



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.2/2007/7/Add.1  
12 septembre 2007

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante et unième session  
Paris, 20 et 21 novembre 2007  
Point 8 de l'ordre du jour provisoire

**ÉTUDE DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER  
DANS LES ÉTATS MEMBRES**

Additif

Rapport des Gouvernements canadien, croate, estonien et roumain

1. Dans le programme de travail pour la période 2006-2010 qu'il a adopté à sa soixante-huitième session (ECE/TRANS/166/Add.1, point 2.5) le Comité des transports intérieurs demande au Groupe de travail des transports par chemin de fer de procéder à l'harmonisation des prescriptions applicables au transport international par chemin de fer, y compris à la facilitation de son exploitation et à la sécurité ferroviaire. C'est conformément à ce mandat que le présent document est soumis au Groupe de travail pour examen.

I. CANADA

2. Transport voyageurs – les chemins de fer canadiens transportent actuellement 63 millions de navetteurs et de voyageurs interurbains par an, et ils contribuent à réduire les encombrements routiers, la consommation de carburants et la pollution. Le Réseau GO, qui dessert la région du Grand Toronto (GT), est le réseau de navetteurs le plus fréquenté du Canada, avec plus de 48 millions de passagers par an.

3. Un milliard de dollars a été engagé pour doubler la capacité de la gare «Union Station» de Toronto, qui pourra accueillir plus de 80 millions de passagers par an, en construisant de nouvelles voies, des systèmes de signalisation modernes, de nouvelles plates-formes et des espaces d'entreposage des machines et matériels. L'allongement des plates-formes d'embarquement permettra d'équiper les trains de 12 voitures voyageurs et de transporter ainsi 400 passagers de plus par train. Dans l'ensemble, cette capacité supplémentaire équivaudra à 10 voies d'autoroute et à une réduction du trafic automobile dans le Grand Toronto de 1,1 million de véhicules-kilomètres par jour.

4. Transport marchandises – les chemins de fer canadiens pour le transport de marchandises apportent une contribution importante à l'économie nationale et à la société dans son ensemble. Ils contribuent pour 65 % au transport des tonnes-kilomètres de marchandises sur le territoire canadien et ne produisent pourtant que 3 % des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

5. Les économies du Canada et des États-Unis sont très intégrées. Plus de 60 trains traversent la frontière chaque jour, et la part des chemins de fer dans le commerce transfrontalier a augmenté de manière régulière. La Stratégie sur la porte d'entrée canadienne du Pacifique devrait permettre de multiplier par trois les échanges commerciaux d'ici à 2020 et de maintenir les investissements réalisés dans la voie de transport conduisant au port de Vancouver par les Gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique, ainsi que par les entreprises privées. Le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) a étendu son réseau ferroviaire, le Canadien National (CN) augmente sa capacité intermodale, et les deux réseaux opèrent en partenariat dans le cadre d'accords de coproduction.

6. De nouvelles locomotives plus économes en combustible produisent moins d'émissions polluantes. Grâce à d'autres innovations, la durée de marche au ralenti des locomotives utilisées dans les entrepôts de marchandises et les services de transfert a diminué. Une graisse spéciale permet de réduire l'usure des rails et facilite le passage des wagons de marchandises dans les virages. Les freins électroniques ont rendu possible un freinage plus sûr et plus efficace des trains par l'activation quasi simultanée des freins, permettant un freinage plus souple et plus contrôlable tout en réduisant l'usure. Un autre système facilite le remplacement rapide d'aiguillages complexes d'une longueur pouvant aller jusqu'à 250 pieds sur des couloirs ferroviaires très fréquentés. L'industrie travaille également en étroite collaboration avec les collèges communautaires afin de former des travailleurs qualifiés pour ce secteur d'activité.

7. En 2006, le réseau s'est doté des nouvelles infrastructures suivantes: voies ferrées et routes (582 millions de dollars); immeubles et machines et équipements utilisés dans ces immeubles (189 millions); systèmes de signalisation, de communication et de fourniture d'énergie (95 millions); terminaux et stations d'approvisionnement en combustible (27 millions); matériel roulant (416 millions); équipements nécessaires au trafic intermodal (39 millions); matériel de travaux et appareils de construction de chaussées (31 millions); et autres équipements (15 millions); soit un total de 1 milliard 394 millions.

8. Un autre élément de la Stratégie sur la porte d'entrée canadienne du Pacifique est l'investissement dans la construction d'un nouveau terminal à conteneurs au port de Prince Rupert (Colombie-Britannique), dont l'ouverture est prévue le 12 septembre 2007. Ce terminal permettra d'économiser deux jours dans le transport à destination de la Chine par rapport

aux autres ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord. Le Gouvernement et l'industrie ont également annoncé qu'ils projetaient d'investir 75 millions de dollars dans les infrastructures des lignes sur courtes distances au Québec.

## II. CROATIE

9. Le réseau ferroviaire croate comprend 2 720 km de voies ferrées, dont 2 465,7 km sont des lignes à voie unique et 254,3 km des lignes à double voie. Suite à la nouvelle répartition des lignes, le réseau a été divisé en trois catégories: les lignes importantes pour le transport international (M), qui s'étendent sur 1 460,4 km, les lignes d'importance régionale (R), d'une longueur de 600,5 km, et les lignes locales (L), d'une longueur de 659,1 km.

10. Les couloirs suivants du réseau croate font partie des couloirs européens et de leurs segments:

- a) Couloir X Savski/Marof-Zagreb-Vinkovci-Tovarnik;
- b) Couloir Vb Rijeka-Zagreb-Botovo;
- c) Couloir Vc Ploče-Metković et Šamac-Vrpolje-Osijek-Beli Manastir.

11. Le réseau ferroviaire dans son ensemble ne comprend que 254,3 km de lignes à double voie (10,3 %). Le reste du réseau est composé de lignes à voie unique, ce qui nuit aux capacités de transport, aux délais de route et à l'entretien des lignes. Entre 2001 et 2006, 440 494 km de voies ferrées au total ont été réparées.

### Transport ferroviaire

	Unités de mesure	2006			2007	Indices		
		I-III	X-XII	I-XII	I-III	I-III	I-III	I-XII
						2007	2007	2006
					X-XII	I-XII	I-XII	
		2006	2006	2006		2006	2006	2006
Passagers transportés	Milliers	10 499	14 975	46 212	15 973	106,7	152,1	116
Transport intérieur	Milliers	10 371	14 796	45 432	15 838	107,0	152,7	116,2
Passager-km	Millions	304	387	1 362	379	97,9	124,7	107,6
Transport intérieur	Millions	290	363	1 257	363	100	125,2	108,3
Marchandises transportées	Milliers de tonnes	3 222	4 299	15 395	3 423	79,6	106,2	107,4
Transport intérieur	Milliers de tonnes	476	923	2 959	566	61,2	18,7	106,2

	Unités de mesure	2006			2007	Indices		
		I-III	X-XII	I-XII	I-III	I-III 2007	I-III 2007	I-XII 2006
						X-XII 2006	I-XII 2006	I-XII 2006
Tonne-km	Millions	709	967	3 306	791	81,8	111,6	116,6
Transport intérieur	Millions	120	205	686	138	67,3	15,01	108,7

12. La République de Croatie souhaite ouvrir son marché des transports ferroviaires afin d'accélérer la mise en place d'une concurrence efficace et de pouvoir offrir un plus grand nombre de produits de transport de qualité.

13. Les changements effectués dans le secteur des transports ferroviaires sont principalement les suivants: modernisation des infrastructures ferroviaires, séparation opérée entre la gestion des infrastructures ferroviaires et les services de transport, garantie d'accès aux infrastructures ferroviaires pour les consortiums internationaux et les sociétés de transport ferroviaire dans des conditions équitables et sans discrimination, suppression des obstacles administratifs et techniques à la réalisation des objectifs établis, et fourniture de services de transport ferroviaire conformément aux principes du marché, ce qui permettra l'établissement d'un plus grand nombre d'entreprises de transport, et ouverture pour toutes les parties intéressées d'un accès aux infrastructures de transport dans des conditions d'égalité. La loi sur les chemins de fer, qui établit les conditions générales nécessaires à la libéralisation du marché des transports ferroviaires, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006 (Journal officiel 123/2003, 194/2003, 30/2004, 153/2005).

14. La loi sur les chemins de fer (JO 123/03, 194/03, 30/04), la législation qui en est dérivée et la loi sur la Division des chemins de fer croates (JO 153/05) sont les principales réglementations régissant l'accès aux marchés et aux infrastructures.

15. Afin de rendre possibles la consolidation et la restructuration financières des Chemins de fer croates (Hrvatske željeznice-HŽ) et d'en faire une entreprise commerciale et performante, la loi sur la Division des HŽ-Hrvatske željeznice d.o.o. (Chemins de fer croates) a établi les conditions préalables à l'organisation d'un nouveau système ferroviaire adapté aux conditions du marché libéralisé des transports de l'Union européenne (UE) en créant une nouvelle structure organisationnelle du système ferroviaire et en procédant à la division de différents secteurs commerciaux spécifiques.

16. L'adoption de la loi susmentionnée a permis d'achever la restructuration de la société nationale existante en créant quatre sociétés qui succèdent légalement à la société Hrvatske željeznice d.o.o. (Chemins de fer croates). Ces sociétés sont les suivantes: Putnički prijevoz d.o.o. (Chemins de fer croates – Transport de voyageurs), HŽ-Cargo d.o.o., HŽ-Vuča vlakova d.o.o. (Chemins de fer croates – Traction) et HŽ-Infrastruktura d.o.o. (Chemins de fer croates – Infrastructures); elles sont coordonnées et contrôlées par l'organisation mère, HŽ-Holding d.o.o. La dernière étape de la division des services de chemins de fer a eu lieu fin 2006 lorsque ces nouvelles sociétés ont été inscrites au registre du tribunal de commerce.

17. Les Chemins de fer croates sont devenus membre de la Communauté des chemins de fer européens (CCFE) le 30 septembre 2003. L'adhésion à la CCFE leur a ouvert un accès plus aisé aux fonds européens d'investissement, qui ont financé des projets de modernisation et de reconstruction du réseau ferroviaire. Par conséquent, les Chemins de fer croates prévoient d'obtenir l'appui de la CCFE pour réaliser leur projet de modernisation. L'adhésion des Chemins de fer croates à la CCFE exige également de procéder à la modernisation des voies ferrées et du matériel roulant, ainsi qu'aux ajustements nécessaires pour satisfaire aux prescriptions techniques strictes de la CCFE afin de permettre à d'autres transporteurs ferroviaires d'utiliser leur matériel roulant sur les voies croates. L'adhésion de la Croatie à la CCFE constitue un progrès important car l'admission d'entreprises du secteur ferroviaire de pays non membres et de pays qui ne sont pas candidats à l'Union européenne n'est pas une pratique courante.

18. La loi sur l'Organisme de réglementation du marché ferroviaire (JO 79/07) a été adoptée par le Parlement croate en juillet 2007. Cette loi permettra la création d'un organisme indépendant réglementant la concurrence sur le marché ferroviaire pour la fin de 2007.

19. Les principales activités relatives aux infrastructures ferroviaires sont en rapport avec le réseau du couloir paneuropéen. Les activités les plus importantes, telles que la remise en état et la reconstruction des voies ferrées, concernent les couloirs X, Vb, Vc et la ligne Oštarije-Knin-Split.

20. La République de Croatie élaborera ses plans en matière d'infrastructures ferroviaires dans le cadre d'un programme national de développement des infrastructures ferroviaires, qui sera adopté en 2007.

### III. ESTONIE

21. Les données des Chemins de fer estoniens concernant le trafic de voyageurs et de marchandises entre 1995 et 2006 sont les suivantes:

		1995	2000	2005	2006
Trafic de voyageurs	Passagers/million	8,8	7,3	5,1	5,4
	Passager-km/million	421	261	248	256
Trafic de marchandises	Tonnes/million	23,7	39,8	44,8	44,9
	Tonne-km/million	3 573	7 658	10 311	10 152

22. Au cours des deux derniers mois, le fret en provenance de Russie a diminué de 30 % par rapport à 2006.

23. Le marché est relativement développé, avec trois entreprises de transport de marchandises et trois entreprises de transport de voyageurs sur les lignes principales. Une nouvelle entrée sur le marché est peu probable à ce stade, au moment où l'on enregistre une baisse du trafic de marchandises.

24. Au cours des trois prochaines années, on peut espérer que les investissements dans les infrastructures ferroviaires atteindront entre 40 et 45 millions d'euros par an. Les entreprises de transport de voyageurs prévoient d'investir dans de nouveaux matériels roulants quelque 30 millions d'euros par an au cours des quatre à cinq prochaines années, mais ces décisions dépendent des contrats de subvention (Obligation de services publics) et de la possibilité d'investir grâce en partie aux fonds structurels de l'UE. Les entreprises de transport de marchandises prévoient d'investir de 4 à 7 millions d'euros par an au cours des cinq prochaines années dans de nouveaux matériels roulants.

#### IV. ROUMANIE

##### A. Données relatives au développement passé et futur du trafic ferroviaire de voyageurs et de marchandises

	Nombre de passagers transportés en 2006 (en millions)	2006/2005 (en pourcentage)	Passagers-kilomètres en 2006 (en millions)	2006/2005 (en pourcentage)
Transport ferroviaire de voyageurs	94,4	102,2	8 092,4	101,3

	Nombre de tonnes transportées en 2006 (en millions)	2006/2005 (en pourcentage)	Tonnes-kilomètres en 2006 (en millions)	2006/2005 (en pourcentage)
Transport ferroviaire de marchandises	68,3	98,8	15 790,7	95,2

##### B. Faits nouveaux observés après la réorganisation du secteur ferroviaire, concernant en particulier la création de nouvelles sociétés de transport ferroviaire

25. La Roumanie, nouvel État membre de l'UE depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, se trouve en neuvième position dans l'UE pour la superficie de son territoire (238 391 km<sup>2</sup>) et en septième position pour l'effectif de sa population (21,6 millions).

26. Dans le secteur ferroviaire, la Roumanie a été le premier pays d'Europe centrale et orientale à avoir instauré, en 1998, une séparation institutionnelle entre la gestion des infrastructures et les entreprises ferroviaires, conformément aux directives de l'Union européenne sur le transport ferroviaire:

- a) CFR SA gère les infrastructures;
- b) CFR Calatori est la société nationale de transport ferroviaire de voyageurs;
- c) CFR Marfa est la société nationale de transport ferroviaire de marchandises.

27. Par ailleurs, l'Autorité ferroviaire roumaine (AFER) a été créée en 1998 en tant qu'institution publique et a reçu diverses attributions en matière de sécurité dans les transports ferroviaires, de délivrance de licences ainsi que de certification et d'inspection ferroviaires.

28. Entre 1999 et 2007, 39 entreprises privées de transport ferroviaire ont été créées, particulièrement dans le secteur des transports de marchandises, et le marché du transport ferroviaire comptait 30 entreprises privées de transport ferroviaire en juillet 2007.

29. L'évolution des parts de marché des entreprises privées de fret ferroviaire en Roumanie est la suivante (train-km):

2002	2003	2004	2005	2006
2,2 %	6,6 %	11,2 %	17,5 %	22,4 %

#### Cadre juridique

30. La législation relative à la transposition du «premier paquet ferroviaire», adopté par l'Union européenne en mars 2001, a été adoptée par la Roumanie en 2003-2004. Toutes les dispositions applicables ont été transposées: modification de la terminologie, conclusion d'accords entre les opérateurs ferroviaires et le gestionnaire des infrastructures, répartition des coûts et des capacités, certificat de sécurité, établissement de l'organisme de réglementation, délivrance de licences.

31. La législation relative à la transposition des directives sur l'interopérabilité ferroviaire a été adoptée en 2003 pour ce qui concerne les Directives 2001/16/CE et 96/48/CE, et en 2006 pour ce qui concerne la Directive 2004/50/CE.

32. La législation relative à la transposition du «deuxième paquet ferroviaire», adopté par l'UE en 2004, a été adoptée par la Roumanie en 2005-2006. Toutes les dispositions applicables ont été transposées.

33. En ce qui concerne la libéralisation des services de fret, les entreprises de transport ferroviaire se verront accorder à des conditions équitables, à partir de la date d'entrée de la Roumanie dans l'UE (1<sup>er</sup> janvier 2007), un accès aux infrastructures roumaines pour exploiter tous les types de services de fret ferroviaire; les conditions régissant ces accords ne seront pas discriminatoires et seront transparentes, conformément aux dispositions de l'ordonnance gouvernementale 89/2003 (Directive 2001/14/CE); l'accès aux voies et la fourniture de services liés aux activités ferroviaires dans les terminaux et les ports seront fournis à toutes les entreprises de transport ferroviaire de manière non discriminatoire et transparente.

34. En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, la loi 55/2006 sur la sécurité des transports ferroviaires a été adoptée en 2006 pour transposer la Directive 2004/49/CE (Directive sur la sécurité ferroviaire). Cette loi a créé l'Autorité de sécurité ferroviaire roumaine et l'Organe d'enquête ferroviaire roumain, en tant qu'organes indépendants relevant de l'Autorité ferroviaire roumaine.

35. Les principales fonctions de l'Autorité de sécurité ferroviaire roumaine sont définies par la Directive sur la sécurité ferroviaire: autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel à grande vitesse, conformément à l'article 14 de la Directive 96/48/CE et à la Directive 2001/16/CE, et vérifier qu'ils sont exploités et maintenus conformément aux exigences essentielles les concernant; contrôler que les constituants d'interopérabilité sont conformes aux exigences essentielles, comme le prévoit l'article 12 des Directives 96/48/CE et 2001/16/CE; autoriser la mise en service de matériels roulants nouveaux ou largement modifiés qui ne font pas encore l'objet d'une spécification technique d'interopérabilité; délivrer, renouveler, modifier et révoquer les éléments pertinents des certificats et autorisations de sécurité; contrôler, promouvoir et, s'il y a lieu, faire respecter et élargir le cadre réglementaire en matière de sécurité, y compris les règles nationales de sécurité; vérifier que le matériel roulant est dûment enregistré et que les informations relatives à la sécurité figurent dans le registre national.

36. Les principales fonctions de l'Organe d'enquête ferroviaire roumain sont également définies par la Directive sur la sécurité ferroviaire. Cet organe exerce ses activités indépendamment des autres institutions et dispose de ressources suffisantes pour les mener à bien. Ses inspecteurs sont dotés d'un statut leur conférant les garanties d'indépendance nécessaires; l'Organe d'enquête peut associer ses activités à des travaux d'investigation concernant d'autres affaires que les accidents et incidents ferroviaires; si nécessaire, l'Organe d'enquête peut demander l'assistance des organes d'enquête d'autres États membres ou de l'Agence ferroviaire européenne afin de lui faire bénéficier de leur savoir-faire ou d'effectuer des inspections techniques, des analyses ou des évaluations; les organes d'enquête échangent régulièrement leurs vues et données d'expérience.

#### C. Investissements dans les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant

##### a) Infrastructures ferroviaires

37. Les principaux projets en matière d'infrastructures sont les suivants:

- i) Modernisation des couloirs paneuropéens IV et IX, notamment du système européen de surveillance du trafic ferroviaire;
- ii) Mise en service de systèmes modernes d'interconnexion dans les gares principales;
- iii) Modernisation des principales gares ferroviaires;
- iv) Construction d'infrastructures ferroviaires assurant la connexion entre le réseau ferroviaire roumain et le nouveau pont Calafat-Vidin sur le Danube.

38. Ouverture de lignes rénovées: la ligne Bucarest-Campina sur le couloir IV a été mise en service en décembre 2003: 91 km de voie double électrifiée; vitesse maximale, 160 km/h; financement assuré par la Banque européenne d'investissement (200 millions d'euros) et par l'État (87 millions d'euros).

39. Projets en cours de réalisation sur les lignes ferroviaires:
- i) Bucarest-Constanta (mer Noire) sur le couloir IV: 225 km de voie double électrifiée; échéance février 2010; vitesse maximale 160 km/h (200 km/h); financement par l'Instrument structurel de préadhésion (ISPA), la Banque japonaise pour la coopération internationale (JBIC) et l'État; coût des travaux 823 millions d'euros;
  - ii) Campina-Predeal sur le couloir IV: 48 km de voie double électrifiée; vitesse maximale 160 km/h; échéance 2010.
40. Projets en préparation en vue de la remise en état de lignes ferroviaires:
- i) Curtici-Simeria, 185 km, voie double électrifiée; vitesse maximale 160 km/h;
  - ii) Predeal-Brasov, 26 km, voie double électrifiée; vitesse maximale 160 km/h;
  - iii) Brasov-Simeria, 305 km, voie double électrifiée; vitesse maximale 160 km/h.
- b) Matériel roulant ferroviaire
41. Modernisation de la Société de transport ferroviaire de voyageurs (CFR Calatori):
- i) Acquisition de nouvelles voitures supportant une vitesse maximale de 200 km/h pour les trains internationaux et interurbains;
  - ii) Acquisition de 120 unités motrices diesel pour les trains effectuant des liaisons de courte et moyenne distance;
  - iii) Modernisation des voitures et locomotives;
  - iv) Mise en place d'un système de billetterie moderne.
42. Modernisation de la Société de transport ferroviaire de marchandises (CFR Marfa):
- i) Acquisition de nouveaux wagons de marchandises;
  - ii) Modernisation des wagons de marchandises;
  - iii) Modernisation des locomotives;
  - iv) Création de systèmes de transport intermodal utilisant notamment les navires transbordeurs;
  - v) Création de centres de service à la clientèle.

-----