



## Conseil économique et social

Distr. générale  
2 juillet 2013  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

##### Vingt-sixième session

Genève, 10-12 septembre 2013

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Suivi des faits nouveaux intéressant les réseaux  
de transport paneuropéens: Projet d'autoroute  
transeuropéenne et de chemin de fer transeuropéen**

### Rapport sur les activités exécutées au cours de la période 2012-2013

#### Note du secrétariat

## I. Objectifs des projets TEM et TER

1. Le projet de chemin de fer transeuropéen (TER) et le projet d'autoroute transeuropéenne (TEM), dont la Commission économique pour l'Europe (CEE) est l'organe d'exécution, sont des lieux d'échange expressément désignés pour la coopération des pays participants dans le domaine des transports par chemin de fer et par route. Au niveau intergouvernemental, ces projets représentent les seules structures régionales qui permettent de traiter des questions présentant un intérêt commun dans les secteurs du transport par route et par rail et qui aident à améliorer les réseaux routiers et ferroviaires des pays participants.

2. 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 et Turquie) participent au projet TER et 15 d'entre eux participent également au projet TEM. Les accords relatifs aux Fonds d'affectation spéciale pour la coopération dans le cadre des projets TEM et TER, établis en 1991 par la CEE, ont permis d'assurer l'autonomie des projets, leur financement provenant directement des pays membres, et ainsi de permettre la mise en œuvre des principaux objectifs fixés pour ceux-ci, à savoir:

- Coordonner la mise en conformité des infrastructures des réseaux TEM et TER avec les normes de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), 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);
- 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 routiers et ferroviaires;
- Développer la coopération entre les pays membres dans le cadre de l'élaboration d'études techniques;
- Promouvoir la coopération entre les pays membres dans le domaine du transport combiné;
- Promouvoir les activités de formation à l'intention des experts des pays membres.

3. En vue d'atteindre ces objectifs, un certain nombre de réunions à l'intention des décideurs, des coordonnateurs nationaux des projets TEM et TER, des exploitants routiers et 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 en outre été établie avec l'Union internationale des chemins de fer (UIC), 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 transports routiers (IRU).

4. Le Bureau central du projet TEM est hébergé dans les locaux du Gouvernement polonais à Varsovie et celui du projet TER dans les locaux du Gouvernement slovaque à Bratislava.

## **II. Activités de suivi menées dans le cadre de la révision du plan directeur des projets**

5. Pendant la période considérée, les travaux relatifs aux deux projets ont principalement porté sur les activités de suivi et le contrôle de l'application de la révision du plan directeur du TEM et du TER, dont la nouvelle version a été achevée et publiée en 2011. Le plan directeur d'origine, établi en 2006, décrivait dans les grandes lignes un plan d'investissement définissant les besoins prioritaires en matière d'infrastructures routières et ferroviaires de 21 pays d'Europe centrale et orientale et d'Europe du Sud-Est. Depuis lors, plusieurs faits nouveaux ont dû être pris en considération, à savoir:

- L'achèvement des travaux du Groupe de haut niveau de l'Union européenne (UE) et l'extension du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) aux régions et pays voisins;
- L'approbation du statut de pays participant aux projets TEM et TER accordé à l'Arménie et à la Slovaquie;
- La séparation de la Serbie-et-Monténégro en deux États indépendants;
- L'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne;
- 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);

- Les nouvelles propositions concernant les priorités, les projets et les liaisons, formulées par les pays membres des projets TEM et TER au cours des travaux de suivi pendant la période 2007-2009;
- L'achèvement de la première phase du projet CEE-CESAP d'établissement de liaisons Europe-Asie et l'adoption des itinéraires prioritaires et des projets définis dans le cadre de celui-ci;
- Les nouvelles données communiquées par plusieurs pays (Fédération de Russie, Hongrie, Pologne et Serbie);
- 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).

6. Le Comité des transports intérieurs de la CEE a invité les Comités directeurs des projets TEM et TER à entamer, en collaboration étroite avec les Gouvernements concernés, la révision du plan directeur, à laquelle les 25 pays suivants ont participé: 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.

7. L'élaboration de la version révisée du plan directeur et de son rapport final a été un élément important de l'élargissement du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et de la mise en œuvre des couloirs paneuropéens de transport. L'application de ce plan révisé nécessite la poursuite de la collaboration étroite entre les pays membres, des projets TEM et TER et leurs voisins immédiats, ainsi que la participation continue de la CEE et des deux Bureaux centraux des projets.

8. C'est pourquoi des mécanismes de suivi ont été établis, en tant qu'éléments indissociables du plan d'action pour le suivi du plan directeur révisé. Les activités de suivi ont notamment porté sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre des projets d'infrastructure, l'actualisation des données et des prévisions relatives au trafic, le développement des réseaux principaux et le stade d'avancement de ce développement. Ces mécanismes exploitaient les données communiquées une fois par an aux Bureaux centraux des projets TEM et TER. Ces derniers ont analysé les données reçues et ont établi un rapport annuel sur les résultats du suivi du plan directeur révisé en 2012.

9. La surveillance des progrès réalisés dans la mise en conformité des réseaux principaux, tels qu'ils sont définis dans le plan directeur révisé, avec les normes définies dans les accords AGR, AGC et AGTC de la CEE est une activité permanente au titre des projets TEM et TER qui est prise 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 et à la cinquante-sixième session du Comité directeur du projet TEM qui se sont tenues à Salzburg (Autriche) en octobre 2011, de créer le Groupe conjoint d'experts pour le suivi du plan directeur révisé des projets TEM et TER. Ce groupe est composé d'un représentant de la division des transports de la CEE, du Directeur des projets TEM et TER, d'un consultant externe, de coordonnateurs/experts nationaux et de spécialistes des organismes et des institutions financières internationales sollicitées. Le Groupe s'est réuni trois fois en 2012, et a mené à bien les tâches qui lui avaient été attribuées en application des programmes de travail du TEM et du TER pour 2012 et 2013.

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

10. En juillet 2012, le Directeur de projet a assisté à une réunion sur les «Solutions pour l'amélioration de la circulation transfrontière dans le transport de voyageurs par chemins de fer» qui s'est déroulée à Bucarest. Il a rencontré des représentants du Ministère roumain des transports et de l'infrastructure et des représentants des Chemins de fer roumains ainsi que les membres de l'Association roumaine de l'industrie ferroviaire et du Club d'affaires roumain Club Feroviar. Lors de ces réunions, il a exprimé son intérêt actif pour les projets visant à améliorer le trafic ferroviaire transfrontière ainsi que pour la future ligne à grande vitesse qui reliera la Roumanie à la Serbie et à la Hongrie. Ces questions ont été examinées au cours des réunions du projet TER de la CEE qui se sont déroulées en Roumanie et en Serbie dans les mois qui ont suivi.

11. Le Directeur de projet s'est rendu à Timisoara (Roumanie), Kikinda (Serbie) et Szeged (Hongrie) en août 2012 afin de discuter avec les autorités locales de l'organisation et des préparatifs de l'Atelier sur le plan directeur du futur réseau ferroviaire à grande vitesse d'Europe centrale et orientale. L'Atelier s'est déroulé à Timisoara en septembre 2012, lors de la trente-deuxième session du Comité directeur du TER. Au cours de cette session, le plan des dépenses et le programme de travail du TER pour 2013 ont été approuvés et il a été décidé d'élaborer un plan directeur du TER pour le réseau ferroviaire à grande vitesse.

12. L'Atelier sur la recherche-développement, les systèmes de transports intelligents, les innovations dans le transport intermodal rail/route et la sécurité routière, organisé conjointement par la CEE et les responsables des projets TEM et TER avec le soutien du Ministère roumain des transports s'est tenu du 12 au 14 septembre à Timisoara (Roumanie) et à Kikinda (Serbie) parallèlement à la trente-deuxième session du Comité directeur du TER. Le développement du futur réseau à grande vitesse en Europe centrale et en Europe orientale a été examiné lors de l'Atelier et les participants ont souligné la nécessité d'examiner cette question dans un cadre plus large, qui prenne également en compte les couloirs et les liaisons vers les ports de l'Adriatique et de la mer Noire.

13. Dans le cadre des activités de l'atelier, une visite technique de la ligne de chemins de fer Timisoara-Kikinda a été organisée en Serbie. Une autre réunion s'est déroulée à l'hôtel de ville de Kikinda, au cours de laquelle le représentant de la Division des transports de la CEE a présenté les activités menées par la Division dans le domaine des chemins de fer et du passage des frontières. Les représentants de la Roumanie ont exposé la manière dont les Chemins de fer roumains envisagent la portion roumaine de ligne à grande vitesse Budapest-Bucarest-Constanta qu'il est prévu de construire et les experts de deux instituts ont présenté les résultats des études menées sur la revitalisation des lignes Szeged-Kikinda-Timisoara et Szeged-Subotica-Baja.

14. En octobre 2012, le Directeur de projet a participé à l'atelier sur les transports hongrois à Siofok (Hongrie), auquel ont également pris part des représentants de l'Autriche, de la Hongrie, de la Slovaquie et des pays de la région de l'Europe du Sud-Est, afin d'examiner l'accessibilité et les flux logistiques en Hongrie et dans les pays voisins. Il a communiqué aux participants des informations sur les activités en cours et prévues dans le cadre du projet TER dans les domaines relevant des thèmes de l'atelier.

15. La cinquante-huitième session du Comité directeur du TEM s'est tenue à Genève (Suisse) en novembre 2012 en présence des représentants de neuf pays membres. Au cours de cette session, le plan des dépenses et le programme de travail du TEM pour 2013 ont été approuvés et la version finale du descriptif de projet (pièce jointe à l'Accord relatif au

Fonds d'affectation spéciale pour la coopération dans le cadre du projet TEM), qui couvre la prochaine phase du projet (2013-2016), a été examinée.

16. Également en novembre 2012, la trente-troisième session du Comité directeur du TER s'est déroulée à Genève avec la participation de représentants de 10 pays membres. Le projet de rapport intégré sur la comparaison des réseaux de base des plans directeurs TEM et TER révisés avec le réseau principal de l'UE, les réseaux AGR et AGC de la CEE et avec les liaisons de transport Europe-Asie, établi par le Bureau central du projet TER, a été examiné au cours de la session. Les participants ont également pris note du projet de mandat pour l'élaboration d'un plan directeur pour le réseau ferroviaire à grande vitesse dans la région du TER et ont demandé au Directeur du projet de communiquer à tous les coordonnateurs nationaux du TER la version définitive du mandat en janvier 2013.

17. S'inscrivant dans la dynamique des deux sessions citées, le Groupe conjoint d'experts des projets TEM et TER sur la voie ferrée, les routes et les autoroutes a tenu sa troisième réunion le 7 novembre 2012. Il a pris note du rapport de situation annuel sur le suivi et la mise en œuvre du plan directeur révisé et a approuvé le programme de travail pour le suivi du plan directeur révisé des projets TEM et TER pour 2013.

18. Le Directeur de projet a participé au débat d'experts qui s'est tenu lors de l'atelier organisé dans le cadre du projet d'axe de transport pour le Sud-Est (SETA) à Szombathely (Hongrie) avec pour thème la stratégie de développement des infrastructures de transport entre la Croatie, l'Autriche et la Slovaquie, qui s'est tenu les 14 et 15 novembre 2012. Il a informé les participants des conclusions de l'Atelier du projet TER de la CEE sur la recherche-développement, les systèmes de transports intelligents et les innovations dans le transport intermodal rail/route qui s'est tenu en septembre à Timisoara et donné des informations sur le plan directeur du TER pour le futur réseau ferroviaire à grande vitesse, qui sera probablement élaboré en 2014.

19. Également en novembre, le Directeur de projet a rencontré les hauts responsables du Gouvernement de la province autonome de Vojvodina (Serbie) à Novi Sad auxquels il a exposé les possibilités de financement privé de la construction d'une ligne à grande vitesse entre Timisoara (Roumanie) et Szeged (Hongrie) passant par la Serbie en ayant recours pour la première fois aux garanties accordées sous forme d'emprunts obligataires pour des projets d'infrastructure («projets bonds») par l'Union européenne aux lignes de chemins de fer financées par des fonds privés, qui ont été présentées par le représentant de la Banque européenne d'investissement à l'atelier de Timisoara.

20. En décembre 2012, le Directeur de projet a participé à la Conférence et au séminaire scientifiques de Moscou (Union européenne-Nouveau voisinage), organisés au titre du projet EUTRAIN (European Transport Research Area International Cooperation Activities) mené au sein du programme-cadre n° 7, qui prévoit l'introduction en Fédération de Russie, au Bélarus et en Ukraine en leur qualité de pays voisins de l'UE, d'un système novateur de prévisions météorologiques.

21. Également en décembre 2012, le Directeur de projet a rencontré les représentants de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) afin d'échanger des idées en vue de la future collaboration entre le projet TER et l'OSCE dans les domaines du changement climatique, de la lutte contre la corruption (traduction éventuelle dans de nouvelles langues du Manuel du passage des frontières), des mesures de renforcement de la confiance, et des activités relatives au passage des frontières dans le transport ferroviaire, notamment dans les pays membres et observateurs du projet TER (Ukraine, République de Moldova et région du Caucase), ainsi que dans la mise en œuvre de la Déclaration et du Programme d'action d'Almaty de 2003, dont l'objet était de lever les obstacles rencontrés par les pays sans littoral.

22. Le Directeur de projet a également organisé une réunion de travail (avec des experts autrichiens, hongrois et tchèques) à Wiener Neustadt (Autriche) le 12 décembre 2012, à l'occasion notamment de l'ouverture partielle de la nouvelle gare centrale de Vienne, qui accueille les liaisons internationales Nord-Sud en provenance de la République tchèque et de la Pologne et à destination de la Croatie et de la Hongrie occidentale. Les experts sont convenus de la nécessité d'établir de nouveaux horaires et de proposer des services abordables. La question des nouvelles relations ferroviaires de la Pologne à Villach via la République tchèque, et de l'Allemagne du Nord à Zagreb via Prague, Vienne et Sopron a été également abordée avec les experts.

23. L'un des résultats concrets de la réunion TEMSTAT sur la collecte de données et la cartographie qui s'est tenue en avril 2012 à Varsovie a été l'élaboration de cartes TEMSTAT 2012 de tous les pays membres du projet TEM sous format électronique ainsi que sur papier. Ces cartes ont été téléchargées sur la page consacrée au projet TEM du site Web de la CEE en décembre 2012.

24. En février 2013, le Directeur de projet a été invité en tant qu'orateur à la huitième Conférence sur le développement de l'infrastructure consacrée aux projets ferroviaires prioritaires, organisée par le Club Ferroviar et l'Association roumaine de l'industrie ferroviaire à Sibiu (Roumanie), au cours de laquelle il a été question de la priorité attribuée aux projets d'infrastructure ferroviaire, ainsi que des nouvelles politiques en matière d'organisation et de développement. La Conférence coïncidait avec le troisième Colloque technique international sur l'infrastructure tenu le 21 février 2013, deuxième jour de la Conférence. Ce colloque, encadré par des représentants de l'enseignement supérieur dans le domaine, offrait aux sociétés de chemin de fer la possibilité de lancer de nouveaux produits et nouvelles techniques dans le domaine de l'infrastructure ferroviaire.

25. Le même jour, le Directeur de projet a participé à la dix-huitième Conférence-forum sur la logistique et à la dernière réunion de Flavia sur le thème «Les grands défis posés par les chaînes d'approvisionnement complexes», tenue à Budapest, où il a présenté un exposé sur les projets de voies ferrées à grande vitesse entre la Roumanie, la Serbie et la Hongrie.

26. Le Directeur de projet a également pris part à la Conférence sur le financement des routes et des voies ferrées consacrée au lancement de l'étude sur la phase II du projet de liaison de transport Europe-Asie, qui s'est déroulée le 25 février 2013, et à la soixante-quinzième session annuelle du Comité des transports intérieurs de la CEE qui s'est tenue du 26 au 28 février 2013. À la session du Comité des transports intérieurs, il a présenté le rapport sur les réalisations des projets TEM et TER depuis la soixante-quatorzième session du Comité, en mettant l'accent sur l'achèvement réussi du processus de révision du plan directeur des projets TEM et TER et les résultats des activités de suivi et de contrôle menées dans le cadre de ce plan.

27. La trente-quatrième session du Comité directeur du TER s'est tenue du 8 au 11 avril 2013 à Brno (République tchèque). Le Comité a examiné l'état des contributions au Fonds d'affection spéciale pour 2013 ainsi que la question des effectifs du Bureau central du projet en 2014 et a envisagé les possibilités et conditions de l'élaboration d'un plan directeur pour un réseau ferroviaire à grande vitesse dans la région du projet TER, qui sera très probablement lancé en 2014 en étroite collaboration avec la Division des transports de la CEE.

28. Conformément au Mécanisme approuvé de suivi de la révision du Plan directeur pour le projet TEM, fondé sur quatre tableaux-cadres à remplir, les bureaux centraux du TEM et du TER ont envoyé aux coordonnateurs nationaux des projets en avril 2013, lesdits tableaux-cadres, dans lesquels les résultats de la mise en œuvre du plan directeur révisé du TEM et du TER en 2012 devaient être insérés. Les données provenant de ces

tableaux-cadres serviront à l'élaboration du rapport annuel de suivi des résultats de la révision du plan directeur de 2013.

29. L'Atelier sur les sessions du TER a été organisé conjointement avec les Chemins de fer russes à Sochi (Fédération de Russie) du 29 au 31 mai 2013. À cette occasion, les membres du TER ont également pu participer au Forum d'entreprises sur le «Partenariat stratégique 1520».

30. En juin 2013, le Directeur de projet a participé à Batumi (Géorgie) à la troisième Conférence régionale sur la facilitation du commerce et la promotion du couloir de transit du Caucase organisée par le Gouvernement géorgien, la CEE et l'United State Agency for International Development (USAID), avec le soutien du Comité international des transports ferroviaires.

31. La cinquante-neuvième session du Comité directeur du TEM s'est tenue en juin 2013 à Varsovie. Le rapport financier du TEM pour 2012 a été approuvé au cours de cette session. Le niveau des contributions au Fonds d'affectation spéciale du TEM pour 2013, les problèmes posés par le déplacement du Bureau central du projet et le mandat du Directeur de projet pour la période 2014-2015 ont été examinés.

32. La réunion TEMSTAT sur la collecte et la cartographie des données s'est tenue le 19 juin 2013 à Varsovie. À cette occasion des informations ont été données sur les résultats de la mise en place de la base de données TEMSTAT et des activités de cartographie durant la période considérée, ainsi que les progrès accomplis dans la construction des infrastructures routières du projet TEM. En outre, les données nationales de 2013 sur l'état d'avancement du projet TEM et TEMSTAT 1 et 2 ont été communiquées aux représentants du Bureau central du projet TEM.

33. La réunion annuelle de 2013 de la zone V TEM/HEEP (Highway Engineering Exchange Program) s'est tenue elle aussi à Varsovie le 20 juin 2013. Le programme HEEP est une organisation internationale qui promeut l'échange d'informations sur la conception des autoroutes et des ponts, en particulier du point de vue de la mise en œuvre de l'informatique dans le domaine de la construction d'ouvrages. Le projet TEM correspond à la zone V du Programme (Europe centrale et orientale). Au cours de la réunion, des représentants des pays participant au TEM, du Canada et des États-Unis d'Amérique, ont fait des présentations et échangé des données d'expérience concernant les applications de l'électronique dans le domaine des transports routiers (système d'information et de communication pour les conducteurs, prévisions du trafic, comptage de la circulation, péage électronique, prévisions météorologiques d'état des routes, et conception routière informatisée).

34. Le 2 juillet 2013, le Directeur de projet a participé à la réunion du Groupe d'experts de la CEE à Paris.

35. Conformément à la feuille de route sur ses activités et son mode de fonctionnement futurs qu'il avait adoptée en 2009 et après examen des thèmes qu'il avait précédemment traités, à savoir: «Transport par voie navigable» (2010), «Terminaux de transport intermodal» (2011), «Systèmes de transports intelligents» (2012), le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a décidé en novembre 2012 de retenir comme thème pour 2013: «Poids et dimensions des unités de transport intermodal (conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques) dans un contexte paneuropéen».

36. Les Bureaux centraux des projets TEM et TER ont aussi été associés à la consultation publique que la CEE a lancée au sujet de la future mise en œuvre des systèmes de transports intelligents (STI). Les deux projets traitent de différents aspects des STI dans les secteurs routiers et ferroviaires depuis de nombreuses années; des réunions et des tables rondes ont été organisées dans ce cadre, qui portaient essentiellement sur les aspects de ces

systèmes les plus intéressants relatifs à l'infrastructure autoroutière, routière et ferroviaire. Au vu des progrès réalisés, les responsables des deux projets sont très intéressés par l'initiative de la CEE visant à adopter dans ses différents groupes de travail une approche intersectorielle des questions relatives aux STI et à élaborer la version finale d'un document de stratégie, puis d'une feuille de route sur les activités que mènerait la CEE au cours des deux prochaines années pour soutenir les applications des STI. C'est pourquoi les Bureaux centraux du TEM et du TER ont indiqué qu'ils étaient disposés à contribuer à cet objectif en faisant part de leur expérience et en mettant leurs experts à disposition.

37. Les gestionnaires des projets TEM et TER s'intéressent également au projet relatif aux futurs systèmes de transports intérieurs (projet ForFITS) de la CEE, lancé en 2011, afin d'étudier les effets des transports intérieurs sur les changements climatiques. Ce projet, qui est mené dans le cadre du Compte de l'ONU pour le développement, vise à élaborer un outil de surveillance et d'évaluation des émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) dans les transports intérieurs, afin d'atténuer les effets des changements climatiques.

38. Les projets TEM et TER sont également associés aux préparatifs de l'Atelier de la CEE sur le financement des infrastructures de transport, qui se tiendra à Genève le 10 septembre 2013 et qui est organisé conjointement par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie de transports (WP.5), les projets TEM et TER et le projet de liaison de transport Europe-Asie. Les projets hautement prioritaires en matière d'infrastructure de transport seront présentés à cette occasion et les institutions financières internationales et les donateurs seront appelés à formuler leurs observations.

## IV. Conclusions

39. Toutes les activités menées au cours de la période considérée ont été conformes aux programmes de travail des projets TEM et TER pour 2012 et 2013 ainsi qu'à la stratégie à court terme de ces projets, tels qu'adoptés par les Comités directeurs en 2009.

40. Au cours de la période considérée, les projets TER et TEM ont renforcé leur collaboration avec les grandes organisations internationales actives dans le domaine des transports et ont resserré leurs relations avec l'Organisation de coopération économique (OCE).

41. Les projets TEM et TER constituent des instruments précieux pour favoriser la mise en œuvre des normes des accords AGR, AGC et AGTC dans la région et l'amélioration des services de transport routier, ferroviaire et combiné. La réalisation des vastes programmes de travail lancés, avec des résultats concrets, a incité de nouveaux pays à devenir membres du TEM et du TER.

42. Les projets TEM et TER envisagent l'un et l'autre d'étendre à l'avenir leurs activités aux pays de la région du Caucase et de l'Asie centrale.

43. Les deux projets offrent l'avantage de rassembler pour des programmes communs des représentants des Ministères des transports, des administrations routières et des compagnies de chemin de fer des pays membres.

44. Au niveau gouvernemental, les projets TEM et TER sont les seuls cadres régionaux permettant d'examiner les principales questions relatives aux transports routiers et ferroviaires qui doivent être réglées afin d'accélérer l'intégration des réseaux de transport des pays membres à celui de l'Europe occidentale. En outre, ils favorisent une meilleure harmonisation de la législation des pays d'Europe centrale et orientale avec les normes en vigueur en Europe occidentale, de façon à offrir une meilleure qualité de service sur les principaux corridors de transport des pays membres.



45. 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 sont parmi les tâches les plus importantes des deux projets au cours des années à venir. C'est pourquoi ils ont établi un mécanisme de suivi permanent qui est géré et supervisé par le Groupe conjoint d'experts pour le suivi de la révision du Plan directeur des projets TEM et TER.

46. L'élaboration du Plan directeur du TER pour le réseau ferroviaire à grande vitesse est l'une des tâches majeures du projet TER en 2014.

47. Le mandat de l'actuel Directeur de projet du TEM et du TER s'achevant au 31 décembre 2013, une décision doit être prise dans la deuxième moitié de l'année 2013 concernant sa succession.

48. L'accord conclu avec le Gouvernement slovaque concernant l'attribution au Bureau central du projet TER de locaux à Bratislava expirera à la fin de 2014 et la CEE devra entamer le plus rapidement possible des négociations avec ce gouvernement sur l'hébergement du Bureau central du projet en 2015 et dans les années suivantes. Le financement des deux projets est quant à lui pleinement assuré au-delà même du 1<sup>er</sup> janvier 2014 grâce au Fonds d'affectation spéciale pour la coopération.

---