



Conseil économique et social

Distr. générale
30 août 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante-sixième session

Genève, 7 et 8 novembre 2012

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Projet de chemin de fer transeuropéen (TER)

Rapport sur les activités entreprises en 2011-2012

Note du Directeur de projet

I. Objectifs du projet TER

1. Comme cela le lui avait été demandé, le secrétariat présente ci-après une mise à jour des derniers faits nouveaux concernant le Projet de chemin de fer transeuropéen (TER), pour examen et révision par le Groupe de travail (ECE/TRANS/SC.2/216, par. 19).

II. Objectifs du projet TER

2. Le projet TER offre un lieu d'échange expressément désigné pour la coopération des pays participants dans le domaine des transports par chemin de fer. Au niveau intergouvernemental, le projet TER représente la seule structure régionale qui permette de traiter des questions présentant un intérêt commun pour le secteur des transports par chemin de fer et qui aide à améliorer les réseaux ferroviaires des pays participants.

3. Dix-huit pays d'Europe centrale et orientale, d'Europe du Sud-Est et du Caucase (Arménie, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Turquie) participent au projet TER et la Commission économique pour l'Europe (CEE) en est l'organe d'exécution. Établi en 1991 par la CEE, l'Accord relatif au Fonds d'affectation spéciale pour la coopération dans le cadre du projet TER a permis d'assurer l'indépendance du projet, son financement provenant directement des pays membres, et par là même de veiller à la réalisation des principaux objectifs fixés pour celui-ci, à savoir:

a) Coordonner la mise en conformité des infrastructures 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) 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;

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

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

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

4. En vue d'atteindre ces objectifs, un certain nombre de réunions à l'intention des décideurs, des coordonnateurs nationaux du projet TER, des exploitants ferroviaires et des experts ont été organisées au cours des vingt dernières années dans le but de faciliter l'échange de données 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'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC).

5. Le Bureau central du projet TER est hébergé dans les locaux du Gouvernement slovaque à Bratislava.

III. Révision du Plan directeur du projet TER et activités de suivi y afférentes

6. Au cours de la période considérée, les travaux relatifs au projet TER ont principalement porté sur l'achèvement de la révision du Plan directeur du projet TER et la publication de la nouvelle version du plan. Le plan directeur d'origine, publié en 2006, définissait un plan d'investissement énonçant les besoins prioritaires en matière d'infrastructures ferroviaires de 21 pays d'Europe centrale et orientale et d'Europe du Sud-Est. Il s'est à l'évidence révélé juste, mais de plus amples travaux dans certains domaines sont apparus nécessaires. Depuis l'élaboration du Plan directeur, plusieurs éléments nouveaux ont dû être pris en considération, notamment:

a) L'achèvement des travaux du Groupe de haut niveau de l'Union européenne et l'extension du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) aux régions et pays voisins;

b) L'approbation du statut de pays participant au projet TER accordé à l'Arménie et à la Slovaquie;

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 dans le Plan directeur (Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Serbie et Monténégro);

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

g) L'achèvement de la première phase du projet CEE-CESAP (Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique) d'établissement de liaisons Europe-Asie

et l'adoption des liaisons prioritaires et des projets s'y rapportant définis dans le cadre de celui-ci;

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, ainsi que les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays par roulage (RO-RO), par navire roulier à passagers (RO-PAX) et par ferroutage (RO-LA).

7. Ainsi, le Comité des transports intérieurs de la CEE a invité le Comité directeur du projet TER, en collaboration étroite avec les Gouvernements concernés, à entamer la révision du Plan directeur, dans le but de l'achever en 2011.

8. Les 25 pays ci-après ont participé à la révision du Plan directeur: 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. Les travaux de révision ont été menés par le Bureau central du projet TER, avec le concours de consultants internationaux des pays participants. Les progrès réalisés ont été examinés au cours des réunions du Groupe spécial d'experts et les travaux ont été supervisés par le Groupe de coordination du Plan directeur du projet TER.

9. Le projet de rapport final sur la révision du Plan directeur du TER a été examiné par le Comité des transports intérieurs de la CEE à sa soixante-treizième session et les volumes I (texte principal) et II (annexes) du rapport final concernant le Plan directeur ont été distribués à la trente et unième session du Comité directeur du projet TER, tenue à Salzbourg (Autriche) du 25 au 29 novembre 2011.

10. La révision du Plan directeur et l'établissement du rapport final s'y rapportant ont largement contribué à l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et à la mise en œuvre des couloirs paneuropéens de transport. La tâche n'est toutefois pas achevée. Elle nécessite une fois encore une collaboration étroite entre les pays membres du projet TER et leurs voisins immédiats, ainsi que la participation constante de la CEE et du Bureau central du projet. On a constaté en particulier qu'il manquait des informations concernant certains plans nationaux et certaines priorités, ainsi que des données. Il faut en outre suivre l'avancement de l'établissement des principaux réseaux ferroviaires, sur la base des normes techniques et opérationnelles convenues.

11. C'est pourquoi des mécanismes de suivi de la révision du Plan directeur pour le projet TER ont été établis, lesquels constituent des éléments indissociables du plan d'action pour le suivi de la révision. Les activités de suivi porteront notamment sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre des projets d'infrastructure prévus dans la révision du Plan directeur, l'actualisation des données et des prévisions relatives au trafic, le développement du réseau principal et l'état d'avancement de ce développement. Les mécanismes de suivi proposés seront fondés sur des modèles qui seront complétés, puis soumis une fois par an au Bureau central du projet. Ce dernier analysera les données reçues et établira un rapport annuel de suivi de la révision du Plan directeur, qui sera soumis au Comité directeur du projet pour examen.

12. Le suivi des progrès réalisés dans l'alignement du réseau principal, tel qu'il est défini dans la révision du Plan directeur, sur les normes énoncées dans les Accords AGC et AGTC de la CEE sera une activité permanente au titre du projet TER dans le futur et devra être pris en compte dans les programmes de travail annuels pertinents. Il a par conséquent été décidé à la trente et unième session du Comité directeur du projet TER, tenue du 24 au

29 octobre 2011 à Salzbourg (Autriche), de créer le Groupe d'experts conjoint pour le suivi de la révision du Plan directeur du projet TER. Ce groupe se réunira une à deux fois par an pour fixer les tâches lui incombant selon le programme de travail du projet et sera composé d'un représentant de la Division des transports de la CEE, du Directeur du projet TER, d'un consultant externe, de coordonnateurs/experts nationaux et de spécialistes des organismes et des institutions financières internationales sollicités.

13. À ses deux premières réunions, tenues le 26 octobre 2011 à Salzbourg (Autriche) et le 29 mars 2012 à Ankara (Turquie), le Groupe d'experts ci-dessus a notamment établi le plan d'action pour le suivi de la révision du Plan directeur, qui a été soumis à la trente-deuxième session du Comité directeur du projet TER, tenue du 10 au 14 septembre 2012 à Timisoara (Roumanie), en même temps que l'atelier intitulé «Plan directeur pour le futur réseau ferroviaire à grande vitesse d'Europe centrale et orientale».

IV. Activités liées aux projets TEM et TER menées au cours de la période considérée

14. Le 4 novembre 2011, le Directeur de projet TER a participé à Sopron (Hongrie) à un atelier, organisé dans le cadre du projet SETA (axe de transport pour le Sud-Est), qui était consacré à l'accessibilité et aux flux logistiques dans la région de l'Europe du Sud-Est. Le projet SETA rassemble 11 partenaires de six pays situés entre Vienne/Bratislava et certains ports septentrionaux de l'Adriatique (Rijeka, Koper et Monfalcone) et est financé par le Fonds européen de développement régional (FEDER).

15. La liaison par ferry existant actuellement entre Istanbul et Pendik n'est pas parfaite, dans le sens où elle nécessite de traverser le détroit d'Istanbul (Bosphore). La solution serait de relier Constanta à Zonguldak par navire transbordeur ferroviaire, ce qui permettrait d'ouvrir une nouvelle liaison de transport Europe-Asie et de créer une nouvelle chaîne logistique, dont l'Association des transitaires turcs a grand besoin, comme cela a été mentionné lors de la deuxième réunion du Groupe d'experts conjoint pour le suivi de la révision du Plan directeur des projets TEM et TER, qui a eu lieu le 29 mars 2012 à Ankara (Turquie).

16. Pour étudier la question dans le contexte plus large du développement du transport ferroviaire dans la région avec les autorités turques, le Directeur de projet TER s'est ensuite rendu par ferry à Istanbul, où il s'est entretenu avec les autorités turques et les représentants de la société U.N.Ro-Ro des préparatifs de l'édition 2013 du salon EurAsiaRail, planifié en mars 2013, et de l'éventuelle représentation du projet TER à cette manifestation.

17. Les 31 mai et 1^{er} juin 2012, le Directeur du projet TER a participé en tant qu'orateur à la conférence internationale intitulée «Adriatique, Danube, Baltique et mer Noire – une nouvelle dimension pour le transport intermodal en Europe centrale», organisée à Monfalcone (Italie) dans le cadre du projet SETA. Lors de cette conférence s'est tenue également la deuxième réunion de coordination du Projet transnational, qui avait pour thème une exploitation plus rationnelle des ressources au moyen de la coopération et qui était spécialement consacrée aux liaisons entre les ports et l'arrière-pays.

18. En raison des nouvelles règles fixées par le Service des finances de l'ONU à Genève concernant les voyages (réservation des vols 21 jours à l'avance), le Directeur du projet TER n'a pas pu donner suite à l'invitation qu'il avait reçue des Chemins de fer russes en vue de la présentation d'un exposé sur le thème du trafic ferroviaire à grande vitesse et des technologies innovantes le 20 mars 2012 à Sotchi.

V. Principaux défis actuels et futurs du projet TER

19. Les principaux défis actuels et futurs, pour le projet TER, sont les suivants:
- a) L'extension du projet aux pays observateurs (Biélarus, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova et Ukraine);
 - b) L'extension du projet aux pays participant à la révision du Plan directeur, à savoir l'Albanie, l'Azerbaïdjan et le Monténégro;
 - c) La pleine intégration des nouveaux pays membres (Arménie et Serbie);
 - d) La diffusion et la promotion des conclusions du rapport final sur la révision du Plan directeur du projet;
 - e) Le suivi de la mise en œuvre du Plan directeur révisé du projet;
 - f) Le financement du développement des infrastructures de transport ferroviaire;
 - g) La prise en compte des questions de sûreté et de sécurité ferroviaire;
 - h) La consolidation du personnel du Bureau central du projet TER, à Bratislava;
 - i) Le choix d'un successeur pour l'actuel Directeur du projet TER lorsque son mandat aura pris fin, c'est-à-dire à partir du 1^{er} janvier 2014;
 - j) L'élaboration d'un plan directeur pour le futur réseau à grande vitesse d'Europe centrale et orientale.

VI. Conclusions

20. Toutes les activités menées au cours de la période considérée ont été conformes au programme de travail ainsi qu'à la stratégie à court terme du projet TER, tels qu'adoptés par le Comité directeur en 2009.
21. 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.
22. Au cours de la période considérée, le projet TER a permis de renforcer la collaboration avec les grandes organisations internationales œuvrant dans le domaine du transport ferroviaire et d'établir des relations plus étroites avec l'Organisation de coopération économique (OCE): Au niveau gouvernemental, le projet TER est le seul cadre régional permettant d'examiner les principales questions relatives au transport par chemin de fer qui doivent être réglées afin d'accélérer l'intégration du réseau ferroviaire des pays membres du projet TER à celui de l'Europe de l'Ouest. En outre, il favorise une meilleure harmonisation de la législation des pays d'Europe centrale et orientale avec les normes en vigueur en Europe de l'Ouest, de façon à offrir une meilleure qualité de service sur les principaux corridors de transport des pays membres.
23. Le projet TER est un instrument utile pour mettre en œuvre dans la région les normes des Accords AGC et AGTC relatives aux infrastructures et améliorer les services de transport ferroviaire et combiné. La mise en œuvre du vaste programme de travail, qui a donné des résultats concrets, s'est traduite par une augmentation du nombre des pays membres du projet TER.
24. La révision du Plan directeur du projet TER, entreprise en étroite collaboration avec la Division des transports de la CEE, a été menée à bien pendant la période considérée.

25. La promotion des conclusions de la révision du Plan directeur des projets TEM et TER, le suivi de la mise en œuvre du plan révisé et les activités de suivi respectives font partie des principales tâches des deux projets au cours des années à venir. À cette fin, un système de suivi permanent, placé sous la gestion et la supervision du Groupe d'experts conjoint pour le suivi de la révision du Plan directeur du projet TER, a été mis en place.
