



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Soixante-quinzième session**

Genève, 26-28 février 2013

Point 4 a) i) de l'ordre du jour provisoire

**Questions appelant un examen et une prise de décisions par le Comité:****Activités se rapportant aux projets – Projets d'autoroute****transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER)****Évolution des projets TEM et TER en 2012****Note du secrétariat****I. Objectifs des projets**

1. Le projet de chemin de fer transeuropéen (TER) et le projet d'autoroute transeuropéenne (TEM) offrent des cadres appropriés pour la coopération entre les pays participants dans le domaine des transports par chemin de fer et par route. Au niveau intergouvernemental, ils offrent des cadres régionaux importants pour traiter des questions présentant un intérêt commun pour le développement des transports par route et par rail et aider à améliorer les réseaux routiers (autoroutiers notamment) et ferroviaires.

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. La Commission économique pour l'Europe de l'ONU (CEE) est l'organe d'exécution des deux projets. Les accords relatifs au Fonds d'affectation spéciale pour la coopération dans le cadre des projets TEM et TER, ont permis d'assurer l'indépendance des projets, leur financement provenant directement des pays membres, et par là même, de veiller à la réalisation des principaux objectifs fixés pour ceux-ci, à savoir:

a) 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);

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 routiers et ferroviaires;

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.

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 opérateurs des secteurs du transport routier et du transport ferroviaire et des experts ont été organisées au cours des vingt dernières années pour faciliter l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques. Une collaboration étroite a en outre été établie avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN).

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

## II. Révision du plan directeur des projets TEM et TER et activités de suivi

5. Jusqu'en 2011, les travaux relatifs aux deux projets ont principalement porté sur l'achèvement de la révision du plan directeur et la publication de la nouvelle version du plan. Le plan directeur d'origine, établi en 2006, donnait des indications sur les plans d'investissement et fixait les priorités en matière d'infrastructures routières et ferroviaires de 21 pays d'Europe centrale et orientale et d'Europe du Sud-Est. Le plan directeur avait donné de bons résultats, mais de plus amples travaux restaient nécessaires dans certains domaines. Depuis son élaboration, plusieurs faits nouveaux sont à signaler.

6. Ainsi, le Comité des transports intérieurs de la CEE a invité les comités directeurs des projets TEM et TER, agissant en collaboration étroite avec les gouvernements concernés, à entamer la révision du plan directeur, qui a été achevée en 2011.

7. Vingt-cinq pays 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 les bureaux centraux des projets TEM et TER avec le concours de consultants internationaux des pays participants. Les volumes I (corps du texte) et II (annexes) du rapport final sur la révision du plan directeur ont été publiés et diffusés en 2011.

8. La révision du plan directeur et l'établissement du rapport final de révision ont largement contribué à l'extension du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et à la mise en œuvre des couloirs paneuropéens de transport. Cependant, la tâche nécessite le maintien d'une collaboration étroite entre les pays membres des projets TEM et TER et leurs voisins immédiats, ainsi que la participation constante de la CEE et des deux bureaux centraux des projets. On a constaté en particulier qu'il manquait des informations

concernant les plans et les priorités de certains pays, ainsi que des données en général. Il faut en outre suivre l'avancement de l'établissement des principaux réseaux routiers et ferroviaires, sur la base des normes techniques et opérationnelles couramment admises.

9. C'est pourquoi des mécanismes de suivi de la révision du plan directeur pour les projets TEM et 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 infrastructurels prévus dans le plan directeur révisé, l'actualisation des données et des prévisions relatives au trafic, le développement des réseaux principaux et l'état d'avancement de ce développement. Ces mécanismes de suivi sont fondés sur des modèles à compléter, puis à soumettre une fois par an aux bureaux centraux des projets. Ces derniers analyseront les données reçues et établiront un rapport annuel de suivi de la révision du plan directeur, qui sera soumis aux comités directeurs des projets pour examen.

10. Le suivi des progrès réalisés dans l'alignement des réseaux principaux, visés dans le plan directeur révisé, sur les normes énoncées dans l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) de la CEE sera à l'avenir une activité permanente à mener au titre des projets TEM et TER et il devra être pris en compte dans leurs programmes de travail annuels. Le Directeur des projets fera régulièrement rapport aux groupes de travail pertinents, à savoir le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (SC.1), le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) et le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), sur l'état d'avancement et l'évolution des projets TEM et TER. 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 (Salzbourg (Autriche), 24-29 octobre 2011), de créer le groupe d'experts conjoints pour le suivi de la révision du plan directeur des projets TEM et TER. Ce groupe se réunira une à deux fois par an pour préciser les tâches qui lui incombent selon les programmes de travail des deux projets et aura pour membres un représentant de la Division des transports de la CEE, le Directeur des projets TEM et TER, un ou plusieurs consultants, des coordonnateurs/experts nationaux et des spécialistes des organismes et des institutions financières internationales sollicités.

11. 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 a notamment établi son plan d'action pour le suivi de la révision du plan directeur des projets TEM et TER. L'inclusion des activités énumérées ci-dessous dans le programme de travail élaboré à cet effet a été proposée pour l'année 2013:

- Achèvement de la révision du plan directeur en remédiant à l'absence ou à l'insuffisance de certaines données;
- Examen de l'état et de l'évolution future des réseaux de base visés dans le plan directeur révisé des projets TEM et TER;
- Suivi de la mise en œuvre du plan directeur révisé;
- Élaboration d'éventuelles propositions concernant les modifications à apporter aux réseaux de base visés dans le plan directeur révisé;
- Entretien et modernisation des systèmes d'information géographique visés dans le plan directeur révisé des projets TEM et TER;
- Analyse de diverses possibilités de financement des projets visés dans le plan directeur révisé.

### III. Activités menées en 2012 par le Directeur des projets TEM et TER

12. Au cours de l'année, le Directeur des projets s'est rendu dans de nombreuses villes dans différents pays afin de veiller à la mise en place de mécanismes de coordination et d'activités de coopération appropriés dans les pays membres des projets ou y participant par l'intermédiaire des plans directeurs. La plupart de ses missions ont été effectuées en Europe du Sud-Est (Croatie et Roumanie) ou en Europe orientale (Ukraine et Turquie).

13. L'atelier sur la recherche-développement, les systèmes de transport 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 s'est déroulé à Ankara du 27 au 31 mars 2012 avec la participation de représentants des pays suivants: Autriche, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie et Turquie. Il répondait pleinement aux nouvelles orientations données aux projets après la révision du plan directeur.

14. Les résultats de l'établissement de la base de données TEMSTAT et du mappage des données durant la période considérée à partir de la réunion de 2011 ont été présentés lors de la réunion TEMSTAT sur la collecte et le mappage des données qui s'est tenue les 17 et 18 avril 2012 à Varsovie, de même que les progrès accomplis dans la construction des infrastructures routières du projet TEM. En outre, les données nationales de 2012 sur l'état d'avancement du projet TEM et de TEMSTAT 1 et 2 ont été communiquées aux représentants du Bureau central du projet TEM à Varsovie.

15. À la suite de cette réunion, le Directeur des projets TEM et TER a combiné quatre missions pour exécuter certaines des tâches relatives aux projets qui avaient été définies par les comités directeurs. Tenant compte de l'intérêt de la CEE et des responsables du projet TEM pour une liaison entre le sud-est de la Pologne et la partie la plus septentrionale de la Roumanie via le territoire ukrainien (combinaison des stratégies de l'Union européenne pour la Baltique et le Danube), il a rencontré les autorités de Lviv et Chernivtsi (Ukraine) ainsi que les fonctionnaires compétents du Ministère roumain des transports et de la Direction générale des chemins de fer roumains à Bucarest.

16. La réunion annuelle de 2012 de la zone V TEM/HEEP s'est tenue à Opatija (Croatie) les 4 et 5 juin 2012. Le programme HEEP (Highway Engineering Exchange Program) est une organisation internationale qui encourage l'échange d'informations sur la conception des autoroutes et des ponts, et tout particulièrement sur la conception faisant appel à l'informatique. Le projet TEM correspond à la zone V du projet (Europe centrale et orientale). Juste après la réunion HEEP, une réunion spéciale s'est déroulée à Opatija le 6 juin, au cours de laquelle les participants au projet TEM ont pris connaissance des activités menées récemment dans le cadre du projet et des activités prévues pour le deuxième semestre de 2012.

17. En juillet 2012, le Directeur des projets s'est rendu à Bucarest afin de s'entretenir, avec le Coordonnateur national du TER, l'Autorité ferroviaire de Roumanie et le Club Feroviar, au sujet de l'organisation de l'atelier qui se déroulera à Kinkinda (Serbie) et Timisoara (Roumanie), du 10 au 14 septembre 2012, avec le plein appui du Secrétaire d'État roumain. Lors de son séjour à Bucarest, il s'est également rendu au Bureau de l'Assistance conjointe à la préparation de projets dans les régions européennes (JASPERS) où il a rencontré plusieurs experts de l'Union européenne et de la Banque européenne d'investissement (BEI) et a soulevé des questions relatives à de nouvelles possibilités de financement des projets d'infrastructures ferroviaires.

18. Lors de la trente-deuxième session du Comité directeur du projet TER (Timisoara, Roumanie), 10-14 septembre 2012), la décision a été prise d'élaborer le plan directeur pour le réseau ferroviaire à grande vitesse dans la région du projet TER. Le Directeur du projet TER a été prié d'élaborer un cahier des charges complet pour l'élaboration de ce plan et de le présenter à la trente-troisième session du Comité (Genève, 8 et 9 novembre 2012).

19. Conformément à cette demande, le projet de cahier des charges pour l'élaboration d'un plan directeur pour le réseau ferroviaire à grande vitesse dans la région du TER a été présenté à la session pour examen. Lors du débat qui a suivi, certains pays ont aussitôt présenté leurs observations sur le projet, lesquelles seront prises en compte par le Bureau central du projet. Le Comité directeur a également décidé que le plan directeur du TER pour le réseau ferroviaire à grande vitesse ne concernerait que 17 pays membres du TER et a demandé au Directeur de projet de communiquer à tous les coordonnateurs nationaux la version définitive du cahier des charges au début de 2013 au plus tard, ce qui permettra d'élaborer le plan directeur conformément au calendrier figurant dans le projet de cahier des charges.

20. À la cinquante-huitième session du Comité directeur du projet TEM (Genève, 5-7 novembre 2012), le Bureau central du projet TEM a présenté l'ébauche de 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 concerne la prochaine phase du projet (2013-2016). Sous réserve de son approbation par les coordonnateurs nationaux qui n'ont pas participé à la réunion, le maintien de l'Accord relatif au Fonds d'affectation spéciale devrait être approuvé par tous les pays membres du projet d'ici à la fin de 2012.

#### **IV. Principaux défis actuels et futurs pour les projets TEM et TER**

21. Les défis actuels pour les projets TEM et TER sont les suivants:

- L'extension des projets TEM et TER aux pays observateurs (Biélorus, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova et Ukraine);
- L'extension des projets TEM et TER aux pays participant à la révision du plan directeur, à savoir: l'Albanie, l'Azerbaïdjan et le Monténégro;
- La pleine intégration des nouveaux pays membres (Arménie et Serbie);
- La diffusion et la promotion des résultats et produits découlant du rapport final sur le plan directeur révisé des projets;
- Le suivi de la mise en œuvre du plan directeur révisé des projets;
- Le financement du développement des infrastructures de transport routier et ferroviaire;
- L'accent à mettre sur les questions de sûreté et de sécurité dans les transports routiers et ferroviaires;
- Le renforcement du personnel des bureaux centraux des projets TEM et TER à Varsovie et à Bratislava;
- Le choix du successeur de l'actuel Directeur des projets TEM et TER dont le mandat prendra fin le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

## V. Conclusions

22. Les projets TEM et TER présentent l'avantage de rassembler des représentants aussi bien des ministères des transports que des administrations routières et des compagnies de chemins de fer des pays membres.

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

24. Les projets TEM et TER sont des instruments utiles pour mettre en œuvre dans la région les normes énoncées dans les accords AGR, AGC et AGTC et améliorer les services de transports routiers, ferroviaires et combinés. La mise en œuvre des vastes programmes de travail, qui a donné des résultats concrets, a conduit à une augmentation constante du nombre des pays membres des deux projets.

25. La promotion des résultats découlant du plan directeur révisé des projets TEM et TER, la surveillance 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. C'est pourquoi un mécanisme de suivi permanent a été établi, qui sera géré et supervisé par le Groupe d'experts conjoint pour le suivi de la révision du plan directeur des projets TEM et TER.

26. Les participants à la soixante-quinzième session du Comité des transports intérieurs de la CEE sont invités à examiner l'avenir des projets TEM et TER à la lumière des éléments suivants:

- Le contrat de l'actuel Directeur des projets s'achèvera à la fin de 2013;
- La décision du Ministère et de la Direction générale des routes et autoroutes nationales polonaises (GDDKiA) d'installer le Bureau central du projet TEM dans de nouveaux locaux au centre de Varsovie n'a pas été communiquée officiellement au Secrétaire exécutif de la CEE comme cela aurait dû être fait.

27. D'autres questions de gestion concernant l'avenir des projets TEM et TER, parmi lesquelles différentes propositions concernant la marche à suivre après 2013, seront présentées au Comité pour examen et avis dans le document informel n° 3.

---