sur les normes de sécurité applicables au transport des marchandises, sur les prescriptions de sécurité en matière de transport routier, sur le signalisation des accidents, sur les systèmes et les services de transport intelligents et sur les outils/normes de sécurité de la chaîne d'approvisionnement au sein de l'Union européenne. M. Pospisil a aussi participé à la première Conférence préparatoire du dix-huitième Forum économique et environnemental de l'OSCE (Vienne, 1<sup>er</sup> et 2 février 2010) qui visait à promouvoir la bonne gouvernance aux points de franchissement

des frontières, à améliorer la sécurité des transports terrestres et à faciliter les transports internationaux routier et ferroviaire au sein de la région de l'OSCE.

25. À la soixante-douzième session du Comité des transports intérieurs (Genève, 23-25 février 2010), le Directeur des projets a présenté un rapport sur les activités liées aux projets TEM et TER, y compris la révision du Plan directeur. Les 15 et 16 mars 2010, il a assisté à la deuxième Conférence préparatoire du dix-huitième Forum économique et environnemental de l'OSCE (Biélorus) qui portait sur la facilitation du transport international par la route et le rail au sein de la région de l'OSCE. Il a fait un exposé qui était centré sur la construction des liaisons manquantes le long des couloirs de transport Europe-Asie et sur la remise en état des lignes de chemin de fer «Grodno Bialystok-Vilnius», Sotchi-Soukhoumi-Tbilissi et Kars-Gyümri.

26. Du 14 au 24 avril 2010, le Directeur des projets a pris part à une série de sessions des Comités directeurs des projets TEM et TER, des Groupes d'experts de la révision du Plan directeur ainsi que du Groupe de coordination, tenues à Innsbruck (Autriche). À sa session, le Comité directeur a approuvé l'Initiative d'Innsbruck pour un transport sûr, sécurisé, prospère et écologiquement rationnel qui a pour objectif le développement d'une infrastructure des transports qui favorise la sûreté, l'environnement et la sécurité, notamment des transports publics propres et efficaces et des liaisons et des infrastructures intermodales pour un transport écologiquement rationnel. Elle encourage aussi les politiques et les mesures visant à assurer un transport sécurisé et sûr au moyen d'une conception appropriée des infrastructures de transport, préconise l'interopérabilité des modes de transport, les liaisons intermodales et les systèmes de transport combiné et promeut l'introduction à grande échelle et le développement de systèmes de transport intelligents.

27. Du 19 au 21 mai 2010, le Directeur des projets a participé à une réunion à Varsovie et a fait un exposé sur les résultats de la deuxième conférence préparatoire du dix-huitième Forum économique et environnemental de l'OSCE, qui s'était tenue à Minsk. Il a pris part à la partie finale dudit Forum (23 au 26 mai 2010, Prague), et a profité de l'occasion pour établir des contacts avec les représentants de l'Organisation de coopération économique (OCE). Les 20 et 21 juin 2010, il a participé à une réunion avec des représentants du Ministère tchèque des transports à Prague auxquels il a fait part des résultats de ses discussions avec les hauts fonctionnaires polonais au sujet de la ligne à grande vitesse Wrocław-Prague ainsi que sur les possibilités de prolonger la liaison par Brno jusqu'à Vienne.

28. Du 23 au 26 juin 2010, le Directeur des projets a participé au sixième Congrès mondial sur la sécurité ferroviaire organisé par l'UIC et les chemins de fer turcs à Istanbul, où ont été examinés les avantages, pour les questions stratégiques de sécurité ferroviaire, que présentaient l'analyse comparative à l'échelle internationale, l'échange de bonnes pratiques et le partenariat entre institutions. Le Congrès a permis de mettre en lumière l'importance stratégique du maintien d'un haut niveau de sécurité, qui prend en compte l'incidence de celui-ci sur l'exploitation ferroviaire, sur la qualité de service, sur les résultats des compagnies et sur l'image des transports par chemin de fer. Il a aussi permis de souligner que les compagnies de chemin de fer devaient, outre leurs activités habituelles, consacrer plus d'énergie, de temps et de ressources aux questions de sécurité, afin d'éviter pour les citoyens, les clients et le personnel des perturbations dans les services, des menaces ou même des dangers dans leurs occupations quotidiennes.

29. Du 30 juin au 2 juillet 2010, le Directeur des projets a présidé une réunion à Vienne, organisée pour donner suite à la réunion d'Innsbruck d'avril 2010 et qui était centrée à la région de la mer Noire, notamment aux investissements des Chemins de fer turcs et géorgiens à la lumière de la révision du Plan directeur des projets TEM et TER. Profitant de sa présence, il a examiné avec les représentants de la CEE et de l'OSCE, la préparation de la réunion commune de l'OSCE et de la CEE (projets TEM et TER), qui doit se tenir à Vienne le 17 novembre 2010.

## VI. Défis présents et à venir pour le projet TER

30. Les principaux défis présents et à venir pour le projet TER peuvent se résumer comme suit:

- a) Extension du projet aux pays observateurs (Biélorus, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova et Ukraine);
- b) Extension du projet TER aux pays participant à la révision du Plan directeur, à savoir l'Albanie et le Monténégro;
- c) Pleine intégration des nouveaux pays membres (Arménie, Azerbaïdjan et Serbie);
- d) Achèvement de la révision du Plan directeur;
- e) Financement du développement des infrastructures des transports par chemin de fer;
- f) Sécurité ferroviaire.

## VII. Conclusions

31. Toutes les activités menées au cours de la période couverte sont conformes au programme de travail ainsi qu'à la stratégie à court terme du projet TER, adoptés lors des sessions du Comité directeur du projet en 2007 et en 2009 à Vienne.

32. Le projet TER présente l'avantage de rassembler des représentants aussi bien des ministères des transports que des compagnies de chemin de fer des pays membres.

33. Au cours de la période couverte, le projet TER a permis de renforcer la collaboration avec les grandes organisations internationales concernées par les questions de transport et d'établir de nouvelles relations plus étroites avec l'OCE.

34. Au niveau gouvernemental, le projet TER est le seul dispositif de la région permettant de s'attaquer aux principales questions liées aux transports par chemin de fer, qui doivent être résolues pour accélérer et améliorer l'intégration du réseau ferroviaire des pays membres du projet TER à celui de l'Europe occidentale. Il favorise aussi l'harmonisation de la législation des pays d'Europe centrale et orientale avec les normes en vigueur en Europe occidentale, en vue de garantir une meilleure qualité de service le long des principaux couloirs et une meilleure rentabilité du secteur ferroviaire dans les pays qui ont achevé leur transition.

35. En outre, le projet TER est un instrument utile de mise en œuvre dans la région des normes AGC et AGTC relatives aux infrastructures minimales et à l'efficacité et donc d'amélioration des services de transports ferroviaire et combiné. La réalisation du vaste programme de travail, qui a donné des résultats concrets, s'est traduite par une augmentation du nombre de pays membres du projet TER.

36. La révision du Plan directeur des projets TER et TEM, menée en étroite collaboration avec la Division des transports de la CEE, a été engagée et devrait s'achever avec le rapport final en novembre 2010. Sous réserve de son examen et de son approbation par le Comité directeur du projet TER et de son entérinement par le Comité des transports intérieurs de la CEE en mars 2011, le rapport sera disponible, sous une forme électronique et sur papier, au printemps 2011.