



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Quatre-vingt-quatrième session**

Genève, 22-25 février 2022

Point 9 g) de l'ordre du jour provisoire

**Questions stratégiques de nature horizontale
et transversale ou d'ordre réglementaire :****Travaux analytiques dans le domaine des transports****Travaux analytiques de la Division des transports durables****Note du secrétariat***Résumé*

La présente note offre un résumé de l'activité du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), qui fait office de groupe de réflexion sur les transports au sein du Comité des transports intérieurs (CTI). On y trouvera également un aperçu des travaux analytiques que la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE) a menés en 2021. Ces travaux comprennent l'élaboration de publications consacrées à certaines questions relatives aux transports, la réalisation d'analyses par les groupes d'experts et des équipes spéciales pluridisciplinaires constitués, la rédaction de documents analytiques destinés à appuyer les activités liées aux conventions des Nations Unies relatives aux transports, des ateliers de renforcement des capacités, la mise en service de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) sur la base d'un système d'information géographique, ainsi que la conception d'outils d'analyse et d'indicateurs permettant aux États d'évaluer leur degré de connectivité économique en ce qui concerne les transports, le commerce et les procédures de franchissement des frontières.

Le Comité est invité à **formuler des recommandations** sur les travaux analytiques que devrait à l'avenir mener la CEE dans le domaine des transports.

I. Travaux analytiques menés par le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

1. Le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) facilite l'échange d'idées et de données d'expérience entre les régions, en particulier sur les défis se rapportant au développement de systèmes de transport intérieur durables. Son mandat lui permet de jouer le rôle privilégié d'un « groupe de réflexion » sur les transports dans le cadre du Comité des transports intérieurs (CTI).



2. Après que le CTI eut, à sa quatre-vingt unième session, invité ses organes subsidiaires à prendre des mesures de suivi afin de mettre leurs travaux en concordance avec sa stratégie (ECE/TRANS/288, par. 15 a) et c)), le mandat et le programme de travail du WP.5 ont été mis en concordance avec les priorités stratégiques relevant du quatrième rôle que joue le CTI, celui de plateforme des Nations Unies pour la promotion d'une connectivité et d'une mobilité durables dans les transports intérieurs régionaux et interrégionaux.

3. Comme suite à ses activités passées, et compte tenu de la Stratégie du CTI à l'horizon 2030, le WP.5 a adopté à sa trente-deuxième session, en 2019, six modules d'activités et un programme de travail à long terme (2020-2030), dont le présent document reprend les éléments, comme suit :

- a) Développement de réseaux ou de liaisons de transport ;
- b) Transport et changements climatiques ;
- c) Mobilité urbaine durable ;
- d) Données relatives aux infrastructures de transport ;
- e) Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable ;
- f) Comité des transports intérieurs.

II. Aperçu des activités du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, module par module

A. Développement de réseaux ou de liaisons de transport

1. Mise en œuvre du projet de liaisons de transport Europe-Asie



4. Dans le cadre des activités du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), une série de consultations virtuelles sur les prochaines étapes de la mise en service des couloirs de transport entre l'Europe et l'Asie ont été menées en novembre 2020. À cette occasion, les Gouvernements azerbaïdjanais, géorgien, kazakh, turc et ukrainien ont dit qu'ils souhaitaient donner leur avis et travailler sur un projet de mécanisme de gestion des couloirs sur l'itinéraire 3 du Projet de liaisons de transport Europe-Asie (LTEA). Cette proposition a ensuite été renouvelée en février 2021, à la quatre-vingt-troisième session du Comité des transports intérieurs, qui en a pris note et a encouragé le WP.5 à poursuivre les activités relatives à la mise en service des LTEA et à lui en rendre compte. À la trente-quatrième session du WP.5, en septembre 2021, les représentants de l'Azerbaïdjan et de la Géorgie ont pris la parole au titre de ce point de l'ordre du jour et à nouveau fait part de leur intérêt pour une initiative visant à élaborer un mécanisme de coordination et d'examen des performances pour les couloirs de l'itinéraire 3 du LTEA en collaboration avec les trois autres pays et avec l'aide du secrétariat.

5. Le WP.5 a pris acte des efforts faits par le secrétariat pour mettre en service les couloirs internationaux et renforcer la connectivité interrégionale à la demande du CTI. À cet égard, le WP.5 a invité les cinq pays à lui rendre compte des progrès effectués à sa trente-cinquième session, prévue en septembre 2022.

2. Connectivité des transports entre les régions



6. À l'occasion de la trente-quatrième session du WP.5, le secrétariat a organisé un débat sur la connectivité interrégionale, auquel ont participé des représentants des cinq commissions régionales des Nations Unies, à savoir la CEE, la CEA, la CESAP, la CEPALC et la CESA, ainsi que des États Membres des Nations Unies suivants : Azerbaïdjan, Égypte, Fédération de Russie, Turquie et Paraguay. Les présentations ont surtout porté sur l'activité menée dans les pays et au niveau des régions pour renforcer la connectivité des transports entre régions. Le représentant de l'Azerbaïdjan, en particulier, a dit que son gouvernement s'était employé à favoriser la connectivité entre l'Europe et l'Asie en mettant en œuvre des projets d'infrastructures de transport routier et ferroviaire (Bakou-Tbilissi-Kars, par exemple) et en créant un conseil de coordination du transit de marchandises. Le représentant de l'Égypte a parlé du rôle de son pays en tant que pivot, sur le continent africain, d'Ouest en Est le long de la côte méditerranéenne et du Nord au Sud. Le représentant de la Turquie a donné des informations sur sa politique axée sur les couloirs, qui met l'accent sur les projets d'infrastructures visant à établir les liaisons manquantes, sur l'élimination des goulets d'étranglement au passage des frontières et des obstacles non physiques à l'interopérabilité, et sur la numérisation. Le représentant du Paraguay a mis l'accent sur les efforts faits par son gouvernement et la CEPALC pour créer le couloir de transport transcontinental reliant les ports maritimes des océans Atlantique et Pacifique. Un représentant de la Fédération de Russie a présenté le rôle et la contribution de la Direction des couloirs de transport internationaux, une organisation à but non lucratif qui fait bénéficier les organismes fédéraux, les institutions chargées du développement et les entreprises de ses compétences en matière de mise en place et d'utilisation efficace de couloirs de transport internationaux, et qui leur fournit analyses et informations.

7. Le WP.5 s'est félicité de la tenue de consultations interrégionales sur la connectivité durable des transports, qui contribuent à la mise en œuvre de la stratégie du CTI et en particulier de son axe connectivité interrégionale. Il a également invité le secrétariat à continuer d'organiser et de faciliter de telles consultations sur des sujets d'intérêt interrégional ciblés, en coopération, si possible, avec les autres commissions régionales des Nations Unies et d'autres organisations régionales ou interrégionales et projets pertinents.

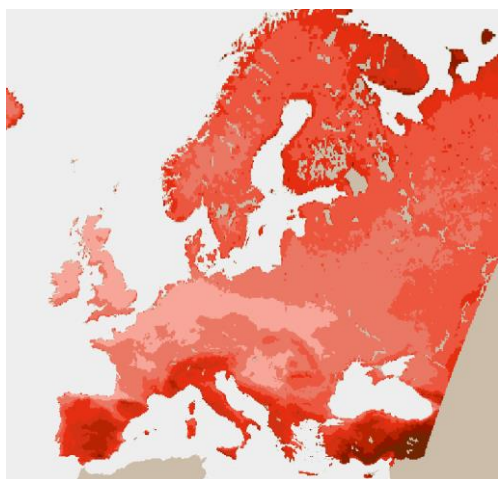
8. Tous les exposés faits au titre de ce point de l'ordre du jour sont disponibles sur le site Web de la trente-quatrième session du WP.5, à l'adresse suivante : unece.org/transport/events/wp5-working-party-transport-trends-and-economics-34th-session.

B. Transport et changements climatiques

9. Créé sous les auspices du WP.5, le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (GE.3) est entré en fonctions en 2020. Il s'est principalement efforcé : a) de mener des activités de sensibilisation et de renforcement des capacités en faisant la synthèse des connaissances des États et de la communauté scientifique en matière d'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports et d'adaptation à ces changements ; b) de faire progresser l'état des connaissances dans le domaine et la compréhension des effets qu'ont les changements climatiques sur les transports intérieurs et de définir des mesures d'adaptation appropriées et présentant un bon rapport coût-efficacité. Ses activités constituent un prolongement et un élargissement de celles d'un groupe d'experts antérieur, dont les travaux sont présentés dans un rapport disponible en ligne (<https://unece.org/transport/publications/climate-change-impacts-and-adaptation-international-transport-networks-0>).

Carte I

Variation de l'indice de durée des vagues de chaleur selon les scénarios a) RCP8.5 et b) RCP2.6 pour la période 2051-2080 par rapport à la période 1971-2000, prise comme référence



Carte II

Réseau de routes E (les routes exposées aux effets des changements climatiques peuvent être repérées par recouplement avec la carte I)



Source : CEE.

10. Pour mener à bien ses principales missions, le Groupe d'experts avance sur plusieurs fronts. Il examine les effets des changements climatiques sur les transports qui préoccupent les professionnels du secteur afin d'en analyser la portée pour la région de la CEE et, de façon plus détaillée, pour certains de ses couloirs. Il s'efforce également d'évaluer le coût direct et indirect, pour les infrastructures ou le fonctionnement des transports, des destructions et des perturbations imputables à des phénomènes climatiques extrêmes. Le Groupe compte également s'appuyer sur cette analyse des coûts pour constituer des dossiers de décision en vue d'adapter les transports aux changements climatiques. Il réfléchit en outre à la possibilité de créer une base de données sur les mesures d'adaptation et aux besoins en la matière.



11. Le Groupe de travail aide également ses membres à organiser des conférences sur la nécessaire adaptation des transports aux changements climatiques. L'une de ces conférences a ainsi été organisée à Moscou par l'institut russe de recherches routières ROSDORNII, les 15 et 16 novembre 2021, pour les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale. Cette manifestation a facilité les échanges des connaissances et fait connaître les travaux menés pour analyser les incidences prévisibles des changements climatiques sur les

transports. Elle a été suivie par plus de 150 participants, sur place ou à travers une plateforme de conférence en ligne.

C. Mobilité urbaine durable, transports publics et cyclisme

1. Adoption du Plan directeur européen du PPE-TSE pour la promotion du cyclisme – module relatif aux infrastructures



12. À la trente-quatrième session du WP.5, le secrétariat et le Président du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (PPE-TSE) ont fait état de l'adoption par le PPE-TSE, à la réunion ministérielle de haut niveau qu'il a tenue en mai 2021 à Vienne, de son Plan directeur européen pour la promotion du cyclisme. Ils ont également mis en lumière le rôle que jouerait le module relatif aux infrastructures destinées au cyclisme dans la mise en œuvre du Plan directeur. À cet égard, le WP.5 sera informé de l'avancement des travaux relatifs à ce module dans la perspective de la réunion ministérielle de haut niveau du PPE-TSE.

13. Le secrétariat a en outre présenté une proposition de cahier des charges et de mandat pour un groupe d'experts chargé d'élaborer un module consacré aux infrastructures destinées au cyclisme dans la région paneuropéenne pour la période 2022-2024 (proposition annexée au rapport de la trente-quatrième session du WP.5, publié sous la cote ECE/TRANS/WP.5/70). La création de ce groupe de travail, dont la mission serait de systématiser et d'accélérer les travaux relatifs à ce module, a été approuvée par le WP.5, qui en a adopté le mandat.

14. Aux termes de son mandat, le groupe d'experts du module consacré aux infrastructures destinées au cyclisme a pour mission de faire avancer les travaux d'élaboration du module visé en étroite liaison avec le Partenariat du PPE-TSE sur la promotion du cyclisme et la mobilité active, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme.

15. Le mandat du groupe pour la période 2022-2024, qui doit être approuvé par le CTI à sa quatre-vingt-quatrième session annuelle, englobe un certain nombre de tâches visant à :

a) Recueillir des données sur les réseaux cyclables nationaux, analyser ces données et proposer des itinéraires CEE unissant des itinéraires nationaux de façon à former un réseau cyclable CEE ;

b) Établir des définitions acceptables pour les différents types d'infrastructures cyclables ainsi qu'une nouvelle signalisation routière qui complétera celle prévue par la Convention des Nations Unies sur la signalisation routière de 1968 et devrait être utilisée pour la signalisation des itinéraires en question.

16. Conformément au Plan directeur pour la promotion du cyclisme, tel qu'adopté, le groupe d'experts devrait :

a) Centraliser la collecte, l'intégration et l'analyse des données relatives aux réseaux cyclables nationaux des États membres de la CEE ;

b) Proposer les itinéraires cyclables internationaux qui formeront le réseau cyclable de la CEE ; ces itinéraires seront proposés sur la base des données recueillies sur les réseaux nationaux et de leur analyse, et en tenant compte du réseau Eurovelo ;

c) Utiliser les projets de définitions élaborés jusqu'à présent et réunis dans le document ECE/TRANS/WP.5/2021/6, et y apporter de nouvelles améliorations, si nécessaire ;

d) Examiner la signalisation routière que certains pays de la CEE ont récemment mise en place pour faciliter la pratique du cyclisme et proposer des signaux qu'il sera envisagé d'intégrer à la Convention des Nations Unies sur la signalisation routière de 1968 ;

- e) Élaborer un rapport final sur les résultats de ses travaux.

17. Le groupe d'experts aura également à examiner la signalisation routière que certains pays de la CEE ont récemment mise en place pour faciliter la pratique du cyclisme et à proposer les signaux qu'il serait bon d'intégrer à la Convention des Nations Unies sur la signalisation routière de 1968 ;

Figure 1

Exemples de signaux indiquant une voie cyclable

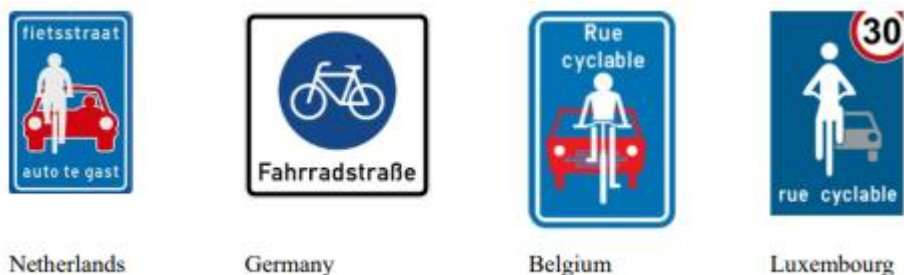


Figure 2

Signaux routiers dispensant les cyclistes de l'obligation de respecter les feux de circulation



2. Table ronde d'experts sur l'analyse économique de la transformation des systèmes de transport urbain

18. Le 17 septembre 2021, suite à la demande formulée par le Groupe de travail à sa trente-troisième session (septembre 2020), un atelier sur les transports urbains verts a été organisé dans le cadre des travaux du WP.5 sur la mobilité urbaine durable, les transports publics et le cyclisme. Cet atelier organisé conjointement par la Division des transports durables de la CEE et la Section du développement urbain, du logement et de l'aménagement du territoire du secrétariat de la CEE, s'est appuyé sur les recommandations énoncées dans la publication de la CEE relative au thème commun « Villes intelligentes et durables à dimension humaine – Villes intelligentes et durables pour tous les âges » (avril 2021). Ses participants ont en outre tiré parti de la dynamique créée par l'adoption, à la cinquième réunion de haut niveau du PPE-TSE (Vienne, mai 2021), du tout premier Plan directeur paneuropéen pour la promotion du cyclisme (le Plan directeur).

19. L'atelier a entre autres permis d'évaluer l'applicabilité du Plan directeur en milieu urbain et de mettre en évidence les pistes envisageables pour renforcer sa composante infrastructures en définissant au niveau international des normes minimales et une signalisation harmonisée. Des intervenants de divers pays, dont l'Autriche, la Fédération de Russie, les Pays-Bas et la Suisse ont pris la parole, et la manifestation a bénéficié de contributions de l'Université des techniques de Delft, de l'Université russe des transports, de l'Association internationale des entreprises publiques d'électricité et du réseau des villes et des régions européennes pour l'innovation dans les transports (POLIS).

20. Les participants, pour qui le rôle majeur de la bicyclette dans la mobilité urbaine ne faisait pas de doute, étaient également d'accord sur l'extrême importance de certaines mesures connexes, à savoir :

- Repenser les infrastructures et les services de transport urbain, et donc faire en sorte qu'il y ait le plus grand nombre possible de trottoirs sûrs et spacieux pour les piétons et de réseaux de transport public accessibles, abordables et faciles à utiliser. À cet égard, on a également souligné qu'il était important de faire la place à de nouvelles

formes de mobilité urbaine tels que les déplacements en trottinette et en planche à roulettes électrique, le covoiturage et le vélo en libre-service, avec des espaces de stationnement et des stations de recharge bien pensés ;

- Élaborer un cadre solide pour réglementer la mobilité urbaine et ses effets sur la santé et l'environnement et le faire appliquer efficacement, notamment en établissant et en faisant respecter un ensemble cohérent de règles de sécurité routière, par exemple en limitant la vitesse, et en menant des politiques actives de dissuasion et de contrôle pour restreindre les émissions de gaz à effet de serre (en interdisant par exemple la circulation des voitures anciennes dans les centres urbains).

21. Le WP.5 a pris connaissance avec intérêt de la tenue de l'atelier sur les transports urbains verts, remercié les coorganisateurs pour leur contribution et leur soutien et salué toutes les présentations faites par les experts. Il a en particulier souligné l'importance, pour la sécurité, de mesures en faveur d'une mobilité urbaine durable, et de l'élaboration au niveau national et local d'un cadre réglementaire solide régissant cette mobilité et ses bienfaits dans les domaines de la santé et de l'environnement. Il a fait observer que cela concernait à la fois la mobilité des voyageurs et celle des marchandises. Le WP.5 a également répété qu'il avait à cœur de continuer à promouvoir et à présenter les tendances et les bonnes pratiques dans ce domaine, dans le cadre de ses activités sur le transport urbain durable.

22. On trouvera des informations sur l'atelier, les exposés qui y ont été présentés et tous les documents pertinents sur le site Web de la trente-quatrième session du WP.5, à l'adresse suivante : www.unece.org/transport/events/wp5-working-party-transport-trends-and-economics-34th-session.

D. Données relatives aux infrastructures de transport

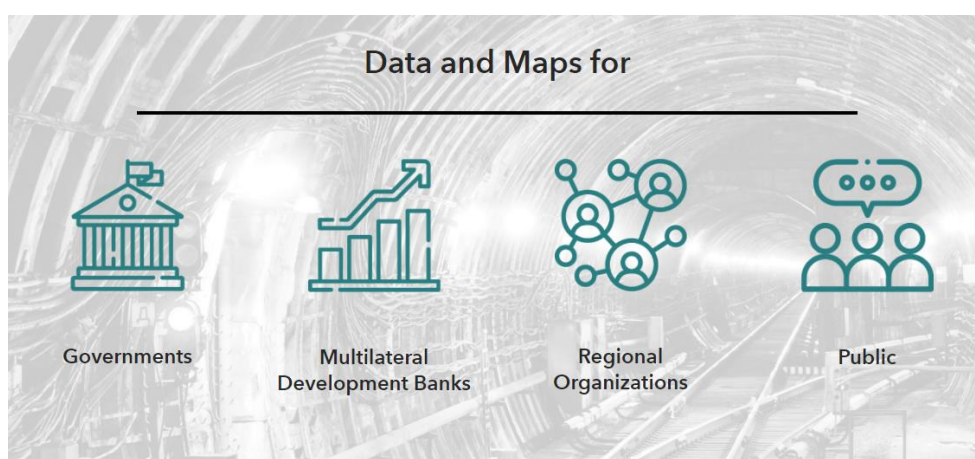
1. Mise en place de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT) reposant sur un système d'information géographique



Source : CEE.

Figure 3

Page de l'OIIT s'adressant aux quatre groupes d'utilisateurs



Source : CEE.

Figure 4
Tableau de bord de l'OIIIT pour les pouvoirs publics



Source : CEE.

23. À l'occasion de la trente-quatrième session du WP.5, les secrétariats de la CEE, de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) et de l'Organisation de coopération économique (OCE) ont organisé une présentation conjointe de l'OIIIT, qui repose sur une plateforme de type SIG.

24. L'OIIIT est bâti sur une plateforme SIG en ligne associant de multiples parties prenantes, qui rassemble des informations relatives à une grande variété de réseaux et de nœuds d'infrastructures de différents modes de transport, concernant notamment les routes, les voies ferrées, les voies navigables, les ports, les aéroports, les terminaux intermodaux, les centres logistiques et les postes frontière. Les grandes catégories d'utilisateurs de l'OIIIT sont les pouvoirs publics, les banques multilatérales de développement, les organisations de coopération régionale et le grand public.

25. L'OIIIT vise principalement à :

a) Répertoire sous forme électronique les conventions de la CEE relatives aux transports intérieurs, les résultats des projets et les objectifs de certains groupes d'experts :

- L'Observatoire permet de visualiser des résultats ou des objectifs, par exemple en ce qui concerne les projets TEM¹, TER² et LTEA³, mais aussi les résultats obtenus par le Groupe d'experts de l'évaluation des effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et de l'adaptation à ces changements (GE.3) et le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (GE.4) ;
- La plateforme électronique de l'Observatoire doit jouer un rôle catalyseur dans la numérisation en cours des différents accords et conventions des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs, en particulier ceux qui concernent les infrastructures (AGR⁴, AGC⁵, AGTC⁶ et AGN⁷), mais aussi les instruments de facilitation du passage des frontières tels que la Convention TIR⁸ et le système eTIR (localisation des systèmes douaniers) ;

b) Favoriser le financement des infrastructures de transport :

- L'Observatoire joue le rôle d'une bourse virtuelle pour le financement des infrastructures de transport en mettant électroniquement en contact les banques multilatérales de développement et les États. Ces derniers peuvent mettre en ligne leurs projets d'infrastructures de transport nécessitant un financement et choisir les banques multilatérales de développement auxquelles ils souhaitent faire appel. En ajoutant des couches au système d'information géographique ou en en ôtant, on peut combiner les informations sur les réseaux d'infrastructures de transport avec les taux de ratification et de mise en œuvre nationale ou régionale des instruments juridiques

¹ Autoroute transeuropéenne Nord-Sud.

² Chemin de fer transeuropéen.

³ Liaisons de transport Europe-Asie.

⁴ Accord européen sur les grandes routes de trafic international.

⁵ Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer.

⁶ Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes.

⁷ Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale.

⁸ Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR.

relatifs aux transports ou avec les informations sur les effets que les changements climatiques pourraient avoir sur les projets d'infrastructure programmés. L'Observatoire donne aux banques multilatérales de développement un accès direct à une plateforme d'information centralisée qui les aide à choisir les projets qu'elles pourraient envisager de financer. Une plateforme de communication électronique sécurisée permettra à tous les utilisateurs de se contacter et d'échanger des informations.

c) Promouvoir une connectivité durable dans et entre les régions :

- L'Observatoire offre à toutes les organisations régionales et interrégionales la possibilité de créer leurs propres cartes pour représenter leurs initiatives en matière d'infrastructures de transport, leurs couloirs, leurs projets, leurs rapports et études et tout ce qu'elles jugent utile pour renforcer la connectivité régionale. Cela vise à renforcer la coopération entre les différentes initiatives en matière d'infrastructures de transport en Europe, en Asie et en Afrique.

26. À sa trente-quatrième session, le WP.5 a pris note des informations relatives à la poursuite de la mise en place de l'OIIIT et invité les parties prenantes intéressées (notamment les organismes publics et les banques multilatérales de développement) à participer à une phase d'essais. Il a également invité le secrétariat à fournir aux représentants des pays et des autres entités parties prenantes l'assistance nécessaire pour la réalisation de ces essais, notamment en mettant des comptes à leur disposition. Il a également demandé au secrétariat d'informer le Bureau du CTI et le Comité lui-même de l'état d'avancement du projet d'Observatoire et, lorsque les essais seront terminés, de leurs résultats.

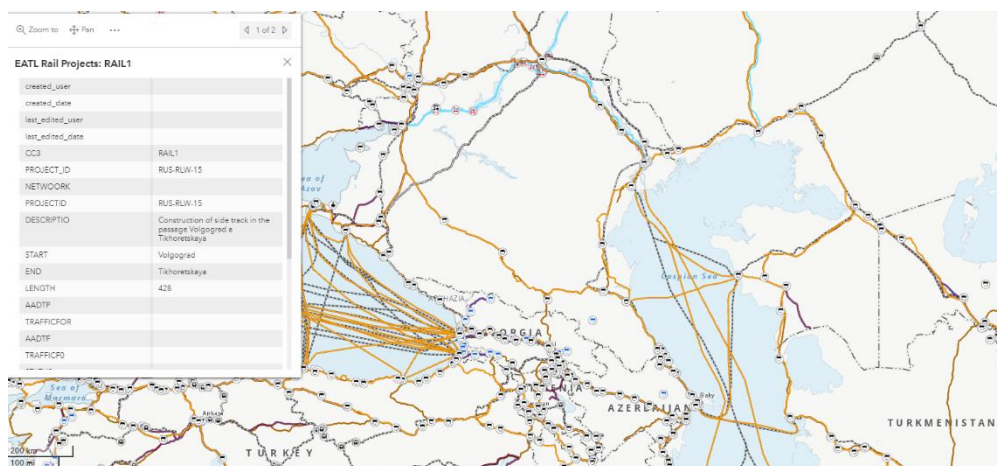
27. Comme demandé par le WP.5 à sa trente-troisième session, en septembre 2020, le secrétariat a publié le document de travail ECE/TRANS/WP.5/2021/4 qui contient une présentation détaillée de l'Observatoire, de sa raison d'être, de ses fonctions, de ses groupes d'utilisateurs et de son fonctionnement.

Carte III

Visualisation de l'application des réseaux et nœuds de transport par l'intermédiaire de l'interface réservée aux pouvoirs publics



Carte IV Fenêtre contextuelle donnant des informations techniques sur un segment de réseau



Source : CEE.

2. Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport

28. Conformément à son mandat, ce Groupe d'experts établi en octobre 2016 sous les auspices du WP.5 doit, dans son rapport final attendu en septembre 2022 :

- Définir des modèles, des méthodes, des outils et des bonnes pratiques permettant d'évaluer, de calculer et d'analyser les coûts de construction des infrastructures de transport ;
- Recenser et cataloguer les termes utilisés pour évaluer les coûts de construction des infrastructures de transport intérieur ;
- Recueillir et analyser des données à des fins d'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport intérieur.

29. À la trente-quatrième session du WP.5, le Président du GE.4 a annoncé au Groupe de travail qu'en réponse à la demande qu'il avait formulée à sa session de l'année précédente, le Comité des transports intérieurs avait, à sa quatre-vingt-troisième session (février 2021), accepté de prolonger le mandat de son Groupe d'une année supplémentaire, jusqu'en 2022. Le Comité des transports intérieurs estimait que cette prolongation permettrait au Groupe de poursuivre et de réorganiser ses activités de collecte de données pour tous les modes de transport et d'établir ainsi un rapport final plus riche en données, et de faire une analyse comparative supplémentaire des coûts d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport.

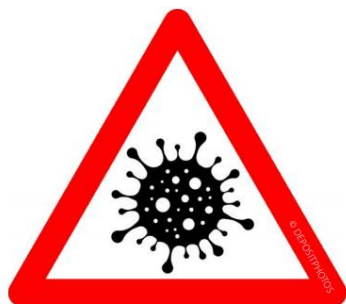
30. La onzième session du GE.4/WP.5, qui s'est tenue en avril 2021, a eu pour résultat un certain nombre de nouveaux produits (la révision de documents élaborés antérieurement), dont un recueil de bonnes pratiques mises en œuvre au niveau national pour évaluer et calculer les coûts de construction des infrastructures de transport (ECE/TRANS/WP.5/2020/7/Rev.1) et une liste récapitulative révisée des termes employés pour l'évaluation des coûts de construction, d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport routier, ferroviaire et fluvial (ECE/TRANS/WP.5/GE.4/2019/1/Rev.3). Le GE.4 a également élaboré et soumis deux nouveaux questionnaires sur les coûts d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport routier et ferroviaire (ECE/TRANS/WP.5/2021/5).

31. Le WP.5 a pris acte des progrès effectués par le Groupe d'experts, notamment en ce qui concerne les questionnaires supplémentaires sur les coûts d'entretien et d'exploitation dans les transports élaborés. Il a ensuite dit qu'il était d'accord pour que ces questionnaires soient soumis aux groupes de travail spécialisés dans les différents modes de transport (SC.1, SC.2 et SC.3/WP.3) pour la collecte des données. Enfin, il a décidé qu'il s'emploierait à faire mieux connaître les activités du Groupe et à essayer de favoriser son expansion géographique.

et à soutenir davantage la collecte des données pour que le rapport final qui devait être présenté à la session du WP.5 de 2022 soit plus riche.

E. Évaluation et suivi des questions nouvelles et des objectifs de développement durable

1. Travaux du Groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions à la crise de la COVID-19 dans le domaine des transports



32. À sa quatre-vingt-deuxième session annuelle (Genève, 25-28 février 2020), le CTI a demandé au secrétariat de mener, en étroite coopération avec le Bureau et avec l'appui des gouvernements intéressés et des principales parties prenantes, les recherches nécessaires sur les dispositions des cadres existants et sur les nouveaux domaines dans lesquels il était nécessaire d'agir pour promouvoir la coopération entre les autorités des transports afin de lutter contre les effets des situations d'urgence internationales telles que les épidémies et les pandémies, et de présenter les fruits de ces recherches au WP.5 pour qu'il réfléchisse à la suite à donner à cette question et l'inclue dans son programme de travail.

33. Pour donner suite à cette demande alors que la pandémie se développait, le secrétariat a créé un Groupe consultatif pluridisciplinaire informel des réactions à la crise de la COVID-19 dans le domaine des transports, qui a tenu sa première réunion en ligne en juin 2020, et la deuxième le 8 septembre 2020 dans le cadre de la trente-troisième session du WP.5. À partir des contributions transmises par les États et par les autres parties intéressées au cours des sessions du Groupe consultatif, et conformément aux orientations fournies par le Groupe de travail en septembre 2020 et par le Bureau du CTI à sa session de novembre 2020, le secrétariat a établi un document de travail (ECE/TRANS/2021/4) qu'il a soumis au CTI à sa quatre-vingt-troisième session pour examen en vue de l'adoption éventuelle des prochaines étapes.

34. À sa quatre-vingt-troisième session, le Comité des transports intérieurs a examiné ce document et décidé de prolonger les travaux du groupe consultatif d'une année supplémentaire, jusqu'en février 2022, et de renforcer la coopération entre les groupes de travail, ainsi qu'entre le Comité et d'autres organismes spécialisés du système des Nations Unies telles que l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), afin de favoriser une meilleure coordination du programme de travail et une plus grande interopérabilité.

35. Le président du WP.5 a par conséquent décidé d'organiser à la fin du mois de mai 2021 une réunion informelle avec les présidents et vice-présidents des groupes de travail spécialisés dans les différents modes de transport (SC.1, SC.3/WP.3, WP.5, WP.24 et WP.30), puis en juin 2021 une troisième session du Groupe consultatif pluridisciplinaire, avec la participation de l'OMI et de l'OACI. Les débats ont porté sur le recensement des points communs et des enseignements tirés en ce qui concerne la manière dont les (sous-) secteurs des transports maritimes, aériens et intérieurs avaient réagi à la pandémie COVID-19. Les informations supplémentaires reçues et une série révisée de recommandations ont été incorporées dans le document ECE/TRANS/WP.5/2020/10/Rev.1 et soumises au WP.5 pour de nouvelles orientations.

36. Dans cet ensemble de recommandations révisé, les principaux axes définis pour une action ultérieure éventuelle s'énoncent comme suit :

a) En ce qui concerne la réglementation des transports à l'échelon international :

- Donner la priorité à une démarche axée sur l'humain et apprécier à sa juste valeur le rôle essentiel des travailleurs des transports ;
- Réfléchir à la possibilité de convertir les mesures « temporaires » suscitées par la COVID-19 (extension temporaire de la validité des permis et documents, exemptions et mesures de facilitation temporaires) en protocoles d'urgence ;

b) En ce qui concerne les instruments juridiques internationaux existants :

- Évaluer comment les accords relatifs aux infrastructures que sont l'AGTC, l'AGR, l'AGC et l'AGN pourraient servir à recenser les voies et nœuds critiques qui doivent rester ouverts en toutes circonstances ;
- Évaluer comment, dans le cadre de la Convention sur l'harmonisation par exemple, des critères pourraient être définis s'agissant des postes frontière terrestres qui doivent toujours rester ouverts pour permettre le transport international de marchandises et de fournitures essentielles ;

c) En ce qui concerne le dialogue sectoriel et intersectoriel continu sur la préparation aux pandémies :

- Faire de la préparation aux pandémies et aux autres situations d'urgence un point récurrent de l'ordre du jour des futures sessions des groupes de travail de la CEE spécialisés dans les différents modes de transport (SC.1, SC.2, SC.3, WP.24 et WP.30) ;
- Poursuivre le travail effectué jusqu'à présent par le groupe consultatif informel, et continuer à étudier les mesures et outils qui pourraient être mis au point pour accroître la résilience du secteur des transports intérieurs aux futures pandémies, par exemple en élaborant un cadre de planification des interventions d'urgence pour les secteurs ferroviaire, routier et fluvial.

37. À sa trente-quatrième session, le WP.5 a examiné les recommandations faites. Il a demandé au secrétariat d'établir un document officiel comprenant les recommandations déjà élaborées ainsi qu'une proposition de plan de mise en œuvre et d'élaborer une note de cadrage pour le développement de l'échange d'informations et une éventuelle planification des interventions d'urgence pour le rail, la route et les voies navigables intérieures pour la session suivante du CTI. Le WP.5 a également demandé au secrétariat de mener une action de sensibilisation à l'importance du rôle des professionnels des transports dans le maintien des chaînes d'approvisionnement pendant les pandémies et les autres situations d'urgence, et de leur donner un accès prioritaire aux systèmes de santé.

38. En réponse à cette demande, le secrétariat a élaboré le document de travail 20 (ECE/TRANS/2022/20), qui sera examiné par le CTI à sa prochaine session.

2. **Élaboration des indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables**



Source : CEE.

39. La trente-quatrième session du WP.5 a vu le lancement d'une série des 215 indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables (SITCIN) élaborée dans le cadre d'un projet du Compte de l'ONU pour le développement (UNDA) intitulé « Connectivité durable des transports et réalisation des ODD relatifs aux transports dans des pays sans littoral et des

pays relais ou de transit », mis en œuvre par la CEE en coopération avec la CESAO et la CEPALC.

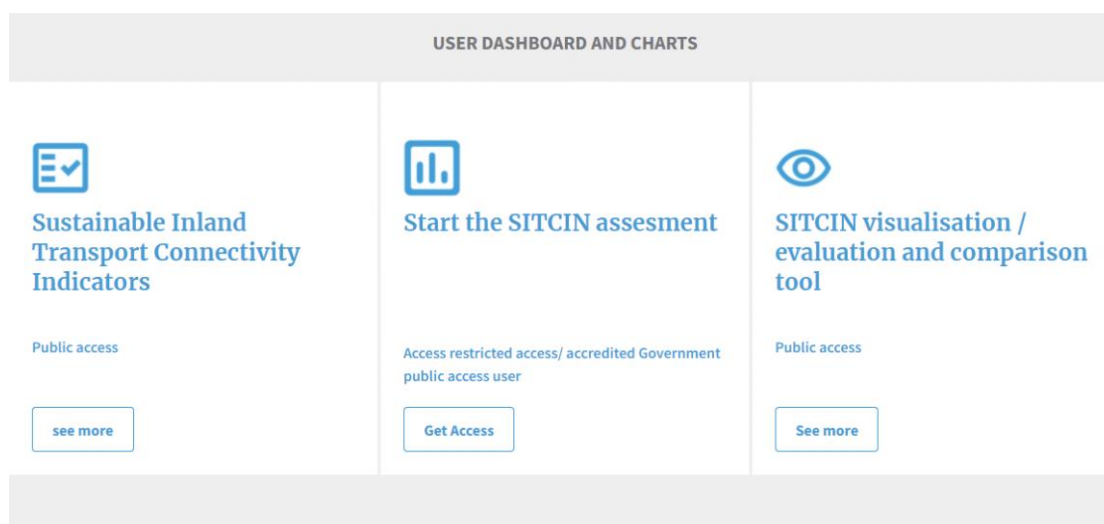
40. L'objectif principal de ces indicateurs, qui ont été mis à l'essai et validés dans cinq pays pilotes (la Géorgie, la Jordanie, le Kazakhstan, le Paraguay et la Serbie), est de permettre aux États d'évaluer le degré de connectivité de leurs transports, tant au niveau national que bilatéral et sous-régional ainsi que sur le plan des infrastructures matérielles et immatérielles. Les indicateurs permettent également aux États d'évaluer avec quelle efficacité ils utilisent les instruments juridiques, accords et conventions des Nations Unies pertinents et de déterminer le degré d'interopérabilité de leurs systèmes de transport intérieur avec ceux de leurs sous-régions respectives.

41. Les indicateurs, qui sont regroupés en familles selon les trois piliers de la durabilité, s'appliquent aux quatre secteurs du transport intérieur, à savoir la route, le rail, les voies navigables intérieures et le transport intermodal. Le groupe des indicateurs de durabilité économique servent à valider l'efficacité, la durée et les coûts du franchissement des frontières, ainsi que la qualité des infrastructures (intermodales) et l'utilisation de l'informatique et des systèmes de transport intelligents. Le groupe des indicateurs de durabilité sociale permet d'évaluer le caractère satisfaisant de l'application des règles de circulation routière, de l'infrastructure routière, de la réglementation concernant des véhicules et des cadres administratifs qui régissent le transport international de denrées périssables et de marchandises dangereuses. Les indicateurs de durabilité environnementale ont été conçus pour évaluer les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les polluants atmosphériques et les émissions sonores.

42. Une plateforme automatisée de consultation et de collecte de données et une formation interactive en ligne sur l'emploi des indicateurs ont été mises sur pied pour promouvoir l'utilisation du système SITCIN et le rendre aussi convivial et accessible que possible. Ces deux outils devraient être disponibles au début de l'année 2022, en anglais, en français, en russe, en arabe et en espagnol.

Figure 5:

Trois tableaux de bord clefs de la plateforme des indicateurs de connectivité pour des transports intérieurs durables



Source : CEE.

43. Comme demandé par le WP.5 à sa trente-quatrième session, le secrétariat publiera au début de l'année 2022, dans un document officiel des Nations Unies et dans les trois langues de travail de la CEE, la série d'indicateurs complète et les retours d'expérience des cinq pays pilotes mentionnés ci-dessus.

F. Sûreté des transports intérieurs

44. Le 16 septembre 2021, un atelier sur les différents aspects de la sûreté du transport des marchandises dangereuses a été organisé avec le WP.5 dans le cadre du Forum de la CEE sur la sûreté des transports intérieurs de 2021. Cette manifestation était coorganisée par le secrétariat du WP.5 et le secrétariat du Comité et le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses, la Réunion commune RID/ADR/ADN et les Comités de sécurité et d'administration de l'ADN. L'atelier était animé par un représentant de la France, en sa qualité de Présidente de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Des orateurs de premier plan issus des organisations ou des organismes nationaux suivants y ont pris la parole : Section de la prévention et de la gestion des attaques terroristes perpétrées au moyen d'armes de destruction massive (ADM) chimiques, biologiques, radiologiques ou nucléaires (CBRN) du Centre des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme ; Division de la sécurité de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) ; Agence fédérale de contrôle nucléaire de Belgique. L'atelier réunissait des experts de la sécurité et de la sûreté du transport des marchandises dangereuses de ministères des transports et d'autres autorités compétentes en matière de transport routier, ferroviaire et fluvial, ainsi que du secteur privé, du monde universitaire et des instituts de recherche, et des experts indépendants spécialistes de ce domaine, représentant un large éventail d'États membres, dont beaucoup de pays extérieurs à la région de la CEE.

45. Les intervenants et les participants étaient d'accord sur le fait que le transport de marchandises dangereuses posait des problèmes de sécurité et de sûreté et qu'il fallait accorder toute l'attention nécessaire aux risques que faisaient planer sur les personnes, les biens, l'économie ou l'environnement, le vol et l'utilisation à mauvais escient, par des individus mal intentionnés, des marchandises les plus dangereuses. Ces marchandises dangereuses risquant d'être utilisées à mauvais escient par des terroristes étaient regroupées dans la catégorie des « marchandises dangereuses à haut risque ». Leur utilisation malveillante pouvait être lourde de conséquences en provoquant de nombreuses pertes en vies humaines, des destructions massives ou des bouleversements socioéconomiques. Il s'agissait par exemple de la plupart des matières explosibles, de certaines matières toxiques, matières infectieuses et gaz toxiques, ainsi que des matières explosibles désensibilisées et des matières radioactives dont l'activité dépasse un certain seuil de sûreté pour le transport. On a fait observer que d'autres matières et objets pouvaient également être considérés comme des marchandises dangereuses à haut risque en fonction de leur mode de transport, de leurs propriétés dangereuses, de leur groupe d'emballage et des quantités expédiées.

46. Les participants ont convenu que, si le transport des marchandises dangereuses était convenablement régi par les réglementations nationales et internationales reposant sur les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type, les questions liées à la sûreté dépassaient le cadre de ces réglementations. Il a été rappelé que ce Règlement type, élaboré par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social des Nations Unies, dont le secrétariat est assuré par la CEE, était mis à jour tous les deux ans et appliqué dans le monde entier dans des instruments relatifs à des modes de transports particuliers tels que l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) administré par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Il a été souligné que, pour assurer la cohérence entre ces différents systèmes réglementaires, les Nations Unies avaient mis au point des mécanismes visant à harmoniser les critères de classification des dangers et les outils de communication et à définir les conditions de transport pour tous les modes. Il a été dit que, bien que cela ne soit pas son objectif principal, la réglementation prévoyait un ensemble minimal de dispositions contraignantes en matière de sécurité et que l'on pouvait vérifier si un examen ultérieur au niveau intergouvernemental serait utile pour l'extension de ce cadre. Enfin, les participants à l'atelier sont tombés d'accord sur le fait que, dans l'attente de l'élaboration éventuelle d'un cadre de sûreté relatif au transport de marchandises dangereuses plus large et acceptable au niveau international, il était essentiel que les autorités nationales élaborent et mettent en œuvre leurs propres plans nationaux pour la sûreté de ces

transports et sensibilisent et forment leur personnel aux risques associés, afin d'appliquer pleinement le cadre minimal défini par le Règlement type susmentionné.

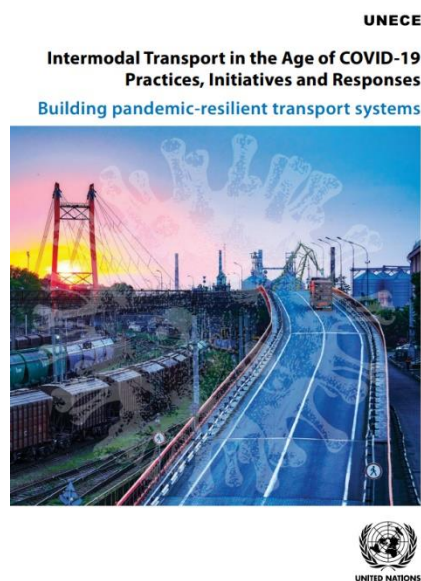
47. Le Groupe de travail s'est félicité de la tenue de cet atelier sur la sûreté du transport des marchandises dangereuses dans le cadre de ses activités relatives à la sécurité dans les transports. Il était important d'appliquer le cadre réglementaire actuel en matière de marchandises dangereuses, de sensibiliser et de former le personnel et d'évoluer au gré des dernières tendances dans ce domaine. En conclusion, le Groupe de travail, sur proposition de la Fédération de Russie, a demandé au secrétariat d'organiser dans le cadre de sa prochaine session un séminaire sur la protection des infrastructures de transport intérieur contre les interventions illicites aux stades de la conception, de la construction et de l'exploitation.

48. La note de cadrage, le programme et l'ensemble des présentations faites lors de l'atelier sont disponibles sur la page Web de la trente-quatrième session du WP.5, à l'adresse suivante : www.unece.org/transport/events/wp5-working-party-transport-trends-and-economics-34th-session.

III. Travaux analytiques : publications du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports

Inter-modal transport in the age of COVID-19: Practices, Initiatives and Responses (Le transport intermodal dans le contexte de la COVID-19 – Pratiques, initiatives et moyens d'action pour des systèmes de transport résilients face aux pandémies) (février 2021)

La pandémie de coronavirus (COVID-19) a mis notre monde de plus en plus interconnecté dans une situation sans précédent. Elle est à l'origine de souffrances pour les populations et d'un ralentissement économique qui retentissent sur l'action menée à l'échelle mondiale pour améliorer les moyens de subsistance et pour atteindre les objectifs de développement durable fixés par les Nations Unies. Comme l'ont montré les premières mesures prises pour enrayer la propagation de la pandémie de COVID-19, l'action peu coordonnée menée par les pays, notamment la réduction des déplacements et la fermeture des frontières, ont eu des effets néfastes sur notre monde fortement interconnecté. Ces mesures ont eu des répercussions sur les transports et donc perturbé les chaînes d'approvisionnement et les flux commerciaux. Les difficultés de livraison et les pénuries de produits aussi essentiels que les denrées alimentaires ou les médicaments se sont alors généralisées et ont réduit la capacité des pays à faire face à la pandémie et à amorcer un redressement durable. Cette publication donne un panorama complet de l'action menée par la Division du transport durable de la CEE, par l'intermédiaire des différents groupes de travail qu'elle administre dans le domaine des transports intérieurs, pour aider les États membres à surmonter cette crise. Il y est entre autres question de facilitation du passage des frontières, de transports routier, ferroviaire et intermodal, de transport de marchandises dangereuses et de statistiques des transports. On y trouve un panorama complet et un examen détaillé des mesures prises aux échelles nationale, régionale, internationale et sectorielle en matière de transport et des divers instruments juridiques de la CEE relatifs aux transports ayant une importance dans le contexte des situations d'urgence transfrontières et des pandémies. Cette publication est disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/publications/intermodal-transport-age-covid-19-practices-initiatives-and-responses>.



IV. Travaux analytiques : publications de la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe

A. Handbook for national master plans for freight transport and logistics (Manuel pour les plans directeurs nationaux relatifs au transport de marchandises et à la logistique) (mai 2021)

Ce manuel a été élaboré dans le but de montrer l'importance du secteur du fret pour le développement économique national, et surtout d'aider les autorités nationales responsables du transport de marchandises et de la logistique à accompagner le développement du secteur sur une voie durable favorable au développement économique des pays. La voie du développement durable du secteur du transport de marchandises et de la logistique, telle que présentée dans ce manuel, peut être empruntée à tout moment. La transformation du secteur peut toutefois se révéler très opportune dans le sillage d'une crise telle que la pandémie de COVID-19, alors que les États s'emploient de diverses manières à relancer les économies nationales et régionales. Cette publication est disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/publications/handbook-national-master-plans-freight-transport-and-logistics>.

Handbook for national master plans for freight transport and logistics



B. The development of international passenger rail transport (L'évolution du transport ferroviaire international de voyageurs) (mars 2021)

Le transport ferroviaire international de voyageurs est de la première importance pour la circulation des personnes entre pays de la région de la CEE. Son rôle central a été souligné dans la résolution n° 264 du Comité des transports intérieurs. Au-delà de ses conséquences économiques négatives, qui restent encore à surmonter, la crise de la COVID-19 offre une occasion de reconsidérer le rôle du transport ferroviaire dans la région de la CEE et de le promouvoir en profitant du redressement d'après la pandémie. L'atelier consacré à l'évolution du transport ferroviaire international de voyageurs à la lumière de la Résolution n° 264 du CTI, qui s'est tenu à l'occasion de la soixante-quatorzième session du Groupe de travail des transports par chemin de fer, le 18 novembre 2020, a permis de se faire une idée de la situation du transport ferroviaire international de voyageurs dans la région de la CEE et des effets de la pandémie de COVID-19. Il a fait ressortir qu'il était nécessaire d'agir ensemble à plusieurs niveaux et dans divers domaines, à savoir au niveau national, où il faut investir dans les infrastructures et dans le matériel roulant et améliorer les services aux voyageurs, et aux niveaux régional et international, où il convient d'harmoniser et de simplifier les formalités de passage des frontières.

UNECE

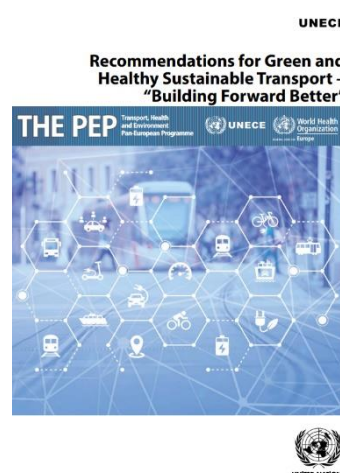
The development of international passenger rail transport



L'atelier a permis d'établir que l'accent qui était mis actuellement, dans la région de la CEE, sur la durabilité dans le secteur des transports, pouvait donner aux acteurs nationaux et internationaux et au secteur privé de la région de la CEE l'occasion de participer à l'évolution du transport ferroviaire international de voyageurs, en accordant une attention particulière à l'intermodalité pour mettre en place un réseau continu, plus efficace et plus attrayant. On s'est accordé à dire que le transport ferroviaire international de voyageurs devait être développé et facilité par la création et l'application d'instruments juridiques appropriés au niveau paneuropéen. Cette publication rassemble les comptes rendus des délibérations tenues pendant l'atelier. Elle est disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/Transport/pub/354591>.

C. Recommendations for Green and Healthy Sustainable Transport – “Building Forward Better” (Recommandations pour un transport durable respectueux de l'environnement et de la santé – « Reconstruire en mieux ») (avril 2021)

En avril 2020, l'ONU a mis sur pied un groupe de travail chargé d'élaborer des recommandations pour un transport durable respectueux de l'environnement et de la santé dans le but d'aider les États membres à se relever de la crise de la COVID-19. Cette équipe spéciale créée dans le cadre du PPE-TSE, qui réunit plus de 50 experts des États membres, des institutions internationales, du milieu universitaire, des services de transport public et du secteur privé, a élaboré une série de recommandations clefs que les États membres peuvent mettre en œuvre à l'appui du redressement. Cette publication est disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/publications/recommendations-green-and-healthy-sustainable-transport-building-forward>.



D. Tools for asset management: Trans-European Motorways recommendations for road operators (Des outils pour la gestion du matériel : recommandations aux exploitants routiers dans le cadre du projet d'autoroute transeuropéenne) (mai 2021)

Le projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) a été lancé pour faciliter le trafic routier en Europe centrale, en Europe orientale et dans le Sud-Est de l'Europe et pour favoriser l'intégration des systèmes européens d'infrastructures de transport.

Ce projet vise à permettre une meilleure gestion du réseau routier en fournissant aux pays participants une analyse comparative des capacités actuelles en matière de gestion des actifs, avec des informations actualisées sur la manière d'aborder le processus de création de valeur en ce qui concerne leurs procédures, leurs compétences et leurs systèmes informatiques. On entend par gestion des actifs un processus continu de création de valeur qui peut être mené avec une conscience plus ou moins grande de la situation de la part du propriétaire et du gestionnaire de l'actif. Ce niveau de conscience se révèle dans la maturité des systèmes de gestion des actifs existants des pays membres du projet TEM. L'évaluation comparative de haut niveau des capacités et des outils de gestion des pays membres du TEM



peut améliorer le processus de gestion des actifs, pour chaque membre du projet ou pour l'ensemble du réseau TEM. Cette publication est disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/publications/tools-asset-management-tem-recommendations-road-operators>.

E. Business Models for the road sector/ Trans-European Motorways Network: Considerations and recommendations (Modèles de fonctionnement pour le secteur routier – Réseau autoroutier transeuropéen : considérations et recommandations) (mai 2021)

Le but de ce rapport est donner aux pays membres du TEM des informations actualisées sur les modes d'organisation des dispositifs de prestation de services et de leur fournir une évaluation comparative des modèles de fonctionnement existants et de remplacement, dans la perspective de l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience du secteur routier. Les modèles de fonctionnement présentés dans cette publication concernent toutes les activités pertinentes des autorités routières, de la bonne compréhension des besoins et des attentes des clients et des acteurs à l'alignement de la proposition de valeur sur les processus et les ressources internes essentiels (y compris l'externalisation et les partenariats dans la chaîne d'approvisionnement). Il est également tenu compte des coûts d'exploitation et des sources et flux de recettes des autorités routières.

L'analyse comparative des modèles de fonctionnement existants des pays membres du programme TEM constitue une base solide pour un travail analytique plus détaillé axé sur la gestion du patrimoine routier, la gestion des données et la modélisation des données sur la construction, ainsi que sur les sources et les types de financement du développement et de l'entretien des infrastructures routières (tels que définis dans la stratégie du projet TEM). Le rapport complet est disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/publications/business-models-road-sector-tem-network-considerations-and-recommendations>.



F. Trans-European Railway High-Speed Master Plan Study (Étude du plan directeur pour le réseau de chemin de fer transeuropéen à grande vitesse) (juillet 2021)

On observe dans le monde entier, depuis quelques années, le développement rapide des réseaux de trains à grande vitesse (TGV). L'expérience des pays qui exploitent ces systèmes montre qu'ils établissent de nouvelles normes de qualité et contribuent à la renaissance du chemin de fer en tant que mode de transport. Le développement d'un réseau de TGV dans la région du chemin de fer transeuropéen (TER) améliorerait considérablement la compétitivité du rail, augmentant ainsi la durabilité des secteurs des transports dans les pays participant au projet TER.

L'analyse de la phase 2 du plan directeur du projet TER pour les trains à grande vitesse, qui s'inscrit dans la continuité des travaux de la phase 1, porte sur :

- Les aspects techniques et organisationnels ;
- Les aspects socioéconomiques ;
- Les conditions de l'établissement de réseaux nationaux et internationaux ;



- Les aspects financiers et la planification.

Actuellement, les lignes ferroviaires permettant la circulation de trains à grande vitesse sont peu nombreuses dans les pays participant au projet TER. C'est l'occasion ou jamais, pour ces pays, de développer leurs réseaux de TGV en veillant à ce que ce développement s'intègre dans l'ensemble de la région TER grâce à une connectivité internationale adéquate. Cette étude vise à donner aux décideurs les outils dont ils pourraient avoir besoin pour définir le réseau TGV nécessaire dans leurs pays respectifs. Cette publication est disponible à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/publications/pub/358568>.
