



## Conseil économique et social

Distr. générale  
30 août 2012  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports par chemin de fer

##### Soixante-sixième session

Genève, 8 et 9 novembre 2012

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

##### Trains à grande vitesse

### Élaboration d'un plan directeur pour les trains à grande vitesse dans la région de la CEE

#### Note du secrétariat

#### I. Mandat

1. À sa dernière session, le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) a prié le secrétariat de considérer les enjeux et difficultés liés à la place des chemins de fer dans l'ensemble des systèmes de transport en tant que points de l'ordre du jour envisageables pour sa session suivante. La question des trains à grande vitesse a notamment été suggérée (ECE/TRANS/SC.2/216, par. 50).

#### II. Trains à grande vitesse

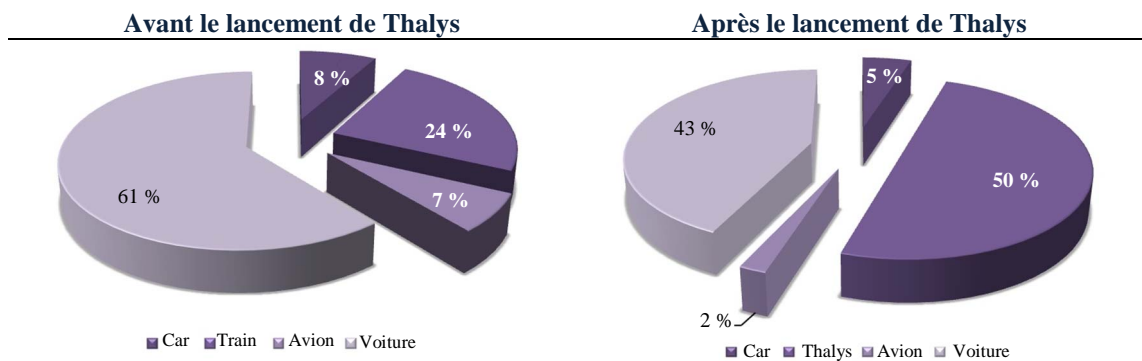
2. La création de réseaux à grande vitesse coïncide avec la revitalisation du rail au cours des deux dernières décennies. Elle en est même l'une des causes principales. Partout où des lignes à grande et très grande vitesse ont été construites, elles ont connu un très vif succès en termes de transport de voyageurs. Ces réseaux répondent aux besoins des clients et le nombre de voyageurs a affiché une croissance à deux chiffres dans nombre des États membres qui ont construit ces lignes. La première ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon a été créée principalement pour résoudre des problèmes de capacité. Depuis, il est devenu évident que la durée des trajets est un facteur concurrentiel important pour le transport ferroviaire. Ce sont principalement les lignes à grande vitesse qui contribuent à accroître la part du rail dans le transport de voyageurs. Cette croissance est aussi imputable en partie à

la percée de l'industrie ferroviaire européenne qui propose désormais un éventail de modèles de trains à très grande vitesse<sup>1</sup>.

3. Quels sont les avantages des trains à grande vitesse? Ils présentent un intérêt évident pour le voyageur. Il est désormais possible de se rendre de Paris à Bruxelles en 1 h 30, de Madrid à Barcelone en 2 h 38 et de Rome à Naples en 1 h 27. Les voyageurs peuvent monter dans les trains et en descendre en centre-ville, ce qui leur évite les désagréments liés aux longs trajets vers et depuis les aéroports et aux heures limites d'enregistrement. En termes de progression du rail par rapport aux transports aériens, les effets sont indéniables. Sur toutes ces lignes, la demande de transports ferroviaires a fortement augmenté, entraînant une hausse de la part de marché du rail. La ligne Thalys entre Paris et Bruxelles est un exemple parfait de ce phénomène. La figure ci-après montre que la part modale du train a doublé depuis l'ouverture de cette ligne.

Figure 1

**Part modale du transport ferroviaire avant et après le lancement d'une ligne à grande vitesse: exemple du trajet Paris-Bruxelles**

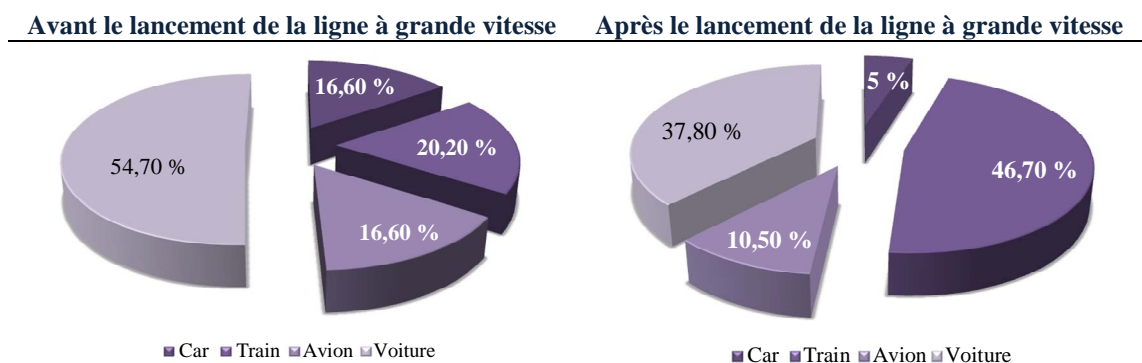


Source: UIC 2005.

4. Des résultats similaires sont attendus pour la nouvelle ligne à grande vitesse entre Madrid et Barcelone, qui a été l'une des liaisons aériennes les plus fréquentées du monde.

Figure 5

**Part modale du transport ferroviaire avant et après le lancement d'une ligne à grande vitesse: exemple du trajet Madrid-Barcelone**



Source: ADIF 2009.

<sup>1</sup> Michael Clausecker, Directeur général de l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE), Nike Bonnen, Responsable des affaires publiques de l'UNIFE, article sur le livre «Railway Transformation» publié par Roland Berger Strategy Consultants.

5. Les trains à grande vitesse semblent être le nouveau créneau porteur pour les transports par chemin de fer et une nouvelle source de revenus supplémentaires.

### **III. Élaboration d'un plan directeur pour les trains à grande vitesse dans la région de la CEE**

6. Il y a cinq ans, la Communauté économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) a publié le Plan directeur initial relatif aux projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER), dans lequel elle présentait une stratégie d'investissement à court, à moyen et à long terme crédible et pragmatique aux fins de la réalisation des principaux réseaux de transport routier, ferroviaire et combiné dans les pays participants. Ce premier Plan directeur s'est révélé être une contribution importante à l'amélioration des résultats du secteur des transports dans la région à l'étude. Un grand nombre d'investissements ciblés ont été réalisés. C'est le cas par exemple pour environ 45 % des 491 projets ferroviaires et routiers prévus dans le Plan directeur.

7. En 2011, la révision du Plan directeur des projets TEM et TER a été menée à bien. La révision du Plan directeur a eu pour objet: a) d'analyser les résultats des travaux d'aménagement d'infrastructures routières et ferroviaires dans 25 pays participants d'Europe centrale, d'Europe orientale, d'Europe du Sud-Est et du Caucase durant la période 2005-2010; b) de rendre compte de l'état actuel des réseaux routiers et ferroviaires; c) d'établir les programmes de développement de ces réseaux jusqu'en 2020.

8. La croissance économique plus lente que prévue dans certains pays participants a malheureusement entraîné une croissance modeste de leurs secteurs du transport de voyageurs et de marchandises. Les contraintes budgétaires que connaissent plusieurs pays ont freiné le développement de l'infrastructure des transports. Les changements liés au réseau de base, aux prévisions de trafic et aux facteurs socioéconomiques évoqués plus haut ont été pris en compte dans la nouvelle liste de projets routiers et ferroviaires du Plan directeur. Cette liste comporte 294 projets de construction ou de modernisation d'infrastructures routières et 191 projets de construction ou de modernisation d'infrastructures ferroviaires, pour un coût total avoisinant 188 milliards d'euros. Le coût moyen d'un projet (388 millions d'euros environ) a presque doublé par rapport à ce qu'il était dans le Plan directeur initial. Cette augmentation est due en partie à l'inflation, mais surtout à des projets de construction plus grands et plus exigeants (comme par exemple des lignes ferroviaires à grande vitesse dans certains pays), concernant dans bien des cas des agglomérations à forte densité de population.

9. En ce qui concerne les trains à grande vitesse, le Plan directeur révisé des projets TEM et TER relève les faits suivants:

a) Il n'existe pas de plan directeur au niveau paneuropéen pour les lignes régionales à grande vitesse: dans la pratique, l'immense majorité des pays membres du projet TER ne tiennent compte que des besoins nationaux dans la planification du développement et de la construction de lignes à grande vitesse;

b) Certains pays membres du projet TER disposent de plans directeurs nationaux pour les trains à grande vitesse ou de plans pour la construction de lignes à grande vitesse qui en sont à différents stades d'approbation;

c) Actuellement, certains pays membres du projet TER ne prévoient pas de construire un réseau ferroviaire national à grande vitesse;

d) Les réponses fournies par les pays ne permettent pas toujours de savoir précisément à quelle catégorie de vitesse appartient un tronçon de ligne donné. C'est le cas en particulier en ce qui concerne la limite de vitesse de 160 km/h: la formule souvent

utilisée est «jusqu'à 160 km/h» et dans certains cas les données correspondantes ne concordent pas (par exemple, pour un même tronçon, la vitesse maximale par construction indiquée est de 140 km/h ou de 160 km/h selon la source considérée);

e) Il est souvent difficile de savoir si les plans de développement sont réalistes (en particulier en termes de garanties de financement), surtout en ce qui concerne l'état du réseau en 2020. Par exemple, un projet de construction de centaines de kilomètres de liaisons ferroviaires dans un délai de quatre à cinq ans en terrain accidenté (là où la ligne actuelle autorise une vitesse maximale de 60 à 80 km/h) avec une vitesse maximale par construction de 160 km/h peut paraître extrêmement ambitieux.

10. Aux fins de l'élaboration d'un plan stratégique d'actions prioritaires pour la région de la CEE, il faut tenir compte non seulement des préoccupations transnationales mais des stratégies nationales et régionales de développement des infrastructures ferroviaires à grande vitesse. Ces stratégies devraient répondre aux priorités régionales et locales et aux besoins de construction institutionnels, et prévoir différents scénarios de mise en œuvre des stratégies, notamment l'établissement de la liste des projets prioritaires en termes de financement et de leur coût.

11. Une stratégie d'investissement cohérente répondant aux besoins des États membres de la CEE en matière d'infrastructures ferroviaires à grande vitesse mènerait ainsi à la création d'un réseau de base complet. Les pays concernés pourraient s'appuyer sur cette stratégie pour se concentrer sur le suivi de la mise en place du réseau et s'adapter aux faits nouveaux et à l'évolution des conditions économiques dans les années à venir.

12. Afin de réaliser ces objectifs, un Plan directeur stratégique pour les infrastructures ferroviaires à grande vitesse dans la région de la CEE pourrait être élaboré dans le cadre d'un projet spécial exécuté sous les auspices de la CEE.

13. Les objectifs du Plan directeur sont les suivants:

- a) Harmonisation des paramètres techniques en ce qui concerne la notion de «train à grande vitesse»;
- b) Identification des priorités en matière d'investissement;
- c) Établissement d'un calendrier de réalisation;
- d) Évaluation du coût du projet et recherche de modalités de financement appropriées;
- e) Élaboration d'un réseau de base à grande vitesse pour la région de la CEE.

14. Les tâches à mener à bien dans le cadre du Plan directeur sont les suivantes:

- a) Examen des travaux menés dans le domaine (projets TEM et TER, Commission européenne (CE), Communauté des États indépendants (CEI));
- b) Examen des initiatives du secteur (Communauté des chemins de fer européens (CER), Union internationale des chemins de fer (UIC), etc.) et de leurs liens avec les travaux de la CEE;
- c) Présentation du contexte socioéconomique des pays de la CEE et de divers scénarios de croissance;
- d) Choix des méthodes de travail (définitions, hypothèses de départ);
- e) Choix des critères pour les infrastructures ferroviaires «à grande vitesse»;
- f) Choix des critères pour les besoins prioritaires en matière d'infrastructures;

g) Inventaire des goulets d'étranglement, des liaisons manquantes et des autres besoins prioritaires en matière d'infrastructures des transports et évaluation des coûts de mise en œuvre;

h) Élaboration d'un plan directeur réaliste fondé sur les priorités d'investissement;

i) Règlement des questions de financement et mise en place des modalités y afférentes;

j) Règlement des questions relatives au franchissement des frontières;

k) Conclusions, recommandations et diffusion des résultats.

15. Les résultats et produits attendus sont les suivants:

a) Organisation, suivi et coordination des travaux;

b) Examen des travaux connexes;

c) Contexte socioéconomique des pays concernés et divers scénarios de croissance;

d) Méthode de travail et principales hypothèses de départ;

e) Collecte et analyse des données nécessaires;

f) Inventaire des besoins prioritaires en matière d'infrastructures et évaluation de leur coût;

g) Plans d'exécution;

h) Inventaire des projets dont l'exécution est prioritaire;

i) Définition des mesures techniques et institutionnelles requises;

j) Inventaire des problèmes de franchissement des frontières et recommandations;

k) Recommandations pour l'établissement de conclusions;

l) Diffusion et actions de sensibilisation.

16. Les coordonnateurs nationaux et les experts nationaux auront un rôle extrêmement important à jouer dans l'exécution de ces activités. Les pays devraient donc nommer des coordonnateurs nationaux pour le projet. En outre, il pourrait être nécessaire d'engager un spécialiste de l'élaboration de plans directeurs en matière d'infrastructures.

#### **IV. Orientations données par le Groupe de travail des transports par chemin de fer**

17. Le SC.2 voudra peut-être examiner la proposition ci-dessus et donner des orientations au secrétariat quant aux nouvelles mesures à prendre dans ce domaine. Un premier aperçu des éventuelles activités à mener dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un plan directeur figure à l'annexe.

## Annexe

*Descriptif de volet I*

Intitulé: Gestion du projet		Volet n° 0	
Début: Mois 1	Durée: 12 mois	Nombre de réunions	
Parties prenantes	Tâche/Activité du partenaire	Réunion extraordinaire 1 par an (si nécessaire)	Groupe de coordination 2 avec les participants suivants
Secrétaire du SC.2	Administration	X	X
Coordonnateurs nationaux	Participation – Contribution	X	X
Consultant(s) extérieur(s)	Analyse technique et scientifique – Établissement de rapports	X	X
Observateurs		X	-
Objectifs	Veiller au bon déroulement du projet et assurer la gestion des activités complexes et des nombreux partenaires issus de différents pays et professions		
Description du travail/ des tâches à effectuer	Chaque activité du projet sera menée par un groupe spécial d'experts dirigé par le Responsable de projet (Secrétaire du SC.2) et composé de consultants externes qui apporteront une assistance scientifique et technique, ainsi que des coordonnateurs et experts nationaux de chaque pays membre. Les experts de pays n'appartenant pas à la région de la CEE qui sont intéressés par le projet seront également invités et joueront le rôle de coordonnateurs nationaux.  Les groupes d'experts du Plan directeur se réuniront deux fois pendant la durée du projet afin de définir les tâches précises qui leur seront attribuées dans le cadre du plan de travail. Les réunions se tiendront au Palais des Nations, à Genève.		
Activités administratives/ organisationnelles	Établissement du mandat du/des consultants  Établissement du mandat des coordonnateurs/experts nationaux  Courriers adressés par la CEE aux États membres et aux États non membres (si intéressés) au sujet de la nomination de coordonnateurs/experts nationaux  Établissement de la liste des coordonnateurs/experts nationaux pour chaque activité  Élaboration d'un plan d'action indiquant les dates des réunions et les dates de soumission des produits  Résultats/produits attendus: organisation, mécanisme de suivi et coordination des travaux  Objectifs d'étape et critères: Formation des groupes et tenue des réunions  Liens avec les autres volets: Concerne tous les volets		

*Descriptif de volet I*

Nombre de missions des coordonnateurs nationaux:	2 missions
Nombre de missions du personnel de la CEE:	0 mission
Nombre de missions du/ des consultants:	0 mission (en fonction des besoins du projet)

*Descriptif de volet II*

Intitulé: Examen des travaux connexes	Volet n° 1	
Début: Mois 1	Durée: 2 mois	Observations
Parties prenantes	Tâche/Activité du partenaire	
Secrétaire du SC.2	1.1 à 1.7	
Coordonnateurs nationaux	1.1 à 1.7	
Consultant(s) extérieur(s)	1.1 à 1.7	
Observateurs		
Objectifs	Examen des travaux (TEM et TER, CE, pays de la CEI, etc.) et initiatives (CER, UIC, etc.), politiques et études du secteur et de leurs liens avec le projet	
Description du travail/ des tâches à effectuer	Activité 1.1	Présentation des objectifs du projet et de leur degré de réalisation
	Activité 1.2	Présentation des caractéristiques et normes techniques et des paramètres opérationnels, décisions correspondantes et directives d'application pour les trains à grande vitesse
	Activité 1.3	Présentation des réseaux et plans existants
	Activité 1.4	Présentation des décisions relatives au Plan directeur du projet
	Activité 1.5	Collecte et examen des études, évaluations et travaux pertinents existants
	Activité 1.6	Analyse du projet de Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et des projets TEM et TER
	Activité 1.7	Programme d'infrastructure ferroviaire de l'Union européenne et incidences dans la région de la CEE
Résultats/produits attendus	Examen et analyse détaillés des travaux et initiatives existants afin d'éviter les chevauchements d'activité et de tirer parti des efforts en cours	
Objectifs d'étape et critères	Présentation du rapport correspondant	
Liens avec les autres volets	Fournir des données aux autres groupes de travail	

*Descriptif de volet III*

Intitulé: Contexte socioéconomique des pays de la CEE		Volet n° 2
Début: Mois 1	Durée: 3 mois	Observations
Parties prenantes	Tâche/Activité du partenaire	
Secrétaire du SC.2	2.1	
Coordonnateurs nationaux	2.1	
Consultant(s) extérieur(s)	2.1 et 2.2	Principal responsable
Observateurs		
Objectifs	Analyse du contexte socioéconomique des pays de la CEE	
Description du travail/ des tâches à effectuer	<p>Activité 2.1 Présentation des caractéristiques économiques et sociales des pays de la région de la CEE</p> <p>Activité 2.2 Divers scénarios de croissance</p> <p>Ce travail fera partie des principales responsabilités du consultant extérieur. Celui-ci devra le réaliser avec l'appui de la CEE et des coordonnateurs nationaux, en se fondant sur les études et données existantes disponibles auprès de la CEE, de la CE, de la Banque mondiale et d'autres sources, l'objectif étant de présenter des estimations réalistes de PIB jusqu'en 2030 en fonction de divers scénarios de croissance. Les éléments et les aspects socioéconomiques liés aux transports par chemin de fer seront examinés dans ce cadre.</p>	
Résultats/produits attendus	Situation économique et scénarios de croissance des pays de la région de la CEE	
Objectifs d'étape et critères	Présentation du rapport	
Liens avec les autres volets	Fournir des données pour la poursuite des travaux	

*Descriptif de volet IV*

Intitulé: Méthode de travail et principales hypothèses de départ		Volet n° 3
Début: Mois 2	Durée: 3 mois	Observations
Parties prenantes	Tâche/Activité du partenaire	
Secrétaire du SC.2	3.1 à 3.3	
Coordonnateurs nationaux	3.1 à 3.3	
Consultant(s) extérieur(s)	3.1 à 3.3	Principal responsable
Observateurs		
Objectifs	Méthode de travail et principales hypothèses de départ	
Description du travail/ des tâches à effectuer	<p>Activité 3.1 Inventaire des goulets d'étranglement, des liaisons manquantes et des autres besoins prioritaires en matière d'infrastructures ferroviaire à grande vitesse sur les principaux couloirs ferroviaires de la région de la CEE</p>	



*Descriptif de volet IV*

Activité 3.2 Examen et choix des paramètres et hypothèses de départ nécessaires:

- a) Questions sociales, environnementales et liées à la sécurité
- b) Interopérabilité du matériel roulant et des équipements ferroviaires
- c) Interopérabilité entre modes de transport, liaisons de substitution, échangeurs et points de transfert mixtes
- d) Liaisons internationales, extension, interdépendance et dynamisme envers les régions voisines
- e) Systèmes de transport intelligents et autres questions opérationnelles
- f) Prévisions de trafic
- g) Investissements nécessaires, ressources disponibles, mesures nécessaires

Activité 3.3 Choix des critères pour les besoins prioritaires en matière d'infrastructures sur les couloirs ferroviaires à grande vitesse de la région de la CEE

Ce travail fera partie des principales responsabilités du consultant extérieur. Celui-ci devra le réaliser avec l'appui et la coopération de la Division des transports de la CEE et des coordonnateurs nationaux.

Activités administratives/organisationnelles:

- a) Définition des critères pour le choix des priorités du projet
- b) Élaboration du schéma des informations requises
- c) Élaboration du questionnaire à faire remplir par les pays membres concernés par l'intermédiaire des coordonnateurs/experts nationaux
- d) Établissement des directives pour la collecte de données auprès des pays concernés

Résultats/produits attendus	Méthode de travail et principales hypothèses de départ
Objectifs d'étape et critères	Définition des caractéristiques méthodologiques du projet
Liens avec les autres volets	Nécessite des informations de la part des autres groupes de travail

*Descriptif de volet V*

Intitulé: Besoins prioritaires en matière d'infrastructures dans les pays de la CEE Volet n° 4

Début: Mois 5 Durée: 3 mois Observations

Parties prenantes Tâche/Activité du partenaire

Secrétaire du SC.2 4.1 à 4.7

Coordonnateurs nationaux 4.1 à 4.7

Consultant(s) extérieur(s) 4.1 à 4.7

*Descriptif de volet V*

Observateurs

Objectifs Inventaire des goulets d'étranglement, des liaisons manquantes et des autres besoins prioritaires en matière d'infrastructures ferroviaires à grande vitesse sur les principaux couloirs ferroviaires de la région de la CEE

Description du travail/  
des tâches à effectuer

Activité 4.1 Collecte des informations nécessaires

Activité 4.2 Analyse et contrôle des informations obtenues

Activité 4.3 Examen et mise à jour des prévisions de trafic dans la région de la CEE

Activité 4.4 Élaboration de divers scénarios pour le Plan directeur de la région de la CEE

Activité 4.5 Examen et hiérarchisation des projets et plans proposés pour répondre aux besoins en matière de trains à grande vitesse, en tenant compte des préoccupations nationales et régionales

Activité 4.6 Recensement des liaisons entre les réseaux ferroviaires à grande vitesse et les autres composants du réseau (ports maritimes, ports intérieurs, aéroports, cabotage, navigation intérieure, etc.)

Activité 4.7 Recensement des liaisons et extensions possibles des réseaux ferroviaires à grande vitesse vers les régions voisines (mer Baltique, mer Méditerranée, mer Noire, mer Caspienne, Afrique du Nord, Europe-Asie, réseau transafricain)

Il est attendu du consultant externe qu'il offre son assistance et ses conseils scientifiques, qu'il assure le contrôle de la qualité et qu'il formule d'éventuelles recommandations pour l'amélioration des travaux.

Résultats/produits attendus

a) Collecte des données nécessaires

b) Inventaire des besoins prioritaires en matière d'infrastructures et évaluation de leurs coûts

Objectifs d'étape et critères

Élaboration du schéma des informations requises et description de leur collecte

Liens avec les autres volets

Fournir des données pour la poursuite des travaux

*Descriptif de volet VI*

Intitulé: Élaboration du Plan directeur

Volet n° 5

Début: Mois 8

Durée: 2 mois

Observations

Parties prenantes

Tâche/Activité du partenaire

Secrétaire du SC.2

5.1 à 5.3

Coordonnateurs nationaux

5.1 à 5.3

Consultant(s) extérieur(s)

5.1 à 5.3

Observateurs

*Descriptif de volet VI*

Objectifs	Élaboration d'un Plan directeur réaliste portant sur les besoins prioritaires recensés dans les couloirs ferroviaires à grande vitesse de la région de la CEE	
Description du travail/ des tâches à effectuer	Activité 5.1	Élaboration d'un réseau de base à grande vitesse pour la région de la CEE
	Activité 5.2	Élaboration de plans directeurs pour les trains à grande vitesse dans la région de la CEE et des divers scénarios d'exécution correspondants
	Activité 5.3	Présentation du Plan directeur pour les trains à grande vitesse dans la région de la CEE sous forme de cartes SIG
	Il est attendu du consultant externe qu'il apporte son concours scientifique et technique aux travaux.	
Résultats/produits attendus	a)	Plans directeurs pour la région couverte par les projets TEM et TER
	b)	Présentation des réseaux de base et des plans directeurs pour la région couverte par les projets TEM et TER sous forme de cartes SIG
Objectifs d'étape et critères	Présentation du Plan directeur	
Liens avec les autres volets	Fournir des données pour la poursuite des travaux	

*Descriptif de volet VII*

Intitulé: Règlement des questions de financement	Volet n° 6	
Début: Mois 8	Durée: 3 mois	Observations
Parties prenantes	Tâche/Activité du partenaire	
Secrétaire du SC.2	6.1 à 6.6	
Coordonnateurs nationaux	6.1 à 6.6	
Consultant(s) extérieur(s)	6.1 à 6.6	
Observateurs		
Objectifs	Règlement des questions de financement pour la mise en œuvre des plans directeurs pour la région couverte par les projets TEM et TER	
Description du travail/ des tâches à effectuer	Activité 6.1	Inventaire de projets précis pour l'exécution du Plan directeur pour les trains à grande vitesse dans la région de la CEE
	Activité 6.2	Estimation du budget d'exécution du Plan directeur pour les trains à grande vitesse dans la région de la CEE
	Activité 6.3	Possibilités de construction échelonnée
	Activité 6.4	Définition, au niveau global, des mesures techniques et institutionnelles nécessaires pour faciliter l'exécution du Plan directeur pour les trains à grande vitesse dans la région de la CEE
	Activité 6.5	Estimation des ressources financières disponibles

*Descriptif de volet VII*

	Activité 6.6	Observations sur les perspectives de construction d'un réseau de base à grande vitesse dans la région de la CEE
		Il est attendu du consultant extérieur qu'il assure le contrôle de la qualité et qu'il formule d'éventuelles recommandations pour l'amélioration des travaux.
Résultats/produits attendus	a)	Inventaire des projets dont l'exécution est prioritaire
	b)	Estimation des coûts de mise en œuvre
	c)	Définition des mesures techniques et institutionnelles nécessaires
Objectifs d'étape et critères		Inventaire des projets
Liens avec les autres volets		Contribue à la réalisation des travaux

*Descriptif de volet VIII*

Intitulé: Règlement des questions relatives au franchissement des frontières		Volet n° 7
Début: Mois 8	Durée: 3 mois	Observations
Parties prenantes	Tâche/Activité du partenaire	
Secrétaire du SC.2	7.1	
Coordonnateurs nationaux	7.1	
Consultant(s) extérieur(s)	7.1	
Observateurs		
Objectifs	Règlement des questions relatives au franchissement des frontières	
Description du travail/ des tâches à effectuer	Activité 7.1	Inventaire des problèmes liés au franchissement des frontières sur les réseaux de base à grande vitesse de la région de la CEE et recommandations visant à améliorer la situation
Résultats/produits attendus	a)	Inventaire des problèmes liés au franchissement des frontières
	b)	Recommandations visant à améliorer la situation
Objectifs d'étape et critères		Présentation de rapports
Liens avec les autres volets		Contribue à la réalisation des travaux

*Descriptif de volet IX*

Intitulé: Règlement des questions de financement	Volet n° 8
Début: Mois 3	Durée: 10 mois
Parties prenantes	Observations
Secrétaire du SC.2	Tâche/Activité du partenaire
Coordonnateurs nationaux	8.1 à 8.4
Consultant(s) extérieur(s)	8.1 à 8.4
Observateurs	8.1
Objectifs	Présentation de conclusions et de recommandations. Élaboration des mesures nécessaires pour sensibiliser les acteurs du secteur et les parties intéressées à l'exécution du projet et diffuser les résultats des travaux effectués et des informations sur l'importance du Plan directeur pour les trains à grande vitesse dans la région de la CEE
Description du travail/ des tâches à effectuer	<p>Activité 8.1 Établissement et présentation du rapport final, assorti de conclusions et de recommandations</p> <p>Activité 8.2 Présentation des résultats du projet sur Internet</p> <p>Activité 8.3 Publication d'un bulletin d'information, de brochures et d'un résumé du rapport, des résultats et des conclusions</p> <p>Activité 8.4 Organisation d'ateliers visant à présenter l'état d'avancement du projet et les résultats finals</p> <p>Il est attendu du consultant externe qu'il assure le contrôle de la qualité et qu'il formule d'éventuelles recommandations visant à améliorer les travaux.</p>
Résultats/produits attendus	<p>a) Rapport final</p> <p>b) Diffusion</p> <p>c) Sensibilisation</p> <p>d) Préparation du suivi</p>
Objectifs d'étape et critères	Établissement du rapport. Publications et éléments de présentation
Liens avec les autres volets	Achèvement des travaux

Calendrier des activités  
(Anglais seulement)

Groupe de travail	Année 2013											
	MOIS											
	1 Janvier	2 Février	3 Mars	4 Avril	5 Mai	6 Juin	7 Juillet	8 Août	9 Septembre	10 Octobre	11 Novembre	12 Décembre
WP0	[Yellow bar spanning all months]											
WP1	[Yellow bar]											
WP2	[Yellow bar]											
WP3	[Yellow bar]											
WP4					[Yellow bar]							
WP5								[Yellow bar]				
WP6								[Yellow bar]				
WP7								[Yellow bar]				
WP8			[Yellow bar]									