



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports****Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts
de construction des infrastructures de transport****Quatorzième session**

Genève, 23 et 24 mai 2022

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

Débat sur la structure du rapport final du Groupe d'experts**Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts
de construction des infrastructures de transport : raison
d'être, apport, dernières réalisations et perspectives****Note du secrétariat****I. Contexte**

1. À la vingt-septième session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (Genève, 8 au 10 septembre 2014), un atelier a été consacré aux bonnes pratiques et aux nouveaux outils pour le financement des infrastructures de transport. Les participants à cet atelier ont estimé qu'il était important de procéder à l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport si l'on souhaitait disposer de coûts de construction réalistes et d'un programme d'investissement stable, sans coûts imprévus. Le Groupe de travail a ainsi demandé au secrétariat d'établir, à partir des contributions des experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, un document officiel assorti de propositions sur ce que devait faire le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.5/56, par. 10 et 12).
2. À sa vingt-huitième session (Genève, 7 au 9 septembre 2015), le Groupe de travail a examiné et adopté le mandat du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (ECE/TRANS/WP.5/58, par. 40).
3. Ce mandat (ECE/TRANS/2016/4) a ensuite été entériné par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, qui s'est tenue à Genève du 23 au 26 février 2016 (ECE/TRANS/254, par. 21), et par le Comité exécutif à sa session de mai 2016.



Encadré 1

Un atelier sur le financement des infrastructures de transport, organisé conjointement par le projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie (LTEA), les projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER) et le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports, s'est tenu à Genève en septembre 2013.

Les participants à cet atelier :

- Ont rappelé que le financement des infrastructures de transport portait aussi bien sur la planification et la construction de nouvelles infrastructures que sur la planification et l'exécution de la maintenance et de la remise en état des infrastructures existantes ;
- Ont estimé qu'il était nécessaire de réaliser des études de faisabilité analysant la viabilité économique en prenant en considération les aspects sociaux de ce type d'investissements, tels que la sécurité routière et les coûts de protection de l'environnement ;
- Ont estimé qu'il était nécessaire de déterminer et d'harmoniser, dans la mesure du possible, les coûts par unité d'investissement, c'est-à-dire le coût de construction d'un kilomètre de route ou le coût de construction d'un kilomètre de chemin de fer ou de chemin de fer à grande vitesse ;
- Ont constaté qu'il était nécessaire d'harmoniser les normes techniques relatives aux infrastructures de transport et ont fait référence aux normes mentionnées dans les accords internationaux pour lesquels la Commission économique pour l'Europe (CEE) assure des services de secrétariat, par exemple l'AGR¹, l'AGC², l'AGTC³ et l'AGN⁴, relevant que ces normes constituaient les meilleures pratiques à adopter dans ce secteur ;
- Ont fait valoir qu'un observatoire chargé des échanges d'informations et d'enseignements tirés de la mise en œuvre des programmes de partenariat public-privé pourrait être utile en tant que mécanisme de financement des infrastructures de transport ;
- Ont fait observer que l'élaboration de plans d'investissement et, surtout, leur harmonisation étaient un préalable efficace au financement des infrastructures de transport. Ils ont également pris note des travaux d'élaboration de plans d'investissement menés pendant la phase II du projet LTEA et estimé qu'il était nécessaire de se concentrer sur le financement de ces projets ;
- Ont fait observer que des améliorations devraient également être apportées concernant les obstacles non physiques (facilitation du passage des frontières, etc.), parallèlement aux améliorations portant sur des obstacles physiques tels que les infrastructures de transport.

II. Missions et résultats escomptés

4. Il a été convenu que, sur la base de son mandat, le Groupe d'experts devrait axer ses travaux sur les objectifs suivants :

¹ Accord européen sur les grandes routes de trafic international.

² Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer.

³ Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes.

⁴ Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale.

- Dégager des modèles, méthodes, outils et bonnes pratiques permettant d'évaluer, de calculer et d'analyser les coûts de construction des infrastructures de transport intérieur ;
 - Recenser et cataloguer les terminologies utilisées dans la région de la CEE en matière de coûts de construction des infrastructures de transport intérieur ; si possible, établir un glossaire des termes convenus, avec les explications s'y rapportant ;
 - Collecter et analyser des données afin d'établir une évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport dans la région de la CEE pour chaque mode de transport intérieur (routier, ferroviaire, fluvial), prenant en compte les terminaux intermodaux ainsi que les centres logistiques et de fret et les ports ; analyser et décrire les conditions et paramètres de calcul de ces coûts.
5. Il a également été décidé que le Groupe d'experts devrait fonder sa réflexion sur les travaux antérieurs de la CEE dans ce domaine, en particulier sur les éléments suivants :
- Analyse coûts-avantages des projets relatifs aux infrastructures de transport (2003)⁵ ;
 - Base méthodologique pour la définition de critères communs concernant les goulets d'étranglement, les liaisons manquantes et la qualité de service sur les réseaux d'infrastructure (2009)⁶ ;
 - Normes et pratiques recommandées concernant le projet d'autoroute transeuropéenne nord-sud (2002)⁷ ;
 - Plan directeur révisé des projets TEM et TER – Rapport final (2012)⁸ ;
 - Études relatives au projet de liaisons de transport Europe-Asie (2008 et 2012)^{9, 10}.

III. Méthodes de travail

6. La participation aux travaux du Groupe d'experts est ouverte à tous les représentants des États Membres de l'ONU et experts concernés. Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées, ainsi que les autorités et sociétés d'exploitation des routes, des chemins de fer et des voies de navigation intérieures, les entreprises de transport et de transit, les opérateurs de terminaux intermodaux et de centres logistiques et de fret et les autorités portuaires concernés sont invités à participer et à donner des avis spécialisés conformément aux règles et pratiques de l'ONU.
7. Il a été décidé que, pour toutes les sessions tenues au Palais des Nations à Genève, la traduction des documents et l'interprétation simultanée en anglais, français et russe seraient assurées par la CEE.
8. Les représentants des États membres de la CEE suivants ont participé à la première session et continué à prendre part à des degrés divers aux sessions ultérieures : Allemagne, Autriche, Chypre, Croatie, Finlande, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pologne, Slovaquie, Suède, Tchéquie et Turquie.
9. À un stade ultérieur, le représentant de la Fédération de Russie a également participé aux travaux du Groupe d'experts.

IV. Calendrier

10. Le mandat initial du Groupe d'experts était de deux ans, mais il a été prolongé à deux reprises. La dernière prolongation, jusqu'en 2022, a été décidée à la quatre-vingt-troisième

⁵ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp5/CBAe.pdf.

⁶ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-205e.pdf.

⁷ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/tem/temdocs/TEM-Std-Ed3.pdf.

⁸ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/temterm/temterm/docs/TEM_and_TER_Vol_I.pdf.

⁹ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/in_house_study.pdf.

¹⁰ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/EATL_Report_Phase_II.pdf.

session du Comité des transports intérieurs (février 2021). L'objectif était alors de tenir au moins deux sessions par an en 2021 et en 2022, avec des services d'interprétation dans les trois langues officielles de la CEE, et de poursuivre et de réorganiser les activités du Groupe en matière de collecte de données, pour tous les modes de transport, afin d'établir un rapport final plus nourri.

11. Au cours de ces six années, le Groupe d'experts s'est réuni comme indiqué ci-après :
- Première session : 31 octobre et 1^{er} novembre 2016 ;
 - Deuxième session : 10 et 11 avril 2016 ;
 - Troisième session : 10 et 11 juillet 2016 ;
 - Quatrième session : 16 et 17 octobre 2017 ;
 - Cinquième session : 30 et 31 janvier 2018 ;
 - Sixième session : 1^{er} et 2 mai 2018 ;
 - Septième session : 28 juin 2018 ;
 - Huitième session : 15 et 16 juillet 2019 ;
 - Neuvième session : 29 septembre-1^{er} octobre 2019 ;
 - Dixième session : 30 et 31 janvier 2020 ;
 - Onzième session : mai 2020, annulée en raison de la COVID-19 (remplacée par des sessions virtuelles plus courtes tenues le 14 mai 2020 et le 18 juin 2020) ;
 - Onzième session : 8 et 9 avril 2021 ;
 - Douzième session : 22 et 23 novembre 2021 ;
 - Treizième session : 10 et 11 février 2022 ;
12. La quatorzième et dernière session du Groupe d'experts se tiendra les 23 et 24 mai 2022.

V. Plan de travail et enchaînement des activités

13. Le Groupe d'experts a mené ses activités sur la base d'un plan de travail établi de manière à en assurer la bonne mise en œuvre.
14. Les phases de travail suivantes ont été réalisées :
- L'élaboration des questionnaires ci-après :
 - Questionnaire relatif à l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport routier ;
 - Questionnaire relatif à l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport ferroviaire ;
 - Questionnaire relatif à l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures des terminaux intermodaux ;
 - Questionnaire relatif à l'évaluation comparative des coûts de construction, de mise à niveau et de maintenance des infrastructures des voies navigables intérieures ;
 - Questionnaire relatif à l'évaluation comparative des coûts de construction, de mise à niveau et de maintenance des ports de navigation intérieure ;
 - Une série de quatre questions ouvertes sur différents modèles et méthodes d'évaluation comparative nationaux utilisés dans la région de la CEE ;

- Deux questionnaires supplémentaires portant sur les coûts d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport, élaborés par le Groupe d'experts lors de la dernière prolongation de son mandat, sur proposition du Gouvernement turc ;
- L'élaboration d'un document regroupant les termes employés pour l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport routier, ferroviaire et fluvial et des terminaux intermodaux, ainsi que pour l'analyse comparative des coûts d'entretien et d'exploitation ;
- La distribution des questionnaires susmentionnés aux représentants participant au Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5), qui est l'organe de tutelle du Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport (GE.4) ;
- La distribution des questionnaires aux représentants participant aux travaux des groupes de travail spécifiques à chaque mode de transport, à savoir le SC.1 sur le transport routier, le SC.2 sur le transport ferroviaire, le SC.3/WP.3 sur le transport par voie navigable et le WP.25 sur le transport intermodal et la logistique ;
- En parallèle, l'établissement de contacts et de partenariats avec d'autres organisations compétentes dans le domaine de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, notamment les projets TEM et TER, l'Union internationale des chemins de fer (UIC), la Fédération routière internationale et les réseaux d'exploitants d'infrastructures routières et ferroviaires de l'Union européenne ;
- Les membres ci-après du GE.4 ont joué le rôle de pays chefs de file en ce qui concerne la rédaction du rapport final :
 - La Turquie : a effectué un examen des publications consacrées à l'évaluation comparative et a fourni des contributions substantielles à la terminologie dans le domaine du transport routier et à l'analyse des données sur le secteur routier ;
 - La Pologne : a fourni des contributions substantielles à la terminologie dans le domaine du transport ferroviaire et a dirigé l'analyse des données sur le secteur ferroviaire ;
 - La Fédération de Russie : a fourni des contributions substantielles à l'analyse des données sur le transport routier et a contribué à l'inventaire des approches et des méthodes nationales d'évaluation comparative ;
 - Tous les autres membres du Groupe d'experts ont participé activement au travail de rédaction du rapport final et y ont contribué en fournissant des études de cas et des données nationales sur l'évaluation comparative.

VI. Difficultés rencontrées et possibilités recensées par le Groupe d'experts

15. Le Groupe d'experts a rencontré plusieurs difficultés liées aux éléments ci-après dans la conduite de ses travaux, en particulier pendant la dernière période de prolongation de son mandat, à savoir :

- a) La quantité et la qualité des données sur les secteurs routier et ferroviaire

Les données reçues étaient souvent peu nombreuses et éparées. Dans certains cas, les ensembles de données fournis dans les réponses aux questionnaires comportaient des inexactitudes ou des omissions. La première difficulté a consisté à convertir les données dans un format exploitable qui pourrait être analysé ultérieurement. À cette fin, tous les questionnaires comportant des omissions ou des données inexacts ont dû être retirés de l'ensemble final de données.

b) Les retards dans la collecte de données sur les terminaux intermodaux, les voies navigables intérieures et les ports

Les activités de collecte de données sur les ports, les terminaux intermodaux et les voies navigables intérieures ont été retardées et les données reçues étaient souvent insuffisantes ou inexactes. La présente étude a donc principalement porté sur les secteurs routier et ferroviaire.

16. Toutefois, étant donné que l'analyse disponible s'avère être d'un grand intérêt, il est utile de poursuivre les activités de collecte de données du Groupe d'experts sur tous les modes de transport. Ce faisant, des efforts doivent être déployés pour s'assurer que les États membres de la CEE qui souhaitent soumettre des données supplémentaires comprennent mieux les prescriptions précises à ce sujet. À sa treizième session, en février 2020, le Groupe d'experts a décidé que ses activités pourraient être poursuivies dans le cadre des projets TEM et TER et qu'il n'était pas nécessaire de solliciter une prolongation supplémentaire de son mandat ou de créer un nouveau groupe.

VII. Pistes à envisager pour assurer la pérennité des travaux du Groupe d'experts

A. Synergies avec l'Observatoire international des infrastructures de transport

1. Intégration des données et des conclusions analytiques du Groupe d'experts dans les travaux de l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT)

17. À sa douzième session (novembre 2021), le Groupe a reçu des informations complémentaires sur l'Observatoire international des infrastructures de transport (OIIT), qui avait été récemment créé et qui repose sur un système d'information géographique (SIG). Le secrétariat a fourni une description détaillée de l'Observatoire ainsi que de ses objectifs, de ses fonctions, de ses groupes d'utilisateurs et de ses modalités de fonctionnement. Le Groupe a demandé au secrétariat d'établir, pour sa session suivante, un document succinct offrant des pistes de réflexion sur les possibilités de cette plateforme SIG pour l'hébergement et la visualisation de données analytiques d'évaluation comparative et de renseignements sur les pratiques optimales adoptées aux échelons national et régional en matière d'évaluation comparative. La section VII du présent document répond à cette demande.

2. Principaux objectifs de l'Observatoire international des infrastructures de transport et services qu'il fournit

18. L'Observatoire est une plateforme de système d'information géographique (SIG) multipartenaires, en ligne, qui héberge des données sur une grande variété de réseaux et de nœuds d'infrastructures de transport concernant différents modes de transport. Ces données portent sur les réseaux routiers, les voies ferrées, les voies navigables, les ports, les aéroports, les terminaux intermodaux, les centres logistiques et les points de franchissement des frontières. Un SIG est un système qui crée, gère, analyse et cartographie tous types de données et les relie à une carte, en associant les données de localisation à toutes sortes d'informations descriptives. Les scientifiques et la quasi-totalité des secteurs d'activité s'en servent pour élaborer des cartes et faire des analyses. Les SIG aident leurs utilisateurs à discerner des schémas, des relations et des traits géographiques. Ils permettent d'améliorer la communication, l'efficacité, la gestion et la prise de décisions. (ESRI, 2021).

19. Les principaux objectifs de l'Observatoire sont :

a) De favoriser : la mise en œuvre des piliers 1, 2 et 4 de la stratégie du Comité des transports intérieurs jusqu'en 2030, en envisageant le rôle du Comité en tant que plateforme des Nations Unies pour les conventions régionales et mondiales relatives aux transports intérieurs ; les nouvelles technologies et les innovations dans le domaine des transports intérieurs ; la connectivité et la mobilité durables des transports intérieurs régionaux et interrégionaux ;

b) De favoriser la réalisation : de l'objectif de développement durable 9, « Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation » ; de l'objectif 11, « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables » ; de l'objectif 13, « Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions » ; de l'objectif 17, « Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement et le revitaliser » ;

c) De doter le système des Nations Unies et les États d'un outil novateur et ouvert qui facilite le financement des infrastructures de transport et renforce la connectivité régionale et interrégionale.

20. L'Observatoire fournit essentiellement les services suivants :

a) Recueil électronique des conventions de la CEE relatives aux transports intérieurs, des résultats de projets et des résultats escomptés des groupes d'experts :

- Plus précisément, l'Observatoire fournit une plateforme électronique qui jouera un rôle de catalyseur dans le passage au numérique des différents accords et conventions des Nations Unies relatifs aux transports intérieurs, en particulier ceux qui concernent les infrastructures (AGR, AGC, AGTC et AGN), mais aussi les instruments de facilitation du passage des frontières tels que la Convention TIR¹¹ et le système eTIR (localisation des systèmes douaniers) ;
- En outre, il offre un environnement numérique permettant de visualiser des résultats obtenus ou escomptés, tels que les travaux prévus dans le cadre des projets TEM, TER et LTEA, mais aussi les résultats concrets obtenus par le Groupe d'experts chargé d'évaluer les effets des changements climatiques sur les transports intérieurs et l'adaptation à ces changements (GE.3) et le GE.4 ;

b) Promotion d'une connectivité régionale et interrégionale durable : l'Observatoire offre à toutes les organisations régionales et interrégionales la possibilité de créer leurs propres cartes pour illustrer 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 permettra de renforcer la coopération entre les différentes initiatives en matière d'infrastructures de transport en Europe, en Asie et en Afrique ;

c) Financement des infrastructures de transport : l'Observatoire fait office de bourse pour le financement des infrastructures de transport, et fonctionne comme une interface électronique entre les banques multilatérales de développement et les États. Ces derniers peuvent mettre en ligne leurs projets d'infrastructures de transport à financer et sélectionner les banques multilatérales de développement auxquelles ils souhaitent s'adresser. Dans le SIG, on peut ajouter ou retirer des couches pour associer les données sur les réseaux d'infrastructures de transport aux informations sur le taux de ratification et de mise en œuvre national ou régional d'instruments juridiques relatifs aux transports ou aux effets que les changements climatiques peuvent avoir sur les projets d'infrastructure. Pour les banques multilatérales de développement, l'Observatoire est une sorte de plaque tournante qui leur donne un accès direct à une plateforme d'information centralisée qui les aide à choisir les projets à financer. Une plateforme de communication électronique sécurisée sera fournie pour permettre à tous les utilisateurs de se contacter et d'échanger des informations.

3. Catégories, profils des utilisateurs et fonctionnalités proposées

21. L'Observatoire s'adresse a priori à quatre catégories d'utilisateurs :

- a) Les organismes publics ;
- b) Les banques multilatérales de développement ;

¹¹ Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR.

- c) Les organisations de coopération régionale ;
- d) Le grand public.

22. Chaque catégorie a accès à un ensemble distinct de fonctionnalités, de services et de possibilités. Pour les organismes publics, les banques multilatérales de développement et les organisations de coopération régionale, l'accès ne sera accordé qu'aux représentants officiellement désignés et accrédités. Un nom d'utilisateur et un mot de passe ne seront fournis que lorsque les noms des bénéficiaires auront été communiqués au secrétariat. Le public, les universitaires, les utilisateurs du secteur privé, les experts indépendants et les autres utilisateurs ne seront pas obligés de s'inscrire, mais ils n'auront accès qu'aux données et informations générales. En accédant à l'Observatoire, ils pourront être invités à fournir à des fins statistiques, en répondant à une enquête en ligne facultative, quelques informations sur leur statut et leur profil (raisons de l'utilisation de l'Observatoire, localisation, Appartenance professionnelle, etc.).

4. Perspectives

23. Il est envisagé de doter l'OIIT de fonctions supplémentaires, notamment en ce qui concerne la visualisation des données d'évaluation comparative et des analyses connexes produites par le GE.4.

24. Avantages pour l'OIIT :

- Les données sur les coûts de construction des infrastructures de transport, que ce soit au niveau national (sous forme de moyenne sur dix ans) ou pour un projet particulier, sont d'un grand intérêt à la fois pour les utilisateurs appartenant à des organismes publics, qui peuvent ainsi comparer et évaluer les coûts de leurs propres projets d'infrastructure au regard des coûts dans les autres pays de la (sous-)région, et pour les institutions financières internationales et les banques multilatérales de développement, qui peuvent être intéressées par le financement de projets nationaux ou (sous-)régionaux et qui souhaitent comparer une proposition de projet donnée aux propositions d'autres pays ;
- Le fait d'ajouter à l'Observatoire une couche de données SIG fournissant de telles informations rendrait la plateforme plus attractive et plus facile à utiliser, et serait particulièrement intéressant pour les autorités publiques et les banques multilatérales de développement, car l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport est importante si l'on souhaite fonder ses décisions sur des coûts de construction réalistes et définir un programme d'investissement stable, sans surcoûts inattendus. L'analyse comparative des coûts de construction pourrait également être utile pour les prévisions de dépenses ainsi que pour la maîtrise des coûts des projets.

25. Avantages pour le GE.4 :

- Étant donné que le Groupe terminera son mandat en mai 2022, la mise en ligne de ses analyses et de ses données sur l'OIIT pourrait être le meilleur moyen d'assurer la pérennité de ses travaux, qui, en plus de donner lieu à un rapport écrit, perdureraient dans un environnement virtuel de type SIG ;
- En outre, l'OIIT pourrait mettre à la disposition des États un tableau de bord automatisé qui leur permettrait de continuer à mettre en commun des informations sur les coûts de construction des infrastructures de transport, dans un environnement informatique sécurisé.

26. Bref aperçu des possibilités de visualisation des données d'évaluation comparative :

- Le GE.4 a rassemblé et analysé deux types de données sur les coûts de construction des infrastructures de transport, à savoir i) des moyennes nationales sur plusieurs années et ii) des données sur des projets précis (y compris des informations sur les points de départ et d'arrivée géographiques des différents projets). Ce deuxième ensemble de données offre de meilleures possibilités de visualisation dans un environnement SIG, car chaque tronçon d'infrastructure faisant l'objet d'un projet de construction prévu ou en cours pourrait être représenté sur une carte. Le premier

ensemble de données pourrait être visualisé au niveau national dans des fenêtres contextuelles affichant des données sur les coûts moyens pour le pays concerné.

B. Poursuite de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport dans le cadre du projet d'autoroute transeuropéenne et du projet de chemin de fer transeuropéen

27. À sa treizième session, en février 2020, le Groupe d'experts a décidé que ses activités pourraient être poursuivies dans le cadre des projets TEM et TER et qu'il n'était pas nécessaire de solliciter une prolongation supplémentaire de son mandat ou de créer un nouveau groupe.

28. Les plans directeurs des projets TEM et TER, qui tiennent compte des besoins prioritaires en matière d'infrastructures de transport de 21 pays d'Europe centrale, orientale et du Sud-Est, définissent les réseaux routiers et ferroviaires les plus importants dans ces pays et présentent une stratégie d'investissement réaliste pour le développement progressif de ces réseaux. Jusqu'à présent, 491 projets dont le coût total est estimé à 102 milliards d'euros ont été évalués et classés par ordre de priorité. Le Groupe d'experts considère les projets TEM et TER comme un cadre tout à fait approprié pour poursuivre et étendre ses travaux d'évaluation comparative.

VIII. Avis du Groupe d'experts

29. À sa prochaine et dernière session, le GE.4 sera invité à examiner, commenter, modifier et éventuellement approuver le présent document en vue de sa soumission au WP.5 à sa trente-cinquième session et de son inclusion dans son rapport final.
