



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.6/AC.4/2003/1
15 juillet 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des statistiques des transports

Réunion spéciale sur le recensement du trafic
sur les lignes ferroviaires E de 2005

(2 et 3 octobre 2003,
point 5 de l'ordre du jour)

**PROJET DE RECOMMANDATIONS À L'INTENTION DES GOUVERNEMENTS
POUR LE RECENSEMENT DU TRAFIC SUR LES LIGNES FERROVIAIRES E
EN EUROPE DE 2005 ENTREPRIS CONJOINTEMENT PAR LA COMMISSION
ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE ET EUROSTAT
(«RECENSEMENT 2005 DU TRAFIC SUR LES LIGNES FERROVIAIRES E»)**

a) MANDAT

Conformément aux décisions prises par le Groupe de travail des transports par chemin de fer à sa cinquante-troisième session et par le Groupe de travail des statistiques des transports à sa cinquantième session, un groupe de travail informel sur les méthodes de recensement du trafic ferroviaire a été convoqué pour étudier la possibilité d'un recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E (TRANS/SC.2/192, par. 49 et 50; TRANS/WP.6/137, par. 34 à 36). À la suite de cette réunion, le Comité des transports intérieurs a approuvé, à sa soixante-troisième session, le rapport du groupe de travail informel sur les méthodes de recensement du trafic ferroviaire (TRANS/WP.6/2000/7-TRANS/SC.2/2000/10) et souscrit à la proposition de convoquer en 2003 une réunion spéciale sur le recensement du trafic ferroviaire (ECE/TRANS/136, par. 106).

S'agissant de l'organisation de la Réunion spéciale, le Groupe de travail des statistiques des transports a noté, à sa cinquante-troisième session, que le futur règlement du Conseil de l'Union européenne sur les statistiques ferroviaires demanderait la présentation de données similaires sur le trafic pour le réseau transeuropéen, a accueilli avec satisfaction l'offre faite par

Eurostat de participer activement à ce projet et a également approuvé les dates de la Réunion spéciale, à savoir les 2 et 3 octobre 2003 (TRANS/WP.6/143, par. 49).

La Réunion spéciale relèvera peut-être que les États membres de l'Union européenne (UE) sont tenus de procéder à un recensement du trafic ferroviaire sur la base du règlement n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer. Dans ce règlement, il est également fait mention de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Au vu du règlement européen susmentionné et pour éviter les chevauchements d'activités, le Groupe de travail, à sa cinquante-quatrième session, a recommandé au secrétariat de la CEE-ONU et à Eurostat de procéder conjointement au recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E pour l'année 2005 (TRANS/WP.6/145, par. 39).

Afin de se conformer à la recommandation du Groupe de travail, le recensement 2005 du trafic sur les lignes ferroviaires E sera effectué conjointement par la CEE-ONU et Eurostat.

b) CHAMP D'APPLICATION DU RECENSEMENT

Aux fins du recensement 2005 du trafic sur les lignes ferroviaires E, le réseau visé est celui décrit à l'annexe 1 de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) de 1985, dans les amendements 1 à 6 à cet accord (ECE/TRANS/63) et dans tout autre amendement entré en vigueur avant 2005. Si une ligne ferroviaire E n'est pas ouverte à la circulation (parce qu'elle est en réparation, parce qu'elle n'a pas encore été construite, ou pour d'autres raisons), le recensement pourrait, le cas échéant, être effectué sur la ou les lignes utilisées pour la circulation des trains qui, autrement, auraient emprunté la ligne ferroviaire E.

Le recensement 2005 du trafic sur les lignes ferroviaires E devrait non seulement porter sur le réseau AGC, mais aussi sur les tronçons du réseau ferroviaire transeuropéen qui n'en font pas partie. Pour les pays membres de l'Union européenne, le recensement devra au moins porter sur le réseau transeuropéen de transport ferroviaire (décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil).

c) OBJECTIFS DU RECENSEMENT

En raison des volumes croissants du trafic international et du trafic de transit, il devient de plus en plus important de disposer en Europe de données sur les grandes lignes ferroviaires internationales comparables à l'échelle internationale.

Dans le cadre du recensement 2005 du trafic sur les lignes ferroviaires E, il faut s'efforcer d'obtenir des données qui soient aussi comparables que possible sur le plan international et répondent aux nouveaux besoins de données et à la configuration changeante de la circulation. Il faut donc chercher continuellement à adapter aux besoins des utilisateurs la portée et la qualité des données du recensement.

En particulier, il convient de rassembler des données sur le trafic ferroviaire empruntant le réseau AGC dans le but de faciliter la planification et l'organisation du trafic international de voyageurs et de marchandises entre les pays membres de la CEE.

Les données recueillies sur l'utilisation par les divers types de trains des divers tronçons de voies ferrées permettent de mieux gérer l'aménagement du territoire, de mieux intégrer la circulation ferroviaire dans le processus de planification, aussi bien aux niveaux national qu'international, et de dresser les programmes d'entretien, de réfection et d'amélioration requis. Elles contribuent aussi à la solution des problèmes d'encombrement et facilitent l'étude des questions liées à l'environnement, à la sécurité ferroviaire et à la consommation d'énergie.

Le recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E a pour autre but de mesurer l'utilisation de ce réseau, exprimée principalement en trains-kilomètres, par les différentes catégories de trains dénombrés.

d) CHAMP D'APPLICATION DU RECENSEMENT

Comme les lignes ferroviaires E ne représentent qu'une partie relativement limitée du réseau ferroviaire national d'un pays, il est particulièrement intéressant de connaître l'importance du trafic sur les grandes lignes ferroviaires internationales des pays membres.

Aux fins de comparaison, les trains remorqués-kilomètres sont la mesure statistique la plus importante dont on dispose pour exprimer le volume et le développement du trafic dans un pays. Ils fournissent aussi des chiffres indispensables pour les calculs relatifs aux accidents de la circulation et à la consommation d'énergie. C'est pourquoi il est recommandé de fournir les données en trains remorqués-kilomètres parcourus sur la totalité du réseau E et sur toutes les autres lignes de l'ensemble du réseau ferroviaire national.

e) CATÉGORIES DE TRAINS À DÉNOMBRER

Tous les trains entrant dans les catégories ci-après doivent être dénombrés.

Le système de classification des trains est le suivant:

Catégorie A – train de voyageurs: train principalement affecté au transport de voyageurs et composé d'un ou plusieurs véhicules de transport de voyageurs et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés;

Catégorie B – train de marchandises: train principalement affecté au transport de marchandises et composé d'un ou de plusieurs wagons et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés.

Pour les définitions, voir l'annexe 1.

f) VALEURS À CALCULER¹

Pour chaque ligne ferroviaire E d'un pays, il est recommandé de consigner le nombre annuel de trains par segment de réseau et par catégorie de trains.

¹ Lors du calcul des valeurs et de l'établissement des méthodes de dénombrement, les résultats obtenus devraient être représentatifs du trafic annuel.

Pour l'ensemble du réseau ferroviaire dans chaque pays, il faudrait indiquer le nombre de trains remorqués-kilomètres pour l'année du recensement et pour les diverses catégories de trains mentionnées.

Il faudra diviser le réseau ferroviaire en tronçons. La longueur des tronçons des différentes lignes devrait être définie en fonction des caractéristiques locales du moment.

Les conditions locales doivent être prises en compte pour déterminer la source d'information dans chaque pays.

Les données nécessaires peuvent être obtenues à l'aide de toute combinaison des sources suivantes:

- Horaires;
- Enquêtes obligatoires;
- Données administratives, y compris les données collectées par des instances de réglementation;
- Procédures d'estimation statistique;
- Données fournies par des organisations professionnelles du secteur ferroviaire;
- Études ad hoc.

Les données relatives au trafic ferroviaire devraient être fournies par les «gestionnaires de l'infrastructure» (les administrateurs du réseau).

Il convient de distinguer:

- Les données concernant le nombre de trains;
- Les données concernant l'infrastructure².

² Par exemple, en vertu du règlement n° 91/2003, les États membres de l'Union européenne doivent définir un ensemble de tronçons de réseau destinés à accueillir au moins le réseau ferroviaire TEN sur leur territoire national. Ces pays doivent communiquer les données ci-après à Eurostat:

- Les coordonnées géographiques et autres données nécessaires à l'identification et à la cartographie de chaque tronçon du réseau ainsi que des liaisons entre tronçons;
- Des renseignements sur les caractéristiques (notamment la capacité) des trains empruntant chacun des tronçons du réseau.

Les trains-kilomètres peuvent être calculés sur la base du nombre de trains et de la longueur du tronçon (à partir de ses coordonnées).

g) CARACTÉRISTIQUES DES LIGNES FERROVIAIRES E

Les données sur le volume et la répartition du trafic sur les lignes ferroviaires E présenteront d'autant plus d'intérêt qu'elles s'accompagneront d'informations sur les caractéristiques de ces lignes. Les gouvernements sont donc priés de donner en même temps des informations sur les paramètres d'infrastructure des lignes ferroviaires.

Pour l'examen de ce point, la Réunion spéciale voudra peut-être tenir compte des paramètres indiqués dans l'AGC (ECE/TRANS/63, annexe 2, tableau 1) et dans le rapport du groupe de travail informel sur les méthodes de recensement du trafic ferroviaire (TRANS/WP.6/2000/7-TRANS/SC.2/2000/10, décisions, par. 4), lesquels figurent à l'annexe 2.

h) COMPILATION ET PUBLICATION DES DONNÉES DU RECENSEMENT DU TRAFIC SUR LES LIGNES FERROVIAIRES E DE 2005

Il est recommandé que les gouvernements fournissent au secrétariat de la CEE un rapport sur le recensement 2005 du trafic sur les lignes ferroviaires E effectué dans leur pays. L'utilité et l'intérêt de la publication des résultats dépendant en grande partie de leur communication en temps utile, il est souhaitable que les gouvernements s'efforcent, dans toute la mesure possible, de communiquer les données (y compris, le cas échéant, la carte) avant le 30 juin 2007. Le rapport devrait comprendre des données telles que celles faisant l'objet des tableaux 1 à 3 (annexe 3).

Les données (et, dans la mesure du possible, les cartes) devront être transmises au secrétariat de la CEE par traitement électronique à la place ou en complément de la réponse sur support papier.

Annexe 1

Définitions³

A.I-01 Chemin de fer

Voie de communication par rail destinée exclusivement à l'usage de véhicules ferroviaires.

La voie de communication fait partie de l'espace équipé pour la réalisation du transport.

A.I-04 Réseau de chemin de fer

Ensemble des chemins de fer dans une zone considérée.

Les trajets par route ou eau sont exclus quand bien même des véhicules ferroviaires y seraient transportés, par exemple lors de transport de wagons sur remorques ou par transbordeurs (ferries). Les lignes utilisées pour des raisons purement touristiques sont exclues comme le sont les chemins de fer construits uniquement pour desservir des mines, des forêts ou d'autres entreprises industrielles ou agricoles, et non ouverts au trafic public.

A.I-05 Voie

Deux rails sur lesquels peuvent circuler des véhicules ferroviaires.

A.I-06 Écartement de la voie

Distance entre deux rails mesurée entre les bords intérieurs des champignons des rails.

Les principaux écartements sont les suivants:

- voie normale: 1 435 m
- voie large: 1 524 m (exemple: Finlande)
1 600 m (exemple: Irlande)
1 668 m (exemple: Portugal)
- voie étroite: 0,60 m, 0,70 m, 0,75 m, 0,76 m, 0,785 m, 0,90 m, 1 m.

Une «voie large» est parfois désignée par l'expression «écartement large».

³ Les définitions sont extraites du Glossaire des statistiques des transports (troisième édition, 2003, CEE-ONU, CEMT et Eurostat, TRANS/WP.6/2003/6).

<http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatglossmain.html>.

A.I-12 Ligne

Une ou plusieurs voies principales contiguës reliant deux points. Lorsqu'un tronçon de réseau comprend deux ou plusieurs lignes parallèles, on compte autant de lignes qu'il y a d'itinéraires auxquels sont affectées exclusivement les voies.

A.I-13 Ligne dédiée à la grande vitesse

Une ligne spécialement construite pour permettre de circuler à des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h sur les segments principaux.

Les lignes à grande vitesse peuvent comporter des raccordements, en particulier des jonctions avec les gares centrales des villes qu'elles desservent. Les vitesses peuvent alors tenir compte des conditions locales.

A.I-14 Ligne aménagée pour la grande vitesse

Une ligne conventionnelle spécialement aménagée pour permettre de circuler à des vitesses de l'ordre de 200 km/h sur les segments principaux.

Il peut s'agir d'une ligne conventionnelle spécialement aménagée, ayant des caractéristiques particulières résultant de contraintes liées à la topographie, au relief ou à l'aménagement urbain, et sur laquelle la vitesse doit être adaptée selon chaque cas.

A.I-15 Longueur des lignes exploitées

Longueur totale de lignes exploitées pour le transport de voyageurs et/ou de marchandises.

Une ligne exploitée simultanément par plusieurs acteurs ferroviaires n'est prise en compte qu'une fois.

A.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (VÉHICULES)**A.II-01 Véhicule ferroviaire**

Matériel mobile roulant exclusivement sur rails: on distingue les véhicules moteurs (véhicules de traction) et les véhicules remorqués/poussés (voitures, remorques d'automotrices, fourgons et wagons).

Dans les statistiques relatives à un acteur ferroviaire sont inclus:

- a) *Tous les véhicules ferroviaires qui appartiennent à l'acteur ferroviaire, ou qui sont pris en location par celui-ci et qui se trouvent effectivement à sa disposition, y compris les véhicules en cours ou en attente de réparation et les véhicules garés qui sont ou ne sont pas en état de marche. Sont également inclus les véhicules étrangers mis à la disposition de l'acteur ferroviaire ainsi que les véhicules de l'acteur ferroviaire qui, à titre temporaire, circulent normalement à l'étranger;*

- b) *Les wagons de particuliers, c'est-à-dire les wagons qui n'appartiennent pas à l'acteur ferroviaire, mais sont autorisés à circuler pour son compte, dans des conditions déterminées, et les wagons donnés en location par l'acteur ferroviaire à des tiers et exploités sous le régime des wagons de particuliers.*

Dans les statistiques relatives à un acteur ferroviaire sont exclus les véhicules qui ne se trouvent pas à sa disposition, par exemple:

- a) *Les véhicules étrangers ou les véhicules n'appartenant pas à l'acteur ferroviaire circulant sur le réseau;*
- b) *Les véhicules qui sont donnés en location ou encore qui sont mis à la disposition d'autres acteurs ferroviaires;*
- c) *Les véhicules qui sont réservés exclusivement aux transports de service ou qui sont destinés à la vente, à la démolition ou à la radiation.*

A.II-02 Véhicule ferroviaire à grande vitesse

Un véhicule ferroviaire conçu pour circuler à une vitesse de croisière d'au moins 250 km/h sur des lignes dédiées à la grande vitesse.

Sur certains segments, la vitesse de croisière peut être inférieure, selon les conditions locales.

A.II-03 Véhicule ferroviaire pendulaire à grande vitesse

Véhicule ferroviaire doté d'un système pendulaire conçu pour permettre une vitesse de croisière de l'ordre de 200 km/h, ou plus, sur des voies aménagées pour la grande vitesse.

Sur certains segments, la vitesse de croisière peut être inférieure, selon les conditions locales.

A.II-04 Véhicule ferroviaire conventionnel à grande vitesse

Tout véhicule ferroviaire non spécialement conçu pour circuler sur des voies à grande vitesse, dédiées ou spécialement aménagées, mais pouvant atteindre une vitesse de croisière maximale d'environ 200 km/h.

A.II-05 Rame indéformable

Bloc indivisible comportant automotrice(s) et remorque(s) d'automotrice(s) ou locomotive(s) et véhicule(s) de transport de voyageur(s).

Cette expression englobe les rames indéformables techniquement divisibles mais conservant normalement la même configuration.

Une rame indéformable peut être accouplée à une autre.

La traction peut être répartie dans l'ensemble de la rame.

A.II-06 Véhicule moteur

Véhicule, soit à force motrice et à moteur, soit à moteur seul, destiné soit à remorquer/pousser d'autres véhicules («locomotive»), soit à la fois à remorquer/pousser d'autres véhicules et à transporter des voyageurs et/ou des marchandises («automotrice»).

A.II-07 Locomotive

Véhicule ferroviaire moteur, d'une puissance égale ou supérieure à 110 kW au crochet, soit à force motrice et à moteur, soit à moteur seul, destiné à remorquer/pousser des véhicules ferroviaires.

Les locotracteurs sont exclus.

A.IV-01 Circulation ferroviaire

Tout mouvement d'un véhicule ferroviaire sur une ligne exploitée.

Lorsqu'un véhicule ferroviaire est transporté par un autre véhicule, seuls les mouvements du véhicule transporteur (mode actif) sont pris en compte.

A.IV-05 Train

Un ou plusieurs véhicules ferroviaires remorqués/poussés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices, ou bien une automotrice isolée, circulant sous un numéro déterminé ou sous une désignation distincte, d'un point initial fixé à un point terminus fixé.

Une locomotive haut-le-pied, c'est-à-dire circulant seule, n'est pas considérée comme un train.

A.IV-06 Types de train

Les principaux types de train sont:

- Train de marchandises: train pour le transport des marchandises, composé d'un ou plusieurs wagons et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés;
- Train de voyageurs: train affecté au transport de voyageurs et composé d'un ou plusieurs véhicules de transport de voyageurs et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés;
- Train mixte: train composé de véhicules de transport de voyageurs et de wagons;
- Autres trains: trains circulant exclusivement pour les besoins de l'acteur ferroviaire, n'assurant aucun transport commercial.

A.IV-07 Train-kilomètre

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un train sur un kilomètre.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.

A.IV-08 Véhicule moteur-kilomètre

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule moteur actif sur une distance d'un kilomètre.

Dans les statistiques sont inclus les mouvements haut-le-pied des véhicules moteurs. Les mouvements de ces véhicules au cours de manœuvres sont exclus.

A.IV-09 Véhicule remorqué-kilomètre

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule ferroviaire remorqué sur une distance d'un kilomètre.

Les mouvements d'automotrices ferroviaires sont inclus. Les mouvements au cours de manœuvres sont exclus.

A.IV-10 Tonne-kilomètre offerte

Unité de mesure correspondant au déplacement sur un kilomètre d'une tonne offerte dans un véhicule ferroviaire lorsque ce véhicule assure le service auquel il est essentiellement destiné.

La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue. Les mouvements au cours de manœuvres et tous les mouvements similaires sont exclus.

AGC – ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FER (EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES)

TEN – Réseau transeuropéen de transport.

Annexe 2**Tableau 1**PARAMÈTRES D'INFRASTRUCTURE DES GRANDES LIGNES
INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FER DE L'AGC¹

	A Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire	B. Lignes nouvelles	
		B ₁ Destinées exclusivement au transport de voyageurs	B ₂ Destinées au transport de voyageurs et de marchandises
1. Nombre de voies	–	2	2
2. Gabarit des véhicules	UIC* B	UIC C1	UIC C1
3. Entraxe minimal des voies	4,0 m	4,2 m	4,2 m
4. Vitesse maximale de définition	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. Masse autorisée par essieu:			
Locomotives (\leq 200 km/h)	22,5 t	–	22,5 t
Automotrices et rames automotrices (\leq 300 km/h)	17 t	17 t	17 t
Voitures	16 t	–	16 t
Wagons \leq 100 km/h	20 t	–	22,5 t
120 km/h	20 t	–	20 t
140 km/h	18 t	–	18 t
6. Masse autorisée par mètre linéaire	8 t	–	8 t
7. Train type pour le calcul des ponts	UIC 71	–	UIC 71
8. Déclivité maximale	–	35 mm/m	12,5 mm/m
9. Longueur minimale des quais des grandes gares	400 m	400 m	400 m
10. Longueur utile minimale des voies d'évitement	750 m	–	750 m
11. Passages à niveau	aucun	aucun	aucun

¹ Accord européen sur les grandes lignes de chemin de fer (AGC) (ECE/TRANS/63).

* UIC = Union internationale des chemins de fer.

Paramètres d'infrastructure des lignes ferroviaires retenus par le groupe de travail informel sur les méthodes de recensement du trafic ferroviaire

Le groupe informel a décidé que le premier ensemble de variables à considérer pour le premier recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E (2005) correspondrait à l'ensemble fondamental de données sur le trafic et de paramètres de l'AGC, tel qu'il figure dans l'annexe 1 de l'Accord. En outre, l'éventuel Groupe de travail spécial sur le recensement du trafic sur les lignes ferroviaires pourrait aussi prendre en compte des variables supplémentaires pour les futurs recensements, les suivantes par exemple (TRANS/WP.6/2000/7-TRANS/SC.2/2000/10, décisions, par. 4):

- Types d'infrastructures adaptés à la circulation des trains à grande vitesse;
 - Types de signalisation (manuel, automatique, affichage en cabine);
 - Types de systèmes électriques;
 - Écartement des voies;
 - Durée de trajet la plus courte.
-

Annexe 3**TABLEAUX****Flux de transport sur le réseau ferroviaire**

Pour le recensement de l'année 2005, tous les pays devraient fournir les tableaux ci-après. Pour les pays de l'Union européenne, les modalités de transmission des données seront analogues à celles qui ont été appliquées pour les autres annexes du règlement (EC) 91/2003.

Tableau 1. Transport de marchandises

Identificateur de tronçon de réseau et indication géographique du tronçon AGC	Code TEN	N° de ligne AGC	Nombre de trains
CZ (numéro) Prague-Plzen	Oui/non		
CZ (numéro) Plzen-Prague	<i>Oui/non</i>		
CZ (numéro)	<i>Oui/non</i>		
...	<i>Oui/non</i>		
CZ (numéro)	<i>Oui/non</i>		

Tableau 2. Transport de voyageurs

Identificateur de tronçon de réseau et indication géographique du tronçon AGC	Code TEN	N° de ligne AGC	Nombre de trains
CZ (numéro) Prague-Plzen	Oui/non		
CZ (numéro) Plzen-Prague	<i>Oui/non</i>		
CZ (numéro)	<i>Oui/non</i>		
...	<i>Oui/non</i>		
CZ (numéro)	<i>Oui/non</i>		

Tableau 3. Autre transport (trains de service, etc.) – FACULTATIF

Identificateur de tronçon de réseau et indication géographique du tronçon AGC	Code TEN	N° de ligne AGC	Nombre de trains
CZ (numéro) Prague-Plzen	Oui/non		
CZ (numéro) Plzen-Prague	<i>Oui/non</i>		
CZ (numéro)	<i>Oui/non</i>		
...	<i>Oui/non</i>		
CZ (numéro)	<i>Oui/non</i>		

Description des variables:

Identificateur de tronçon de réseau	Utiliser le code ISO3166-alpha2, sauf pour le Royaume-Uni. Pour le Royaume-Uni, ajouter + 'S' + indication du sens (1 ou 2) + 3 chiffres. Il est recommandé de signaler le sens de la circulation par la désignation de «tronçons de réseau» différents pour chaque sens. Par exemple, on pourrait attribuer le code «CZS1001» à la liaison «Prague-Plzen» et le code «CZS2001» à la liaison «Plzen-Prague».
Code TEN (Réseau européen de transport ferroviaire)	0: NON 1: OUI
Nombre de trains	Nombre
