



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2004/13  
9 août 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer  
(Cinquante-huitième session, 27-29 octobre 2004,  
point 10 de l'ordre du jour)

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

**Rapport sur les activités menées au cours du premier semestre 2004**

**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 (Biélorus, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova, Serbie-et-Monténégro et Ukraine), qui ont participé à diverses activités liées au projet TER.

**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 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:**

- I. Coordonner la mise en conformité de l'infrastructure du réseau TER avec les normes AGC et AGTC;
- II. Contribuer à la modernisation du matériel roulant;
- III. 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;
- IV. Constituer une base de données sur le système de transport ferroviaire et de transport combiné dans la région;
- V. 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;
- VI. Développer la coopération entre les pays membres dans le cadre de l'élaboration d'études;
- VII. Promouvoir la coopération entre les pays membres dans le domaine du transport combiné;
- VIII. Promouvoir les activités de formation à l'intention des experts des pays membres.

La session 2003 du SC.2 a été l'occasion de présenter des informations détaillées sur les questions ci-dessus.

**Stratégie à court terme pour le TER**

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 transport 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 du TER.

D'ici à la fin 2004, toutes les parties s'intéressant au domaine devraient pouvoir avoir accès à ses conclusions.

Les experts du TER participant à la mise en œuvre du plan directeur du projet TER ont tenu leur réunion à Budapest, les 10 et 11 février 2004. Ils ont évalué les activités prévues aux fins de la réalisation de cet objectif de première importance et pris les décisions qui convenaient.

#### **Activités liées au TER menées au cours du premier semestre 2004**

- Le Comité directeur du TER a tenu sa session spéciale à Budapest (Hongrie) les 11 et 12 février et a adopté, à cette occasion, les grandes lignes relatives à la sélection et à l'évaluation des projets ferroviaires, qui seront examinées par des consultants et qu'il sera proposé d'ajouter au plan directeur du TER.
- Les 25 et 26 mars, le projet TER a organisé, conjointement avec la Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI), le Bureau d'évaluation des besoins en infrastructure de transport (TINA) et la Chambre de commerce et d'industrie de Basse-Bavière, un séminaire sur l'évolution du transport multimodal chemin de fer-voies navigables le long du corridor VII. Ce séminaire, tenu à Passau (Allemagne), a été hautement apprécié par les représentants des Ministères des transports, des compagnies ferroviaires, des autorités portuaires, des consultants, des hommes d'affaires, des investisseurs, etc., qui y ont participé.
- Le projet TER, l'UIC, la CCFE et la Commission européenne (Bureau TAIEX) ont organisé à Paris, du 28 au 30 avril 2004, un atelier sur la régionalisation des services voyageurs.

Parmi les questions ayant fait l'objet de vifs débats, on citera l'expérience des pays d'Europe centrale et orientale en matière d'élaboration d'un cadre juridique applicable au service public voyageurs qui soit conforme à la législation de l'Union européenne, le cadre réglementaire actuel du service public voyageurs dans la législation communautaire, le concept de service public, l'élargissement de l'UE et les nouvelles possibilités ouvertes au secteur ferroviaire, la qualité des services ferroviaires, le calcul des coûts d'infrastructures et l'imputation de leurs coûts d'usage ainsi que la libéralisation du marché ferroviaire. Compte tenu du nombre des participants, des secteurs des transports représentés et des pays présents et, surtout, du haut niveau de qualification professionnelle des intervenants, l'atelier semble avoir été considéré comme l'un des séminaires les plus réussis parmi ceux qui ont été organisés récemment en Europe.

- Le Groupe de travail de l'amélioration des infrastructures et des opérations techniques (WP.1) du TER s'est réuni à Innsbruck (Autriche) du 12 au 14 mai. Il a reconnu la nécessité de moderniser les infrastructures ferroviaires et de financer adéquatement les travaux.

À la suite d'un échange de vues sur la demande formulée par le Comité des transports intérieurs de la CEE d'organiser un séminaire sur une méthode progressive d'amélioration des infrastructures de transport dans les pays participant au projet TER, il a été décidé qu'un tel séminaire serait tenu dans un avenir proche. Les experts ont en outre débattu du futur séminaire

sur la facilitation du passage des frontières dans le transport ferroviaire international, de l'état du réseau TER, de la restructuration des compagnies ferroviaires, etc.

- Le Groupe de coordination chargé de l'élaboration des plans directeurs des projets TEM et TER a tenu sa troisième réunion à Genève le 9 juin et, à cette occasion, a dressé le bilan des travaux accomplis en la matière.
- Le Groupe de travail des questions économiques, financières et administratives (WP.2) du projet TER s'est réuni à Milan (Italie), du 28 au 30 juin.

Il a pu être procédé à cette occasion à un échange de vues sur des questions importantes, telles que les mesures adoptées par les pays membres du TER dans le cadre de la gestion orientée vers le marché des chemins de fer, leur expérience dans la passation de marchés publics de services, la libre concurrence entre les opérateurs ferroviaires et la législation disponible, la qualité des services, la promotion d'une nouvelle image des gares et leur intégration dans l'urbanisme.

Les participants ont beaucoup apprécié les conclusions des études menées par des consultants sur la modernisation des gares dans les pays d'Europe centrale et orientale, ainsi que les débats tenus avec la Societa Grandi Stazioni S.p.a. et la visite de la gare centrale de Milan, elle-même en cours de modernisation.

- Le Comité directeur du TER a tenu sa dix-neuvième session les 1<sup>er</sup> et 2 juillet à Milan (Italie).

Le programme de travail et le budget pour 2004 du projet TER, 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 et ils ont pris les décisions qui convenaient. Ils ont approuvé l'incorporation dans le programme de travail du TER pour la nouvelle 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 TER s'agissant 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 TER et ils ont demandé à la CEE de prendre les mesures nécessaires en la matière pour assurer la pleine réalisation des objectifs du TER en 2005 et au cours des années suivantes.

### **Conclusions**

Toutes les activités réalisées en 2004 ont été conformes au programme de travail, ainsi qu'à la stratégie à court terme qui avait été adoptée précédemment par le Comité directeur du TER.

-----