



Conseil économique et social

Distr. générale
21 août 2011
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par chemin de fer

Soixante-cinquième session

Genève, 3 et 4 novembre 2011

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

Projet de chemin de fer transeuropéen (TER)

Rapport sur les activités exécutées en 2010-2011

1. Le présent rapport a été établi afin de donner suite à l'invitation formulée par le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) de la CEE à sa soixante-troisième session, tenue à Vienne les 18 et 19 novembre 2010. Le rapport 2009-2010 sur la mise en œuvre des activités relatives au projet de chemin de fer transeuropéen (TER) présenté par le Directeur du projet avait suscité un vif intérêt, en particulier la révision du plan directeur des projets TER et TEM, et il avait été demandé qu'une mise à jour soit présentée à la session suivante du Groupe de travail en 2011.

I. Objectifs du projet TER

2. Tribune internationale pour la coopération des pays participants dans le domaine des transports par chemin de fer, le projet TER a pour objectif d'appuyer et de renforcer l'introduction de nouvelles méthodes visant à accroître l'efficacité des chemins de fer internationaux et du transport international combiné et à améliorer les synergies dans le cadre des accords paneuropéens sur les infrastructures ferroviaires. Au niveau intergouvernemental, le projet TER est la seule plate-forme régionale qui permette de traiter les questions présentant un intérêt commun pour les transports par chemin de fer et qui aide à améliorer les réseaux ferroviaires des pays participants. Dix-huit pays d'Europe centrale, d'Europe du Sud-Est et du Caucase participent au projet: Arménie, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie et Turquie. Le réseau TER, qui s'étend sur près de 24 000 kilomètres de voies ferrées et forme la trame des couloirs ferroviaires paneuropéens dans la région de la Commission économique pour l'Europe (CEE) (Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) dans les États membres de l'Union européenne), est un élément essentiel des plans de transport stratégiques en Europe et de l'extension du réseau transeuropéen de transport aux régions et pays voisins.

3. Établi en 1990 par la CEE, l'Accord relatif au Fonds d'affectation spéciale pour la coopération dans le cadre du projet TER a permis de rendre le projet autosuffisant, son financement provenant directement des pays membres et permettant ainsi de respecter ses principaux objectifs, à savoir:

- a) Coordonner la mise en conformité de l'infrastructure du réseau TER avec les normes de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC);
- b) Contribuer à la modernisation du matériel roulant;
- c) Aider les gouvernements des pays participants à améliorer l'efficacité et à adapter l'organisation des chemins de fer à une gestion orientée vers le marché;
- d) Constituer une base de données sur le système des transports ferroviaire et combiné dans la région;
- e) Coordonner l'amélioration des paramètres d'exploitation et faciliter le franchissement des frontières en vue de supprimer les goulets d'étranglement entravant les transports internationaux par chemin de fer;
- f) Développer la coopération entre les pays membres dans le cadre de l'élaboration d'études techniques;
- g) Promouvoir la coopération entre les pays membres dans le domaine du transport combiné;
- h) Promouvoir les activités de formation à l'intention des experts des pays membres.

4. En vue d'atteindre ces objectifs, un certain nombre de réunions à l'intention des décideurs, des coordonnateurs nationaux du projet TER, des exploitants ferroviaires et des experts ont été organisées au cours des vingt dernières années dans le but de faciliter l'échange de données d'expérience et de bonnes pratiques. Une collaboration étroite a par ailleurs été établie avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN).

II. Prise en charge de la gestion et de l'exploitation du projet

5. Le 27 juillet 2009, le Secrétaire exécutif de la CEE a signé avec le Ministre slovaque des transports, des postes et des communications un accord de siège, garantissant ainsi la stabilité et la viabilité du Bureau central du projet installé à Bratislava. Cet accord assure la poursuite et l'efficacité de l'ensemble des activités et tâches liées au projet TER.

6. Il convient aussi de noter la nomination, jusqu'au 31 décembre 2011, de M. Helmut Meelich en tant que Directeur du projet TEM (projet de réseau autoroutier transeuropéen), en raison de son importance tant pour une coopération harmonieuse entre les deux projets que pour la révision du plan directeur y relatif. Jusqu'à présent, il apparaît que non seulement cette nomination n'a pas pénalisé les activités de M. Meelich liées au projet TER, mais a permis de renforcer la coopération entre les deux projets, et a conduit à des économies budgétaires en raison de l'organisation d'activités et de réunions communes des groupes de travail et des représentants des deux projets.

III. Révision du Plan directeur des projets TER et TEM

7. Le Plan directeur des projets TER et TEM, publié en 2006, définit un plan d'investissement qui a contribué à la croissance économique des pays concernés et à l'amélioration du bien-être de leurs populations. Il favorise l'intégration et l'harmonisation des transports par chemin de fer en Europe et au-delà et énonce les besoins prioritaires en matière d'infrastructure de 21 pays d'Europe centrale et orientale et d'Europe du Sud-Est. Il recense les réseaux routiers et ferroviaires de base existants dans ces pays et définit une stratégie d'investissement réaliste en vue de les étendre progressivement. Pas moins de 491 projets d'un coût total estimé à 102 milliards d'euros ont été évalués et classés par ordre de priorité.

8. Le processus d'élaboration du Plan directeur des projets TEM et TER a atteint son but, qui était de définir une stratégie d'investissement à court, à moyen et à long terme cohérente et réaliste pour les réseaux des transports routier, ferroviaire et combiné de base de la région couverte. Il a grandement contribué à l'extension du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), à l'établissement des couloirs paneuropéens de transport, à la promotion du transport intermodal et au renforcement de la complémentarité des modes de transport afin de rendre l'infrastructure des transports par chemin de fer plus efficace.

9. Le Plan directeur des projets TEM et TER s'est révélé concluant, mais il convient de poursuivre les travaux dans certains secteurs et de faire appel à une aide technique pour assurer le suivi de sa mise en œuvre.

IV. Révision du Plan directeur des projets TER et TEM

10. Depuis l'élaboration du Plan directeur des projets TEM et TER, plusieurs éléments nouveaux doivent être pris en considération, notamment:

- a) L'achèvement des travaux du Groupe de haut niveau de l'Union européenne et l'extension du réseau RTE-T aux régions et pays voisins;
- b) L'approbation du statut de pays participant aux projets TEM et TER accordé à l'Arménie et à la Slovaquie;
- c) La séparation de la Serbie-et-Monténégro en deux États indépendants;
- d) L'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne;
- e) La nécessité d'inclure tous les pays d'Europe du Sud-Est et du Caucase dans le Plan directeur (Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Serbie et Monténégro),
- f) Les nouvelles propositions concernant les priorités, les projets et les liaisons formulées par les pays membres des projets TEM et TER au cours des travaux de suivi pendant la période 2007-2009;
- g) 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 s'y rapportant définis dans le cadre de celui-ci;
- h) Les nouvelles données communiquées par plusieurs pays (Fédération de Russie, Hongrie, Pologne et Serbie);
- i) L'intérêt accru des pays pour le transport intermodal, notamment les centres logistiques, les terminaux de transport combiné, ainsi que les liaisons entre les ports maritimes et l'arrière-pays par transroulage, par navire roulier à passagers et par ferroutage.

11. En se fondant sur les décisions prises par le Comité des transports intérieurs de la CEE à ses soixante-dixième, soixante et onzième et soixante-douzième sessions et sur les renseignements communiqués par les pays participants, les bureaux centraux des projets TEM et TER ont élaboré, en étroite collaboration avec la CEE et des consultants extérieurs, le mandat relatif à la révision du Plan directeur d'origine, qui a ensuite été examiné et approuvé par les comités directeurs des deux projets.

12. Aux termes de ce mandat, la révision du Plan directeur a inclus l'examen des derniers faits nouveaux concernant les projets TEM et TER et a consisté en particulier:

- a) À mettre à jour les données relatives aux flux de trafic sur les réseaux TEM et TER;
- b) À vérifier la conformité des nouveaux projets et règlements avec les caractéristiques des réseaux TEM et TER de base et à faire le point sur les réseaux TEM et TER d'origine;
- c) À examiner les questions relatives au franchissement des frontières;
- d) À améliorer les procédures de collecte de données;
- e) À mettre à jour les informations sur le financement des projets TEM et TER;
- f) À recenser les liens entre les réseaux de base des projets TEM et TER et les nœuds et les liaisons de transport intermodal; et
- g) À formuler des conclusions et des recommandations.

13. Les 25 pays suivants ont participé à la révision du Plan directeur des projets TEM et TER: 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.

14. La révision du Plan directeur par les bureaux centraux des deux projets a été effectuée avec le soutien de consultants des pays participants. Les progrès réalisés ont été examinés au cours des réunions des groupes d'experts des projets TER et TEM et supervisés par le Groupe de coordination du Plan directeur. Le rapport final relatif au Plan directeur révisé a été soumis au Comité des transports intérieurs, pour examen à sa soixante-treizième session, en février 2011. La CEE élabore actuellement la version papier de ce document, qui sera publiée à Genève en octobre 2011.

V. Activités liées au projet TER menées au cours de la période considérée

15. Le 8 septembre 2010, le Directeur de projet a participé à la quatrième session du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie, ainsi qu'à l'atelier intitulé «Effets des changements climatiques sur les réseaux de transport internationaux», organisé conjointement par la CEE et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) dans le cadre de la vingt-troisième session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports de la CEE.

16. Les 20 septembre, 5 octobre, 21 octobre et 10 novembre 2010, il a pris part aux réunions organisées au Centre des congrès Hofburg par l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), aux Ministères autrichiens des transports, de l'innovation et des technologies, ainsi que des affaires étrangères et à la municipalité de Baden, au cours desquelles, en collaboration avec les coordonnateurs autrichiens des projets TEM et TER, il a examiné et approuvé les étapes préliminaires et les mesures logistiques concernant la

Conférence TEM/TER sur le financement du développement des infrastructures de transport par route et par rail et d'autres réunions relatives aux projets TEM et TER organisées à Vienne du 14 au 19 novembre 2010.

17. Le Directeur de projet a participé à la treizième session du Comité directeur du VI^e couloir de transport paneuropéen Gdansk – Katowice – Brno/Zilina – Vienne, tenue à Ostrava (République tchèque, 8 novembre 2010), à laquelle étaient également présents les coordonnateurs nationaux des projets TEM et TER des pays concernés. À cette occasion, il a rencontré de hauts fonctionnaires des chemins de fer polonais et du Ministère des transports à Varsovie et a débattu des possibilités de futur alignement du réseau ferroviaire polonais à grande vitesse sur celui de l'Allemagne et de la République tchèque. Il en a également profité pour poursuivre l'examen des variantes d'itinéraires de la future ligne à grande vitesse Varsovie – Prague pour le tronçon Wrocław – Lichkov – Usti nad Orlici, qui avait été amorcé à Prague en juin 2010.

18. Il a organisé la «Conférence sur le financement du développement des infrastructures de transport par route et par rail», tenue par la CEE, le projet TEM et le projet TER en collaboration avec l'OSCE le 17 novembre 2010 au Centre de conférence Hofburg (Vienne) et à laquelle il a participé. Cette conférence, ouverte par le Secrétaire exécutif de la CEE, M. Kubis, et à laquelle ont également participé le Vice-Ministre autrichien des transports, de l'innovation et des technologies, M. Weissenburger, ainsi que les directeurs des chemins de fer russes et turcs, s'est tenue à l'occasion du lancement du Plan directeur révisé des projets TEM et TER. Des représentants des gouvernements, d'institutions financières internationales et des secteurs des chemins de fer et du transport routier y ont évalué les possibilités de financement des projets prioritaires relatifs aux infrastructures TEM et TER recensés dans le Plan directeur révisé, et étudié les mesures visant à assurer des connections ininterrompues en Europe, y compris un accès rentable aux marchés. Les participants ont noté que le Plan directeur révisé des projets TEM et TER, dans lequel sont définis les besoins prioritaires en matière d'infrastructures, les réseaux de base et un plan d'investissement réaliste pour leur développement, avait contribué pour beaucoup aux progrès accomplis, compte tenu également du fait que les projets liés aux infrastructures ferroviaires, routières et autoroutières recensés à l'occasion de cette révision doivent être réalisés dans un contexte financier difficile caractérisé par d'inévitables économies budgétaires et restrictions des marchés des capitaux. Par conséquent, les projets élaborés dans le cadre des travaux de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire (OCEMN), comme le projet d'autoroutes de la mer (Railferries), et en étroite collaboration avec l'OCEMN, l'OSCE, l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'Union internationale des chemins de fer (UIC), pourraient de toute évidence contribuer de manière non négligeable au développement des transports dans la région.

19. Le Directeur de projet a organisé la soixante-quatrième session du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2), tenue le 18 novembre 2010 au Centre de conférences de Vienne, à laquelle il a participé et qui a notamment permis aux pays participant au projet TER de prendre part, de nouveau en tant que groupe, aux activités relatives au projet de liaisons de transport Europe-Asie (EATL) et à l'Organisation de coopération économique de la mer Noire.

20. Les 15, 16 et 19 novembre 2010, il a pris part à la cinquante-quatrième session du Comité directeur du projet TEM, à la vingt-neuvième session du Comité directeur du projet TER et à la cinquième réunion commune des Groupes d'experts de la révision du Plan directeur des projets TEM et TER, qui se sont toutes tenues à Baden (Autriche).

21. Le Directeur de projet a représenté les bureaux centraux des projets TEM et TER lors de l'atelier interrégional OSCE/CEE sur l'établissement de liaisons de transport Europe-Asie, qui s'est tenu à Turkmenbachi (Turkménistan) les 7 et 8 décembre 2010. Il a proposé qu'une attention accrue soit portée à la question des transbordeurs ferroviaires,

notamment sous forme de visites sur le terrain, car ces derniers sont des éléments essentiels des liaisons de transport Europe-Asie.

22. Le 17 décembre 2010, il s'est rendu au Ministère autrichien du transport, de l'innovation et des technologies et au Bureau du Coordonnateur pour les activités de l'OSCE relatives à l'économie et à l'environnement à Vienne afin d'établir les arrangements finaux concernant la Conférence sur le financement du développement des infrastructures de transport par route et par rail (Vienne, 17 novembre 2010). Il s'est rendu au Ministère autrichien des affaires étrangères afin de le remercier de son appui.

23. Les 19 et 20 janvier 2011, il s'est rendu dans la Division des transports de la CEE afin d'examiner le projet de rapport final relatif au Plan directeur révisé des projets TEM et TER, ainsi que les modalités de sa soumission au Comité des transports intérieurs, à sa soixante-treizième session.

24. Du 24 au 27 janvier 2011, le Directeur de projet s'est rendu au Ministère polonais des transports, à Varsovie, aux fins d'un échange de vues sur la participation future de ce dernier aux projets TEM et TER, les plans visant à mieux mettre à profit les résultats des activités relatives aux projets, les moyens d'améliorer leur diffusion sur Internet et la possibilité d'améliorer l'infrastructure ferroviaire pour le franchissement de la frontière entre la République tchèque et la Pologne.

25. Le 31 janvier et le 1^{er} février 2011, il a participé au Forum CEE-ONU/TAPA (Association pour la protection des marchandises transportées) sur la sécurité des transports, intitulé «La sécurité des conducteurs, des véhicules et des marchandises» et organisé à Genève, faisant fond sur les travaux du Groupe multidisciplinaire d'experts de la sûreté des transports intérieurs et sur les résultats du Séminaire sur la sécurité des transports intérieurs organisé en 2009.

26. Les 9 et 10 février 2011, le Directeur de projet a présenté les résultats de la deuxième conférence préparatoire du dix-huitième Forum économique et environnemental de l'OSCE, qui s'est tenu à Prague. Il a également établi des contacts avec des représentants du Ministère tchèque des transports, auxquels il a fait part des conclusions de ses concertations avec les hauts fonctionnaires polonais au sujet de la ligne à grande vitesse Wrocław – Prague, sur les possibilités de prolonger la liaison par Brno jusqu'à Vienne et par Linz jusqu'à Zurich, ainsi que sur les propositions d'introduire le transport par bus en tant que solution provisoire pour le franchissement des frontières là où le trafic de passagers est actuellement faible.

27. Du 21 au 25 février 2011, répondant à l'invitation des chemins de fer roumains, il a pris part à la Conférence du Club Feroviar sur les politiques et technologies visant à accroître la mobilité, ainsi qu'au colloque scientifique et technique sur le matériel roulant pour le transport de passagers qui se sont tenus à Brasov (Roumanie).

28. Du 1^{er} au 3 mars 2011, le Directeur de projet a participé à la soixante-treizième session du Comité des transports intérieurs à Genève, où il a entre autres présenté la version finale du Plan directeur révisé des projets TEM et TER.

29. Du 4 au 7 avril 2011, il a participé à la réunion TEMSTAT sur la collecte de données et la cartographie qui s'est tenue à Varsovie, s'est rendu au Ministère polonais des transports et à la Direction générale des chemins de fer polonais, où il a informé les décideurs de l'achèvement du Plan directeur révisé des projets TEM et TER. Grâce à leur assistance et à leur soutien, il a visité la gare centrale de Varsovie, qui est en cours de rénovation, et a pu y voir le système de parking donnant accès aux transports en commun et échanger des vues avec des hauts fonctionnaires sur les éléments intermodaux et d'autres possibilités de collaboration entre les systèmes ferroviaire et routier de la ville.

30. Le 13 avril 2011, le Directeur de projet a participé à une réunion-débat sur le thème «The new shape of TEN-T: Will Europe bet on rail? (Nouvelle structure du RTE-T: L'Europe va-t-elle parier sur le rail?)» organisée à Bruxelles par la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER), en collaboration avec la Hongrie (Présidente du Conseil de l'Union européenne) et les groupes suivants du Parlement européen: Parti populaire européen, Alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe et les Verts/Alliance libre européenne. Il a bénéficié d'une invitation personnelle en raison de sa longue expérience du secteur hongrois des chemins de fer. Il a rendu compte des conclusions de la Conférence de Brasov (Roumanie, février 2011) sur les technologies visant à accroître la mobilité et le matériel roulant pour le transport de passagers, ainsi que de la ligne à grande vitesse qu'il est prévu d'établir entre Budapest, Bucarest et Constanta (mer Noire).

31. Le 28 avril 2011, accompagné de responsables du Ministère autrichien des transports, il a pris part à la première réunion organisée avec des représentants de l'ambassade d'Azerbaïdjan à Vienne sur la coopération entre le projet TER et l'Azerbaïdjan et sur la session du Comité directeur du projet TER qui se tiendra à Bakou (Azerbaïdjan).

32. Le 3 mai 2011, une réunion d'une journée s'est tenue à Genève en vue de procéder à une dernière lecture d'épreuve du Plan directeur révisé des projets TEM et TER, à laquelle a participé M. Pospisil, consultant de la CEE, au nom du Directeur de projet.

33. Le Directeur du projet TER (17 mai 2011) s'est rendu au bureau régional du partenariat JASPERS (Assistance conjointe à la préparation de projets dans les régions européennes). Créé en 2006 par la Commission européenne, la Banque européenne d'investissement (BEI) et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), ce partenariat aide les États membres de l'Union européenne d'Europe centrale et orientale à élaborer des projets de grande qualité qui reçoivent ensuite un soutien des Fonds structurels et du Fonds de cohésion de l'Union européenne. En collaboration avec le représentant du partenariat JASPERS, M. Horhager, le Directeur du projet a procédé à l'élaboration d'un aperçu général des investissements ferroviaires réalisés dans les pays voisins de l'Autriche.

34. Du 18 au 20 mai 2011, le Directeur de projet s'est rendu au Ministère tchèque des transports et à la Direction générale des chemins de fer tchèques, à Prague, afin d'étudier la question de la coordination du calendrier de reconstruction du deuxième grand couloir ferroviaire entre la République tchèque et l'Autriche, qui relie Prague, Ceske Budejovice et Linz, ainsi que les possibilités de futur alignement du réseau ferroviaire à grande vitesse entre ces deux pays.

35. Le 30 mai 2011, le Directeur de projet a participé à la conférence sur les systèmes de transport intelligents organisée par les chemins de fer fédéraux autrichiens (OBB), lors de laquelle les travaux de recherche sur le ferroutage ont été examinés.

36. Du 12 au 19 juin 2011, il a pris part à une série de réunions avec les représentants du Ministère roumain des transports et des chemins de fer roumains, afin d'étudier les préparatifs de la Conférence TER (CEE) sur le développement des infrastructures spéciales de transport ferroviaire – transbordeurs ferroviaires/ports maritimes. Cette conférence, qui sera organisée conjointement avec le Ministère azerbaïdjanais à Bakou en septembre 2011, est axée sur la grande région de la mer Noire, les liaisons entre l'arrière-pays et les ports maritimes et le développement du couloir IV du chemin de fer paneuropéen.

37. Le 28 juin 2011, le Directeur de projet a rencontré les autorités du Land de Haute-Autriche à Wels, afin de s'entretenir des sessions des comités directeurs des projets TEM et TER (Salzbourg, Autriche, octobre 2011) et du développement futur du transport intermodal entre Wels et la Bavière, le Land allemand voisin.

38. Enfin, du 5 au 8 juillet 2011, il a participé à une série de réunions avec des représentants du Ministère des transports de la République d'Azerbaïdjan, des chemins de fer azerbaïdjanais, du bureau du corridor de transport Europe-Caucase-Asie (TRACECA) à Bakou, de l'ambassade autrichienne en Azerbaïdjan, du Ministère des finances de la République d'Azerbaïdjan et du Bureau azerbaïdjanais de la Banque asiatique de développement. Ces réunions étaient axées sur les préparatifs de la trentième session du Comité directeur du projet TER (Bakou, septembre 2011).

VI. Défis actuels et futurs du projet TER

39. Les principaux défis actuels et futurs du projet TER sont les suivants:

- a) Extension du projet TER aux pays observateurs (Biélorus, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova et Ukraine);
- b) Extension du projet TER aux pays participant à la révision du Plan directeur, à savoir l'Albanie, l'Azerbaïdjan et le Monténégro;
- c) Pleine intégration des nouveaux pays membres (Arménie et Serbie);
- d) Publication du rapport final relatif au Plan directeur révisé des projets TER et TEM, promotion de ce rapport et diffusion des résultats;
- e) Suivi de la mise en œuvre du Plan directeur révisé des projets TER et TEM;
- f) Financement du développement des infrastructures de transport ferroviaire;
- g) Sécurité ferroviaire.

VII. Conclusions

- a) Toutes les activités menées au cours de la période considérée étaient conformes au programme de travail ainsi qu'à la stratégie à court terme du projet TER, adoptés lors des sessions du Comité directeur du projet en 2007 et en 2009 à Vienne;
- b) Le projet TER présente l'avantage de rassembler des représentants aussi bien des ministères des transports que des compagnies de chemin de fer des pays membres;
- c) Au cours de la période considérée, le Projet TER a permis de renforcer la collaboration avec les grandes organisations internationales œuvrant dans le domaine du transport et d'établir des relations plus étroites avec l'Organisation de coopération économique (OCE);
- d) Au niveau gouvernemental, le projet TER est la seule tribune de la région permettant de s'attaquer aux principales questions liées aux transports par chemin de fer, qui doivent être résolues pour accélérer et améliorer l'intégration du réseau ferroviaire des pays membres du projet TER à celui de l'Europe occidentale. Il favorise aussi l'harmonisation de la législation des pays d'Europe centrale et orientale avec les normes en vigueur en Europe occidentale, en vue de garantir une meilleure qualité de service le long des principaux couloirs et une meilleure rentabilité du secteur ferroviaire dans les pays qui ont achevé leur transition;
- e) Le Projet TER est un instrument utile de mise en œuvre dans la région des normes AGC et AGTC relatives aux infrastructures et d'amélioration des services de transport ferroviaire et de transport combiné. Le vaste programme de travail, qui a donné des résultats concrets, s'est traduit par une augmentation soutenue du nombre de pays membres du projet TER;

f) La révision du Plan directeur des projets TER et TEM, entreprise en étroite collaboration avec la Division des transports de la CEE, a été menée à bien pendant la période considérée et le rapport final y relatif devrait être disponible en octobre 2011.

40. Ces prochaines années, le projet TER aura deux grandes tâches à accomplir: assurer la promotion des résultats du Plan directeur révisé des projets TER et TEM et suivre la mise en œuvre de ce Plan.
