

DES RESEAUX POUR LA PAIX ET LE DEVELOPPEMENT

**Extension des grands axes transeuropéens de
transport vers les pays et régions voisins**



Rapport de Groupe à Haut Niveau présidé par Loyola de Palacio

Novembre 2005

Extension des grands axes transeuropéens de transport aux pays et aux régions voisins

Table des matières

RÉSUMÉ

CONCLUSIONS OPERATIONNELLES

PARTIE A - OBJECTIFS ET RECOMMANDATIONS

CONCLUSIONS OPERATIONNELLES	7
1. OBJECTIFS ET MANDAT DU GROUPE	10
2. CONTEXTE.....	11
2.1. BESOIN DE MIEUX RELIER L'UNION EUROPÉENNE ET SES VOISINS	11
2.2. TIRER LES LEÇONS DES EXERCICES RÉALISÉS ET EN COURS	12
2.2.1. Révision du réseau transeuropéen de transport	12
2.2.2. Conférences internationales récentes et exercices régionaux	13
3. METHODOLOGIE POUR L'IDENTIFICATION DES AXES ET DES PROJETS PRIORITAIRES.....	15
3.1. INTRODUCTION.....	15
3.2. ÉTAPE 1 : CRITÈRES POUR IDENTIFIER LES AXES IMPORTANTS.....	16
3.3. ÉTAPE 2 : CRITÈRES POUR SÉLECTIONNER DES PROJETS PRIORITAIRES	17
4. AXES TRANSNATIONAUX IMPORTANTS IDENTIFIÉS PAR LE GROUPE	19
4.1. VOLUMES DE TRAFIC AUJOURD'HUI ET PRÉVISION POUR 2020	19
4.2. APPLICATION DE LA MÉTHODOLOGIE DU GROUPE	22
4.3. LES CINQ PRINCIPAUX AXES POUR RELIER L'UE AVEC SES VOISINS	24
4.3.1. Les autoroutes de la mer	24
4.3.2. Axe du nord	24
4.3.3. Axe central.....	24
4.3.4. Axe du sud-est.....	25
4.3.5. Axe du sud-ouest.....	26
5. PROJETS PROPOSÉS PAR LE GROUPE.....	26
5.1. CLASSIFICATION DES PROJETS	26
5.2. IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DES PROJETS	27
5.3. DIMENSION ENVIRONNEMENTALE	27
6. MESURES HORIZONTALES - LES QUESTIONS ET LES RECOMMANDATIONS DU GROUPE.....	28
6.1. LE PROCESSUS	28
6.2. AUTOROUTES DE LA MER ET INTERMODALITÉ	29
6.3. SÉCURITÉ MARITIME.....	32
6.3.1. Introduction	32
6.3.2. Contrôle par l'Etat du port et sécurité maritime	32
6.3.3. Sécurité maritime et protection de l'environnement	33
6.3.4. Enquête sur les accidents	35
6.4. SYSTÈMES DE NAVIGATION PAR SATELLITE	35
6.5. ASSURER DES SYSTÈMES FERROVIAIRES INTEROPÉRABLES.....	36
6.5.1. Surmonter les obstacles techniques pour des systèmes ferroviaires interopérables	37
6.5.2. Obstacles organisationnels	38
6.5.3. Interopérabilité juridique entre la zone UE/COTIF et la zone OSJD.....	38
6.5.4. Systèmes interopérables de télécommunication et d'échange de données	39
6.6. VOIES NAVIGABLES	39
6.6.1. Avantages du transport par voie navigable.....	39
6.6.2. Systèmes interopérables d'information et de gestion du trafic	40
6.6.3. Règles communes et accès ouvert.....	40

6.7.	TRANSPORT ROUTIER.....	41
6.7.1.	<i>Systèmes de gestion du trafic</i>	41
6.7.2.	<i>Sécurité routière</i>	41
6.7.3.	<i>Dimensions de véhicule</i>	42
6.8.	GESTION DE TRAFIC AÉRIEN	42
6.9.	FACILITATION DU TRANSPORT EN SUPPRIMANT LES OBSTACLES NON PHYSIQUES	43
6.9.1.	<i>Le but : trafic sans obstacle à travers les frontières</i>	43
6.9.2.	<i>Contrôles et procédures douaniers</i>	44
6.9.3.	<i>Promotion d'un "guichet unique"</i>	45
6.9.4.	<i>Facilitation du transport maritime</i>	45
6.9.5.	<i>Questions concernant les visas</i>	46
6.10.	SÉCURITÉ	46
7.	OPTIONS DE FINANCEMENT.....	48
7.1.	AIDE DES BUDGETS PUBLICS ET DES INSTITUTIONS DE FINANCEMENT INTERNATIONALES.....	48
7.1.1.	<i>Aide de la Commission européenne</i>	48
7.1.2.	<i>Rôle important des Banques</i>	49
7.1.3.	<i>Le rôle complémentaire proposé pour le soutien de la Communauté, des États membres et des Banques</i> 51	
7.2.	PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ COMME COMPLÉMENT	51
7.2.1.	<i>Cadre législatif clair et transparent</i>	52
7.2.2.	<i>Enveloppe financier solide</i>	53
7.2.3.	<i>Échange des meilleures pratiques</i>	55
8.	MODALITES DE COORDINATION	55
8.1.	BUT ET MÉCANISMES EXISTANTS	55
8.2.	DES MODALITÉS PLUS FORTES DE COORDINATION POUR LE TRANSPORT	57
9.	ANNEXES	59
9.1.	LISTE DE MEMBRES.....	59
9.2.	LISTE DE RÉUNIONS	67
9.3.	LISTE DES PORTS D'AUTOROUTES DE LA MER	68
9.4.	AXES / PROJETS PRIORITAIRES IDENTIFIÉS PAR LE GROUPE.....	69
9.4.1.	<i>Autoroutes de la mer</i>	69
9.4.2.	<i>Axes du nord et central</i>	71
9.4.3.	<i>Axe du sud-est</i>	74
9.4.4.	<i>Axe du sud-ouest</i>	79

Résumé

Un système de transport performant reliant l'Union européenne (UE) et ses pays voisins est essentiel à la fois pour soutenir une croissance économique durable et pour le bien-être des citoyens de cette partie du monde. En effet, une meilleure intégration des réseaux nationaux stimulera la coopération et l'intégration régionale non seulement entre l'UE et ses voisins mais également entre les pays voisins eux-mêmes. Par ailleurs, la qualité des connexions de transport dont disposent les pays voisins de l'Union est également importante pour le commerce avec l'Asie, l'Afrique sub-saharienne ou encore l'Amérique. En définitive, l'amélioration des connexions de transport relève donc d'un intérêt mutuel entre l'Union européenne et ses pays partenaires voisins.

Compte tenu de la nécessité d'infrastructures de transport intégrées à l'échelle du continent européen, l'UE a adopté en avril 2004 un plan ambitieux¹ qui concentre les investissements sur un nombre limité de grands axes de transport transeuropéens. En particulier, ces orientations visent à intégrer les réseaux des nouveaux États membres ayant rejoint l'Union européenne, afin d'en accroître la cohésion territoriale tout en contribuant au développement et à l'intégration du marché unique européen.

À la suite du séminaire ministériel qui a eu lieu en juin 2004 à Saint Jacques de Compostelle, en Espagne, la Commission européenne a décidé de mettre en place un Groupe à haut niveau (ci-après « le Groupe ») sur *l'extension des grands axes transeuropéens de transport aux pays et aux régions voisins*. L'objectif de ce groupe visait à décliner la politique européenne de voisinage dans le domaine de transport et déboucher sur des conclusions opérationnelles afin de mieux relier l'Union européenne avec ses régions et pays voisins. **Mme Loyola de Palacio**, précédemment Vice-présidente de la Commission européenne, a été nommée à la présidence du Groupe, qui comportait 26 pays voisins, les 25 États de l'UE ainsi que la Bulgarie et la Roumanie, la Banque européenne d'investissement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, et la Banque mondiale (ci-après « les Banques »). Le Groupe a concentré ses travaux sur une dizaine de réunions entre octobre 2004 et novembre 2005.

Grands axes et projets transnationaux

Afin de répondre au souci partagé d'une plus grande intégration des liaisons régionales de transport, le Groupe a identifié **cinq axes transnationaux importants** (voir aussi la carte ci-dessous) :

- Les autoroutes de la mer liant les zones maritimes des pays littoraux des mers Baltique, de Barents, Atlantique, Méditerranéenne, Noire et Caspienne et comprenant une extension par le Canal de Suez vers la mer Rouge.
- L'axe du nord qui relie l'UE du nord avec la Norvège d'une part et la Biélorussie et la Russie et au-delà d'autre part. Une connexion à la région de Barents liant la Norvège à la Russie par la Suède et la Finlande est également prévue.
- L'axe central qui relie le centre de l'UE avec l'Ukraine et la Mer Noire et les voies navigables à la Mer Caspienne. Des connexions vers l'Asie centrale et le Caucase sont également prévues, de même qu'une connexion directe au chemin de fer transsibérien ainsi qu'une connexion de Don/Volga à la mer Baltique.

¹ Décision 884/2004/CE sur les orientations pour les réseaux transeuropéens de transport

- L'axe du sud-est reliant par les Balkans et la Turquie l'UE au Caucase et à la Mer Caspienne ainsi qu'à Égypte et à la Mer Rouge. Des connexions d'accès dans les Balkans ainsi qu'une connexion vers la Russie, l'Iran et l'Irak et le Golfe Persique sont également prévues.
- L'axe du sud-ouest qui relie l'UE du sud-ouest avec la Suisse et le Maroc ainsi qu'avec l'axe trans-maghrébin liant le Maroc, l'Algérie et la Tunisie. La prolongation de l'axe trans-maghrébin jusqu'en Égypte et une connexion vers d'autres pays africains sont également prévues.

Ces axes élargissent et complètent les principaux axes du réseau de transport transeuropéen en les interconnectant avec les réseaux des pays voisins. Ce sont également ceux qui contribuent le plus au développement du trafic et à la promotion des échanges internationaux afin de permettre l'intégration et la coopération régionales. Le Groupe a souligné que des frontières ouvertes et sûres entre l'EU et ses pays voisins, ainsi qu'entre les pays voisins eux-mêmes, sont un prérequis au commerce et à la coopération.

Le Groupe a proposé un certain nombre de projets (voir liste en Annexe 9.4) qui ont été classés en deux catégories selon leur maturité : les projets prêts à être engagés avant 2010 et les projets présentant un intérêt à plus long terme (au-delà de 2020). Le coût total de ces projets est estimé à **45 milliards d'Euros**, dont 35 milliards d'ici 2020.

Le Groupe a souligné la nécessité de disposer d'**études et d'analyses** complémentaires, particulièrement concernant la viabilité économique, les spécifications techniques, les incidences sur l'environnement et les mécanismes de financement, avant que la mise en œuvre de ces projets ne puisse être considérée.

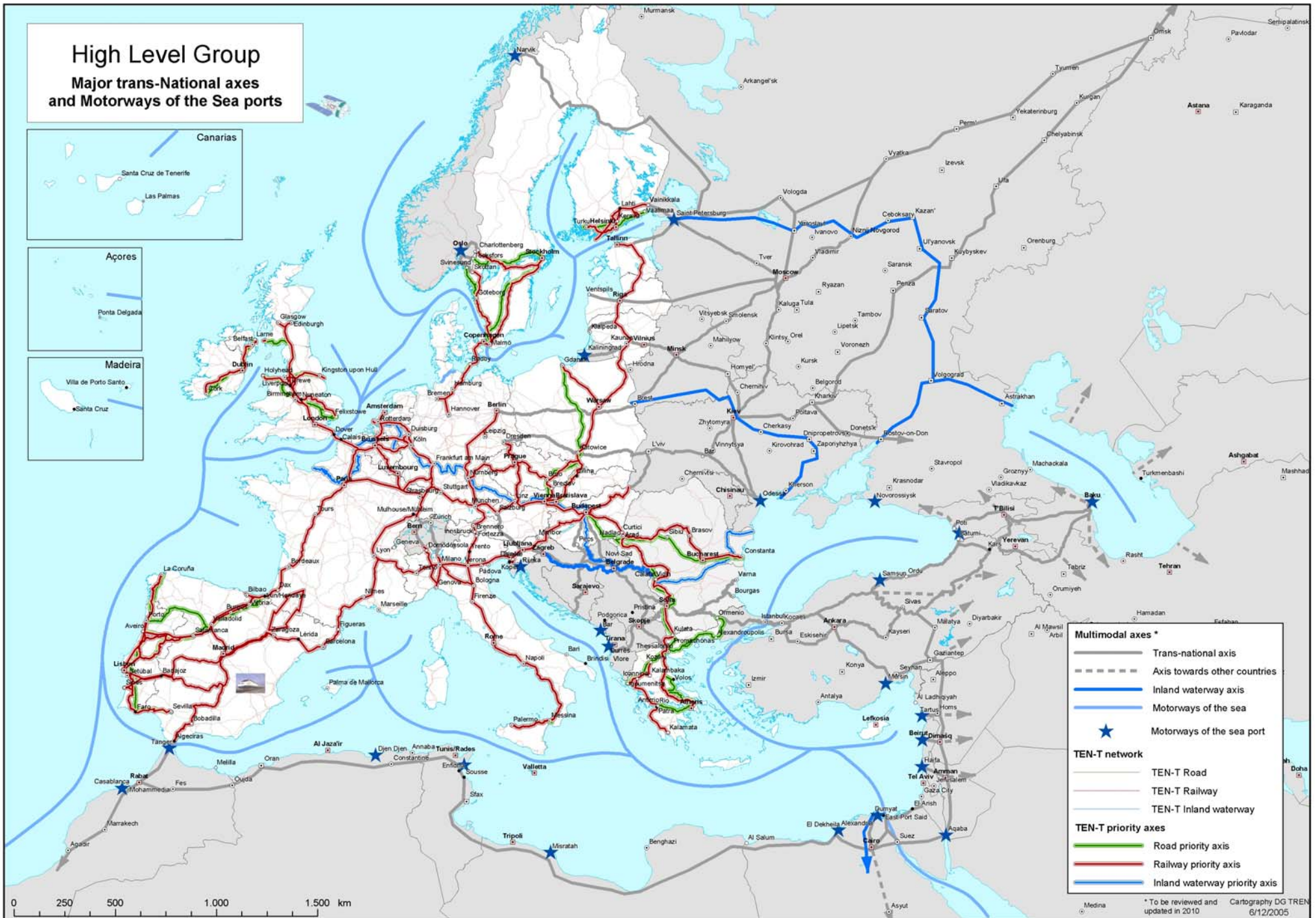
Financement et partenariats public-privé

Le Groupe a souligné l'importance de **dotations budgétaires appropriées** pour le secteur des transports, et a reconnu que le capital privé peut, dans certains cas, utilement compléter le financement public dans le cadre de partenariats publics-privés (PPP). Le Groupe a souligné le rôle essentiel **d'une législation transparente et claire quant à l'attribution des marchés publics** afin d'attirer le financement du secteur privé, et a invité ses membres à préparer une législation appropriée inspirée des meilleures pratiques internationales.

Le Groupe a proposé que les organisations internationales telles que les Banques et la Commission européenne organisent une série **d'ateliers régionaux** pour échanger les meilleures pratiques et pour examiner le financement de projets, l'environnement fiscal, la contribution des usagers, et le rôle que les PPP pourraient jouer dans l'accélération de la mise en oeuvre des mesures proposées. Ces ateliers pourraient s'inspirer du format du séminaire organisé conjointement par la Commission européenne et la Russie en octobre 2005 à Moscou pour aborder le financement et les PPP, l'expérience international et les questions législatives.

High Level Group

Major trans-National axes and Motorways of the Sea ports



Mesures horizontales

En vue de l'élimination des obstacles non physiques et pour faciliter la communication entre les autorités des différents pays, le Groupe a recommandé les mesures suivantes visant à accélérer **les procédures de contrôle aux frontières** :

- Les conventions internationales devraient être entièrement mises en oeuvre dans le but d'harmoniser la forme et le contenu des documents de commerce et de transport. Ces documents devraient être mutuellement reconnus dans la langue du pays concerné, et en anglais ou dans une langue mutuellement convenue.
- La modernisation douanière devrait être poursuivie, utilisant comme référence les règles et les recommandations des conventions et des normes internationales. Ceux-ci concernent par exemple les équipements partagés des postes frontières et les heures d'ouverture correspondantes, les inspections médico-sanitaires et vétérinaires, ainsi que l'utilisation des systèmes et des techniques automatisés de gestion des risques.
- Pour réduire les retards inutiles dans les ports, des régimes douaniers simplifiés et un transfert électronique de données par une procédure administrative de guichet unique devraient être mis en oeuvre. En outre, les cinq documents d'OMI FAL² déjà en utilisation dans l'UE devraient être adoptés par les pays voisins dans le but de remplacer tous les documents existants d'ici 2008 au plus tard.

En ce qui concerne **les systèmes satellites de radionavigation**, le Groupe a accueilli favorablement les activités de coopération bilatérales et régionales en cours et a invité la Commission européenne et les membres concernés du Groupe à lancer ces négociations dès que possible.

Le Groupe a proposé d'introduire, d'appliquer et de contrôler **les mesures de sûreté** résultant des accords et des normes établis au niveau international, ainsi que d'effectuer conjointement des audits de sûreté avec les pays voisins, lorsque cela s'avère approprié.

Pour ce qui concerne **le transport maritime et les autoroutes des mers**, le Groupe a émis les recommandations suivantes :

- Les règles et les conventions internationales (OMI) devraient être ratifiées et être mises en oeuvre sans délais et dans leur intégralité, en incluant par exemple la convention MARPOL³ relative aux pétroliers à coque unique et la convention sur les systèmes anti-salissure (AFS).
- Les pratiques et les procédures des protocoles d'accord de Paris, de la Méditerranée et de la Mer Noire devraient être harmonisées au niveau de performance le plus élevé. La Commission européenne a été invitée à se rapprocher de ces trois protocoles d'accords afin d'engager un dialogue pour une coopération approfondie.
- Ces trois protocoles d'accord devraient reconnaître mutuellement les navires figurant sur la liste noire des autres protocoles d'accord.

² Convention sur la facilitation du trafic maritime international de l'organisation maritime internationale (OMI)

³ Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, 1973

- Pour mettre en oeuvre le concept des autoroutes de la mer, les flux de fret devraient être concentrés afin d'atteindre une masse critique suffisante; la qualité des infrastructures et des services portuaires devrait être améliorée, et la fréquence des services fonctionnant sur les autoroutes de la mer devrait être au moins d'une fois par semaine.

En ce qui concerne **le transport ferroviaire et l'interopérabilité**, l'urgence à agir dans ce secteur est confirmée, et les efforts actuellement conduits par les deux systèmes juridiques (COTIF⁴ et OSJD⁵) pour élaborer un formulaire unifié d'expédition sont accueillis favorablement. Des mesures visant à rendre les législations du transport ferroviaire plus cohérentes et convergentes devraient être entreprises dès que possible. La Groupe recommande aussi la mise en oeuvre graduelle des systèmes de gestion des trafics, assurant l'interopérabilité avec l'ERTMS⁶, ainsi que d'applications télématiques normalisées pour les services de fret, le cas échéant, en commençant par les principaux axes ferroviaires transnationaux identifiés par le Groupe

Pour **les voies navigables**, le Groupe a souligné l'importance d'un accès ouvert et mutuel pour le trafic international. En parallèle, la mise en oeuvre des systèmes d'information de trafic devrait être poursuivie et leur compatibilité assurée, y compris avec les services d'information de rivière (RIS) de l'UE. L'harmonisation des règles et des normes de sécurité devrait être poursuivie.

Le Groupe a souligné la nécessité de prendre des mesures visant à améliorer **la sécurité routière** en prenant en compte le comportement du conducteur, la sécurité du véhicule, l'infrastructure routière (par des audits de sécurité) et les systèmes de gestion du trafic. La priorité devrait être accordée aux principaux axes identifiés par le Groupe. Le Groupe reconnaît la pertinence de la conférence annuelle de Vérone sur la sécurité routière, lancée sous la présidence italienne de l'UE en 2003.

Pour **les transports aériens**, le Groupe a considéré souhaitable d'étendre graduellement les principes de l'initiative européenne du ciel unique aux régions voisines dans le contexte des élargissements futurs de l'UE ou à titre volontaire.

Mise en oeuvre et coordination

Le Groupe a demandé **un examen et une mise à jour des principaux axes et projets, ainsi que des mesures horizontales, à l'horizon 2010 puis à un rythme régulier ensuite**. Pour préparer cette mise à jour, **un examen à mi-parcours est proposé en 2008** sur la base des informations fournies par les pays concernés sur l'évolution du trafic, les progrès réalisés quant à la mise en oeuvre des mesures proposées, et sur les goulets d'étranglement, y compris les difficultés environnementales qui peuvent émerger.

Pour assurer une mise en oeuvre active et partagée des mesures proposées le long des axes, le Groupe a mis en lumière la nécessité de disposer **de cadres de coordination structurés et efficaces**. Ces cadres devraient être mis en place graduellement, à partir **d'un protocole d'accord** entre la Commission européenne et les pays concernés par les axes/régions où aucun mécanisme du même type de coopération n'existe aujourd'hui. Pour

⁴ Convention concernant le transport international par rail, dans l'utilisation dans l'UE et plusieurs autres pays.

⁵ Organisation pour la coopération de la loi de chemins de fer, applicable entre autres dans les pays de l'ex-Union soviétique

⁶ Le système européen de gestion de trafic ferroviaire

les axes/régions qui coopèrent déjà actuellement dans le cadre de protocoles d'accord, un **traité** contraignant est considéré comme la meilleure option.

Enfin, le Groupe recommande que la Commission européenne, les États membres de l'UE ainsi que les Banques **focalisent leurs actions de coopération et de financement** sur les axes prioritaires et sur les mesures horizontales proposées par le Groupe. Les recommandations du Groupe devraient également être convenablement reflétées dans **les accords de coopération et les plans d'action** de la politique européenne de voisinage. Dans ce contexte, le Groupe a considéré que **le jumelage** d'un État membre de l'UE avec un pays voisin était un instrument très utile et efficace pour mettre en oeuvre les mesures horizontales, particulièrement dans les secteurs maritime et de la sécurité routière, ou encore pour simplifier les procédures de passage aux frontières.

*Ce rapport constitue pour l'extension des principaux axes de transport transeuropéens aux régions et pays voisins de l'Union européenne une proposition innovante, empreinte de pragmatisme mais aussi soucieuse des équilibres de long terme. Agir sur le champ des infrastructures est essentielle dans le cadre particulier des élargissements futurs de l'UE mais aussi dans celui, plus général, de la mondialisation des échanges. Le rapport décrit les défis futurs qui attendent l'Union européenne et ses pays voisins, mais met également en avant des opportunités de partage mutuel et les avantages multiples d'une coopération plus approfondie dans le domaine du transport. **Le Groupe a rétabli la complémentarité entre les réseaux de l'UE et ceux de ses pays voisins et a jeté les bases d'une gestion cohérente et coordonnée de ces réseaux. Les principales priorités du Groupe ainsi qu'un calendrier pour les actions sont présentés dans les conclusions opérationnelles ci-dessous.***

Conclusions opérationnelles

Le Groupe émet les recommandations suivantes :

Appui à un processus continu

- **Un examen et une mise à jour** des principaux axes/projets et des mesures horizontales **en 2010 et puis à un rythme régulier ensuite**;
- **Un examen à mi-parcours en 2008** préparant la mise à jour et basé sur les informations fournies par les pays concernés.

Mise en oeuvre concentrée et coordonnée des axes

- **Concentration des actions de coopération et de financement** sur les cinq principaux axes, et sur les mesures horizontales proposées par le Groupe.
- Échanges sur les meilleures pratiques concernant **les modes de financement**, en incluant les partenariats public-privé, l'environnement législatif, la participation des usagers par la tarification, etc. à travers des ateliers régionaux.
- Mise en place **de cadres structurés et efficaces de coordination**, comprenant notamment une aide financière pérenne pour la mise en oeuvre des actions proposées :
 - En commençant par **un protocole d'accord** pour les axes/régions où aucun mécanisme du même type de coopération n'existe actuellement ;
 - Le renforcement des protocoles d'accord existants par un **traité** engageant les parties prenantes.

Mise en oeuvre des mesures horizontales

- **Simplification et facilitation des procédures de passage des frontières** comprenant :
 - La mise en oeuvre intégrale et immédiate des **conventions et accords internationaux** pertinents, en particulier :
 - la convention internationale sur l'harmonisation des contrôles frontaliers pour les marchandises, en ce qui concerne plus particulièrement les heures d'ouverture des postes frontières, le contrôle commun des marchandises et des documents au sein d'infrastructures partagées, les inspections médico-sanitaires et vétérinaires ;
 - la convention de Kyoto sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers visant l'utilisation maximale des systèmes automatisés à travers l'utilisation d'informations pré-acheminées, de techniques de gestion des risques (comprenant l'évaluation des risques et la sélectivité des contrôles) et l'accès facilité à l'information sur les dispositions douanières, les lois, les règles et les règlements ;

- la convention du transport international des marchandises (les carnets TIR) pour les véhicules routiers.
- L'adoption d'ici 2008 au plus tard par tous les pays concernés des cinq documents d'OMI FAL, déjà en l'utilisation dans l'UE.
- Lancer des actions bilatérales de jumelage entre États membres de l'UE et pays voisins d'ici 2008 au plus tard dans le but de mettre en oeuvre des mesures horizontales appropriées.
- **Simplification du régime linguistique :**
 - Reconnaissance mutuelle de tous les documents relatifs au commerce et au transport dans la langue du pays concerné, et l'anglais ou une langue mutuellement convenue.
 - À plus long terme, harmonisation de ces documents.
- Mise en oeuvre d'un "**guichet unique**" et développement des systèmes d'échange de données électroniques (EDI), particulièrement pour les ports.
- Promotion **des systèmes satellites de radionavigation interopérables** (GALILEO et GLONASS).
- Introduction, application et contrôle **des mesures de sûreté** résultant des normes et accords internationaux ainsi que la mise en oeuvre des vérifications de sûreté.
- Pour **le transport maritime et les autoroutes des mers :**
 - Harmonisation au niveau le plus élevé des pratiques et des procédures relatives aux protocoles d'accord de Paris, de la Méditerranée et de la Mer Noire. La Commission européenne est invitée à se rapprocher des trois protocoles d'accord pour lancer un dialogue pour davantage de coopération.
 - La ratification et la mise en oeuvre intégrale des normes et des conventions internationales (OMI) en temps utile, en incluant par exemple la convention de MARPOL relatives aux pétroliers à coques uniques, la convention AFS sur les systèmes anti-salissure.
 - L'appui technique pour les actions visant à améliorer la qualité des infrastructures et des services portuaires, et à mettre en oeuvre une fréquence d'exploitation régulière (au moins une fois par semaine) fonctionnant sur une autoroute de la mer.
- En ce qui concerne **les transports ferroviaires et l'interopérabilité :**
 - Suivi des efforts en cours des deux systèmes juridiques (COTIF et OSJD) dans le but d'établir un formulaire unifié d'expédition.
 - Prendre des mesures visant à rendre le droit des transports plus cohérent et plus convergent.

- La mise en oeuvre graduelle d'ERTMS ou un système équivalent compatible (par ex. TEDIM⁷), le cas échéant le long des principaux axes
- Applications télématiques normalisées des services de fret.
- Pour **les voies navigables** :
 - Un accès réciproquement ouvert pour le trafic international.
 - La poursuite de l'harmonisation des règles et des normes de sécurité,
 - La mise en oeuvre de systèmes d'information de trafic qui soient mutuellement interopérables.
- Concernant **les transports routiers** :
 - Concevoir et mettre en oeuvre des mesures visant à améliorer la sécurité routière en particulier au niveau du comportement du conducteur, de la sécurité des véhicules, de l'infrastructure routière (ex. audits de sécurité) et des systèmes de gestion du trafic,
 - Améliorer progressivement le réseau routier le long des principaux axes pour les véhicules d'une charge par essieu de 11.5 tonnes et d'une hauteur de 4 mètres.
- Pour **les transports aériens**, étendre progressivement les principes de l'initiative européenne du ciel unique aux régions voisines dans le contexte des élargissements futurs de l'UE ou à titre volontaire.

* * *

⁷ Télématique, l'Education, le Développement et la Gestion de l'Information

1. OBJECTIFS ET MANDAT DU GROUPE

Des connexions de transport performantes entre l'Union européenne (UE) et ses voisins sont essentielles pour le commerce et le développement économique. Des systèmes de transport efficaces, et présentant un haut niveau de sûreté et de sécurité, renforcent durablement la croissance économique et la compétitivité, toute en assurant de façon efficace la circulation des passagers, des biens et des services.

À la suite d'un séminaire ministériel qui a eu lieu à Saint Jacques de Compostelle, en Espagne en juin 2004, la Commission a établi le 29 septembre 2004⁸ un Groupe à haut niveau (ci-après « le Groupe ») sur *l'extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins* pour considérer comment mieux relier l'Union européenne avec ses voisins dans le domaine du transport. **Mme Loyola de Palacio**, précédemment Commissaire et vice-présidente de la Commission européenne a été nommée à la présidence du Groupe qui consistait en un représentant de chacun des 26 pays⁹ voisins de l'UE, et un observateur de la Banque européenne d'investissement, de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et de la Banque mondiale (ci après « les Banques »). Les États membres de l'UE (ainsi que la Roumanie et la Bulgarie) étaient également représentés. Le Groupe a concentré ses travaux sur une dizaine de réunions entre octobre 2004 et novembre 2005¹⁰.

Le Groupe a confirmé l'importance et l'opportunité de réviser les connexions de transport entre l'Union européenne et ses pays voisins. En avril 2004, l'Union européenne a adopté un programme complet pour construire d'ici 2020 un réseau de transport transeuropéen (RTE) sur son territoire¹¹. Ce nouveau plan concentre les priorités d'investissement sur 30 grands axes transeuropéens qui supportent l'essentiel des trafics à grande distance et international. Il couvre le territoire de l'UE élargie ainsi que celui de la Bulgarie et de la Roumanie, et a pour objectif une meilleure intégration des nouveaux États membres dans l'Union. L'élargissement de l'UE a signifié que les frontières extérieures de l'Union se sont déplacées vers l'est et au sud, apportant à l'UE de nouveaux pays voisins. À la suite de l'élargissement, les couloirs paneuropéens développés à l'occasion des conférences ministérielles qui se sont tenues en Crète en 1994 et à Helsinki en 1997, se situent maintenant principalement dans l'UE et font donc ainsi partie du réseau RTE, stimulant par là même la révision et, le cas échéant, l'adaptation dans certains cas de ces corridors.

L'une des tâches principales du Groupe était de sélectionner un nombre limité d'axes de transport transnationaux reliant mieux l'UE et ses voisins afin que les efforts puissent être concentrés et permettent aux pays de coopérer à un niveau international. Tandis que ces axes devraient être particulièrement appropriés pour le transport international entre l'UE et ses voisins, **le Groupe a mis en lumière le rôle fondamental que les connexions de transport peuvent avoir sur la coopération et l'intégration régionale.** Il a également souligné l'importance des autres régions et des flux commerciaux provenant du commerce

⁸ Décision C (2004) 3618 du 29 septembre 2004

⁹ Voir la liste complète de membres en annexe 9.1.

¹⁰ Voir la liste des réunions en annexe 9.2.

¹¹ Journal officiel de la CE (2004) 884 du 7 juin 2004

avec l'Extrême-Orient, l'Afrique subsaharienne ou l'Amérique et transitant par le territoire des pays participant au Groupe.

Dans une deuxième étape, le Groupe a été invité à proposer des projets prioritaires sur les principaux axes identifiés. Le Groupe a également décidé d'analyser plus en détail trois priorités fondamentales : 1) les questions de financement incluant notamment les partenariats publics-privés, 2) la soutenabilité environnementale, et 3) l'organisation de la coopération le long des axes pour en assurer une mise en oeuvre active et partagée.

Dans la perspective d'une utilisation efficace du système de transport et de la mise en oeuvre des règles de marché commun, le Groupe a été également invité à formuler des propositions sur des priorités dites « horizontales ». Celles-ci comprennent notamment l'interopérabilité technique et administrative, la mise en oeuvre de nouvelles technologies comme les systèmes de gestion du trafic, ainsi que les mesures visant à améliorer la sécurité et la sûreté. Le Groupe considère qu'en l'absence de telles mesures, des goulets d'étranglement se produiraient, particulièrement au passage des frontières. Ces priorités horizontales sont donc un complément nécessaire à l'achèvement des travaux d'infrastructure le long des axes retenus.

2. CONTEXTE

2.1. Besoin de mieux relier l'Union européenne et ses voisins

L'élargissement de l'UE et l'adhésion de 10 nouveaux États membres le 1er mai 2004 ont signifié que les frontières extérieures de l'Union se sont déplacées davantage vers l'est et le sud, apportant à l'UE plusieurs nouveaux pays voisins. Tandis que pour le territoire existant de l'Union la révision récente des orientations relatives aux réseaux transeuropéens (RTE)¹² a identifié un nombre limité d'axes prioritaires de transport, visant à mieux intégrer les nouveaux États membres à l'Union, les connexions existantes de transport entre l'UE élargie et ses voisins ne reflètent que très peu la nouvelle situation géopolitique issue de l'élargissement.

Sans des connexions de transport performantes avec les pays voisins ainsi qu'avec les centres économiques mondiaux, la croissance économique et commerciale, ainsi qu'un développement durable soucieux de la protection de l'environnement et du développement social, ne seront pas stimulés. Afin d'éviter des déséquilibres se produisant au détriment à la fois de l'UE et de ses voisins, l'amélioration des connexions de transport est devenue une question de la plus grande importance. Premièrement, l'amélioration des connexions de transport est importante pour permettre des échanges soutenus entre l'Union et ses voisins. Ces connexions devraient être efficaces et présenter un haut niveau de sûreté et de sécurité et elles devraient se concentrer sur les modes de transport les plus appropriés, en intégrant également le concept des autoroutes de la mer. Les efforts devraient être concentrés sur un nombre limité d'axes prioritaires reliant l'UE avec ses principaux partenaires commerciaux dans le souci de promouvoir la compétitivité et la croissance.

En second lieu, en plus de l'amélioration physique des réseaux de transport, le transport entre l'Union et ses voisins exige des systèmes transport efficaces, intermodaux et

¹² Journal officiel de la CE (2004) 884 7 juin 2004

interopérables. Dans ce cadre, les systèmes efficaces de gestion du trafic, assurant la sûreté et la sécurité ainsi que l'interopérabilité, sont d'une importance toute particulière. Dans le cadre de la politique européenne de voisinage et de partenariat, l'Union élabore déjà, avec un certain nombre de pays partenaires, des plans d'action concrets afin d'augmenter l'efficacité du transport et améliorer la sûreté et la sécurité des opérations de transport.

Troisièmement, au-delà des réalisations de l'UE dans le secteur des transports et toujours afin d'assurer un transit efficace, un intérêt doit être porté à la promotion des exigences communes en matière réglementaires et logistiques. Ces actions comprendraient un plus grand partage des meilleures pratiques et des règles du marché commun afin de mieux maîtriser les flux complexes du transport et les risques associés en matière de sûreté et de sécurité afin de protéger et promouvoir les intérêts de l'UE et ceux de ses partenaires. Ces actions comprendraient par exemple les systèmes de gestion du trafic, y compris la sûreté et la sécurité, les appareils de manutention dans les ports et les aéroports et d'autres terminaux logistiques.

Le Groupe soutient que de meilleures connexions entre l'UE, ses voisins et d'autres pays tiers, ainsi que la promotion de systèmes efficaces, sûrs et sécurisés de transport sont des éléments importants facilitant le commerce et le développement économique de l'UE et de ses voisins.

2.2. Tirer les leçons des exercices réalisés et en cours

Les connexions de transport entre l'Union européenne et ses voisins ont été examinées et développées dans le cadre de plusieurs initiatives au cours des décennies passées. Ces initiatives et actions, qui sont brièvement résumées au-dessous, ont formé le point de départ pour le travail du Groupe.

2.2.1. Révision du réseau transeuropéen de transport

L'Union européenne a adopté en avril 2004 un programme d'ensemble pour construire et achever d'ici 2020 un réseau de transport transeuropéen sur son territoire¹³. Pour contribuer à cette révision, la vice-présidente d'alors, Mme de Palacio, a créé un Groupe de haut niveau, présidé par l'ancien vice-président de la Commission européenne, M. Van Miert, et composé d'experts nommés par les ministres des transports des 25 États membres, de la Roumanie et de la Bulgarie et de la Banque européenne d'investissement.

Le nouveau plan révisé et modernise les plans des années 1990 en concentrant les priorités d'investissement sur un réseau principal limité - les principaux axes transeuropéens - qui supportent l'essentiel des trafics à grande distance et international au sein de la Communauté. Il couvre le territoire de l'UE élargie ainsi que de la Bulgarie et de la Roumanie et comprend une liste de 30 axes prioritaires et un certain nombre de projets d'investissement prioritaire sur ces axes. Le "Groupe Van Miert" a également reconnu l'importance de bonnes connexions avec les pays tiers pour encourager le commerce et promouvoir le développement économique¹⁴.

¹³ Journal officiel de la CE (2004) 884 du 7 juin 2004

¹⁴ Le chapitre 6.5 du rapport final, voir http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/index_en.htm.

Une méthodologie claire et des critères ont été déterminés pour sélectionner les projets importants du point de vue européen. Cette méthodologie a été également jugée nécessaire étant donné les contraintes concernant les finances publiques, qui ont inévitablement exigé une grande sélectivité dans l'identification des projets éligibles aux financements communautaires. Cette méthodologie a comporté deux étapes :

- Dans une première étape, une présélection a été faite des projets considérés comme appropriés pour un réexamen : les projets qui n'étaient pas sur un axe principal transeuropéen, qui n'avaient pas de dimension européenne et qui n'avaient pas d'éléments de preuve suffisants de viabilité économique potentielle ont été exclus ;
- Dans une deuxième étape, les projets prioritaires ont été sélectionnés en ce qui concerne leur plus-value européenne, le renforcement de la cohésion et la contribution au développement du transport durable tout en abordant des problèmes de sécurité et de protection de l'environnement et en promouvant le transfert modal.

Le Groupe a pris note de la méthodologie employée par le "Groupe Van Miert" qui a contribué à la révision de la politique des réseaux transeuropéens de transport pour le territoire de l'UE élargie et **il a décidé d'adapter et d'élargir la méthodologie pour atteindre les objectifs qui lui ont été fixés**. Le Groupe a ainsi prêté une attention particulière aux exercices réalisés et en cours visant à déterminer des réseaux prioritaires ou des programmes-cadres de transport à l'échelle régionale et nationale.

2.2.2. *Conférences internationales récentes et exercices régionaux*

La nécessité de réviser les connexions entre le réseau de transport transeuropéen et les réseaux des pays voisins après l'élargissement de l'Union européenne avait déjà été soulevée par la Vice-présidente de la Commission Mme de Palacio à la *3ème conférence euro-asiatique internationale sur le transport* à Saint Pétersbourg en septembre 2003. Elle a également été examinée dans le cadre d'un séminaire sur *le développement d'infrastructures de transport pour une Europe élargie* à Paris en novembre 2003¹⁵ et a été soulevée au cours de la réunion ministérielle à Ljubljana en mai 2004 organisée sous l'égide de la conférence européenne des ministres du transport (CEMT).

Les 7 et 8 juin 2004, Mme de Palacio et M. Costa, le président du comité de la politique régionale, du transport et du tourisme du Parlement européen ont organisé un séminaire ministériel sur *l'Europe élargie pour le transport* à Saint Jacques de Compostelle, en Espagne. Les participants au séminaire ont accueilli favorablement la création d'un Groupe à haut niveau pour examiner les connexions de transport entre l'Union européenne élargie et ses voisins.

La Commission européenne a organisé *une conférence ministérielle sur le transport et l'énergie* à Bakou les 13 et 14 novembre 2004 avec des participants des Etats littoraux de la Mer Noire et Caspienne et leurs pays voisins. Les participants à la conférence ont convenu de l'intérêt mutuel à une intégration progressive de leurs réseaux de transport et marchés respectifs, conformément aux cadres juridiques et réglementaires européens et internationaux.

¹⁵ Le séminaire a été conjointement organisé par la CEMT, la Banque européenne d'investissement, la Commission européenne et la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEENU)

L'un des principaux sujets évoqués à l'occasion de la réunion ministérielle de la conférence européenne des ministres du transport (CEMT) qui s'est tenue à Moscou en mai 2005 était centré sur les connexions euro-asiatiques de transport.

Dans plusieurs régions voisines à l'UE, un développement significatif dans le domaine des infrastructures a eu lieu au cours des dernières décennies. Plusieurs de ces régions ont déjà défini un réseau principal ou lancent les premières étapes d'un exercice visant à identifier des axes et projets prioritaires de transport. Parmi ces exercices, les plus pertinents sont résumés ci-dessous.

- Les corridors et les régions paneuropéens ont été développés pendant deux conférences ministérielles qui se sont tenues en Crète (1994) et à Helsinki (1997). Pour tous les corridors et pour deux des régions, un protocole d'accord a été signé. L'essentiel des corridors sont maintenant dans l'UE et font donc partie du réseau RTE. Les tronçons restants sont sur le territoire des Balkans, de la Russie, de la Biélorussie, de la Moldavie, de l'Ukraine et de la Turquie.

Aux Balkans, des progrès significatifs ont été accomplis dans la définition d'un réseau et de projets prioritaires de transport pour la région. En juin 2004, les pays ont signé un protocole d'accord pour le développement du réseau de transport principal. Pour la Russie ainsi que pour la Biélorussie, la Moldavie et l'Ukraine, les corridors et les régions paneuropéens forment le réseau de référence, tandis que l'identification des projets prioritaires reste à achever. La Turquie prépare actuellement une évaluation des besoins en infrastructures de transport.

La Russie et l'UE ont récemment signé un protocole d'accord sur la création d'un dialogue UE-Russie sur le transport. L'un des domaines couverts est le développement d'infrastructures de transport et leur financement, particulièrement au travers des partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

- Le projet de transport régional euro-méditerranéen a été lancé dans le cadre du programme MEDA en 2003. Le but est d'établir une base pour un plan d'action de transport, un futur système de transport régional intégré dans la région méditerranéenne, et son interconnexion avec le RTE. Ce projet est une étape clé dans le développement des réseaux euro-méditerranéens de transport¹⁶.

Dans le cadre du 10ème anniversaire du processus de Barcelone, les ministres des transports de l'UE et de la région préparent une réunion ministérielle à Marrakech en décembre 2005 dans le but d'adopter un "livre bleu" pour le développement des systèmes régionaux de transport.

- L'axe de transport Traceca reliant l'Europe par le Caucase à l'Asie centrale, a été développé depuis 1991, jouant un rôle important dans le développement continu de ces régions.
- La Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEENU) a consacré des efforts importants pour développer l'infrastructure de transport, et les normes correspondantes, à l'intérieur de l'Europe et également pour les connexions entre

¹⁶ Pour de plus amples renseignements voir la communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur le développement d'un réseau euro-méditerranéen de transport, COM (2003) final 376.

l'Europe et l'Asie. L'accord européen sur les principales artères de trafic international (AGR) et l'accord européen sur les principales lignes de chemin de fer international (CAG) de 1975 et 1985, établissent respectivement les réseaux de l'E-route et de l'E-rail et les normes correspondantes. La CEENU a également un accord semblable pour les navigations intérieures (l'accord européen sur les principales voies de navigation intérieure d'importance internationale (AGN) 1996).

La CEENU a également élaboré des plans pour un réseau routier et ferroviaire (dénommés TEM et TER) comportant 21 pays européens centraux, orientaux et du sud-Est en vue d'une stratégie d'investissement à court, moyen et long terme.

- La CEENU ainsi que la Commission économique et sociale des NU pour l'Asie Pacifique (NU-ESCAP) a activement développé des connexions de transport entre l'Europe et l'Asie. Dans le cadre d'un projet sur les relations de transport euro-asiatiques, qui couvre des pays situés à l'Est de la couverture géographique du Groupe, l'objectif est d'augmenter la capacité des pays concernés à développer des connexions interrégionales de transport sur la base d'un réseau d'infrastructure relativement étendu.

Le Groupe a pris note de ces différentes conférences internationales ainsi que des efforts régionaux entrepris et en cours pour identifier des couloirs prioritaires et des réseaux de transport principal, et il a décidé de baser son analyse sur l'expérience acquise dans le cadre de ces différents exercices. **Ceux-ci ont fait partie du point de départ pour le travail du Groupe, visant à identifier un sous-ensemble de réseaux reliant au mieux l'UE avec ses voisins et renforçant l'intégration régionale à plus long terme.** Pour atteindre cet objectif et prendre en compte les changements futurs des modes de production et des implantations internationales des centres productifs, il a été considéré nécessaire de réviser, et dans certains cas réaménager ou élargir, les réseaux et les couloirs principaux déjà existants.

3. MÉTHODOLOGIE POUR L'IDENTIFICATION DES AXES ET DES PROJETS PRIORITAIRES

3.1. Introduction

La tâche d'identifier des axes et projets prioritaires pour le transport transnational, reliant les grands axes transeuropéens (RTE) avec les pays voisins ou avec des régions plus larges, pose un certain nombre de questions difficiles qui ont dû être résolues rapidement afin d'assurer une sélection objective et cohérente. Lors de sa deuxième réunion du 29 novembre 2004, le Groupe s'est entendu de façon générale sur les principes et la méthodologie destinés à identifier et sélectionner des axes et des projets potentiellement prioritaires sur ces axes. Cette méthodologie, qui a fourni un cadre pour les travaux du Groupe, est décrite ci-dessous. Elle est en grande partie inspirée par l'approche adoptée avec succès par le passé dans différentes régions, et notamment par le Groupe Van Miert qui a préparé l'identification des projets clés dans l'UE élargie. La méthodologie prend également en considération les contraintes relatives aux financements, ce qui exige inévitablement d'adopter une approche hautement sélective pour identifier des axes et des projets importants.

La méthodologie consiste en une approche en deux étapes :

- 1) Identification des principaux axes de transport reliant l'UE avec les pays voisins ou les régions plus éloignées. Cette étape devait conduire à proposer environ 5-7 axes importants qui soient les plus pertinents pour les échanges internationaux, l'intensité des trafics, et le renforcement de l'intégration et de la cohésion à long terme¹⁷.
- 2) Identification de projets prioritaires sur ces axes qui soient faisables et démontrent la meilleure rentabilité par rapport à leurs effets économiques, sociaux et environnementaux. Une approche hautement sélective était ici encore importante pour assurer que les ressources limitées soient utilisées au mieux.

3.2. Étape 1 : Critères pour identifier les axes importants

Le concept d'axes transnationaux principaux a été jugé important pour concentrer les efforts du groupe et assurer la coopération des pays dans un contexte international. La première étape de la méthodologie a ainsi visé à identifier un ensemble limité d'axes de transport prioritaires, qui relient l'UE avec les pays ou les régions voisins et qui soient particulièrement pertinent pour le transport international. Il est important de souligner que l'approche n'était pas limitée aux échanges et aux trafics entre l'Union et ses voisins mais reconnaissait également l'importance des autres régions et des flux de trafic provenant du commerce avec l'Extrême-Orient, l'Afrique subsaharienne ou l'Amérique transitant par le territoire des pays participant au Groupe.

Les axes avaient dans de nombreux cas un caractère multimodal en plus de leur dimension paneuropéenne. Une attention particulière a été accordée aux points nodaux, tels que les ports auxquels on a donné un rôle stratégique potentiel en tant que plates-formes industrielles et logistiques dans le cadre du concept des autoroutes de la mer. Les réseaux qui ont fait l'objet d'accords internationaux et d'autres décisions et actions communes ont été considérés comme le point de départ pour cet exercice, comme expliqué ci-dessus (ch 2).

Les deux aspects suivants, reflétant l'"*intérêt paneuropéen*", ont été adoptés par le Groupe pour l'identification des axes prioritaires reliant l'UE avec les pays voisins ou les régions plus larges comportant plusieurs pays :

La dimension institutionnelle – un axe prioritaire devrait faciliter et stimuler le développement des échanges entre l'Union européenne et ses voisins en étendant les principaux axes RTE aux pays voisins ou aux régions plus larges, en prenant en considération les réseaux et les couloirs prioritaires déjà existants dans les différentes régions. La dimension institutionnelle a été évaluée selon les deux critères suivants :

- l'axe proposé devrait lier à l'un des 30 principaux axes et projets RTE ¹⁸aux pays ou aux régions voisins et/ou
- l'axe proposé devrait dûment tenir compte des accords internationaux et autres décisions et actions communes¹⁹, qui, si nécessaire, devraient être examinés ou être

¹⁷ La cohésion et l'intégration régionales des secteurs périphériques au centre dans un pays ne sont pas des parties des objectifs du Groupe.

¹⁸ Voir l'annexe III des orientations pour les réseaux transeuropéens de transport, EC/884/2004 Journal officiel L201 de 7/6/2004

¹⁹ Pour un résumé de ces exercices, voir le ch 2.2 ci-dessus.

réaménagés ou être élargis pour mieux refléter les tendances des échanges commerciaux et flux de trafic futurs.

La dimension fonctionnelle – en plus de supporter des volumes significatifs de trafic vocation interrégionale, un axe prioritaire devrait être une route importante pour la circulation internationale entre l'UE et les pays ou les régions voisins, notamment à plus long terme. En outre, un axe prioritaire pourrait être un itinéraire permettant au trafic d'éviter un goulot d'étranglement ou un obstacle environnemental important. Cette dimension a été évaluée en utilisant les trois critères suivants :

- la quantité de trafic interrégional à grande distance dans la situation actuelle et à l'horizon 2020 (avec un accent particulier sur la circulation internationale reliant l'UE et une région ou un pays voisin). Ce critère devrait être mesuré en tonne - et kilomètres-passagers ou le nombre de véhicules franchissant une frontière ; ou
- le volume de trafic de transit, dans la situation actuelle et à l'horizon 2020, reliant l'Union et une région ou un pays voisin ; ou
- l'axe offre une alternative, qui serait potentiellement beaucoup plus courte (moins coûteuse aux utilisateurs), écologiquement plus positif ou plus sûr que l'itinéraire établi.

Une attention particulière devrait être prêtée aux hypothèses des prévisions de trafic dans les différentes régions. Les prévisions devraient être basées sur des hypothèses cohérentes et, si possible communes, concernant par exemple le développement économique ou les tarifs touchant le choix des itinéraires et des modes pour assurer la comparabilité et pour éviter tout double compte.

3.3. Étape 2 : Critères pour sélectionner des projets prioritaires

En deuxième étape, les projets prioritaires sur les principaux axes sélectionnés ont été identifiés en prêtant une attention particulière aux goulots d'étranglement les plus urgents pour le trafic international. Puisque le financement des investissements de transport est inévitablement difficile, une évaluation complète avant toute proposition de projet est essentielle. Une procédure à deux étapes a été proposée pour la sélection des projets.

Première étape - Présélection

La première étape vise à présélectionner un nombre restreint de projets qui méritent un examen plus détaillé par le Groupe. La méthodologie devait être simple mais complète et permettre une analyse rapide des propositions de projet. Cette approche devrait aussi permettre l'élimination des projets ne remplissant pas l'ensemble des trois critères suivants :

- Le projet devrait faire partie de l'un des axes transnationaux prioritaires, comme identifié par le Groupe à l'étape 1, tenant dûment compte notamment des projets qui traversent ou contournent des obstacles naturels, allègent les embouteillages ou goulots d'étranglement, ou offrent des alternatives plus sûres ou écologiquement plus favorables aux couloirs principaux utilisés aujourd'hui.

- Pour éliminer les projets qui seraient trop petits ou à caractère trop régional dans pour mériter d'être retenus, le projet devrait être de dimension et d'**importance suffisante**. La situation particulière des pays concernés devrait, néanmoins, être prise en considération. Le projet proposé devrait remplir les critères suivants :
 - Pour éviter une multitude de petits projets sans impact significatif, le coût de chaque projet d'infrastructure devrait être au-dessus du seuil indicatif de 0,15% du PIB²⁰ du pays en question ou des pays intéressés pour les projets transfrontaliers.
 - Des seuils indicatifs plus faibles pourraient être retenus pour la réhabilitation des infrastructures existantes, les projets d'autoroutes de la mer comprenant des systèmes appropriés de connexions avec l'hinterland, la gestion du trafic et de la sécurité, ou pour les projets utilisant les voies navigables intérieures ou intégrant des préoccupations environnementales ou de sécurité.
 - Les caractéristiques techniques du projet proposé devraient être moins coûteuses pour atteindre les objectifs énoncés que des options techniques alternatives, en incluant par exemple le type d'action (nouvelle construction/ réhabilitation; autoroute/ chaussée une voie ou deux voies) ou des investissements dans d'autres modes (autoroute de la mer/ solution terrestre).
- Un **engagement ferme** devrait être requis par la région ou le pays concerné afin de mettre en oeuvre le projet, en soumettant le projet aux tests nationaux de sélection et aux conventions internationales compétentes :
 - Le projet devrait être prévu dans les plans nationaux de transport dans la perspective d'un commencement des travaux avant 2010 et une réalisation d'ici 2020 au plus tard ; et
 - Le projet devrait attester des bénéfices potentiels élevés, en affichant notamment des taux de croissance de la demande tels que des goulots d'étranglement graves se produiraient d'ici 2020 si aucune mesure n'était prise ; et
 - Le plan financier devrait être réaliste et indiquer les différentes sources du financement, y compris, notamment, la quantité de financement national et international et le cas échéant, la contribution de fonds privés.

Deuxième étape - Évaluation

Dans une deuxième étape, l'objectif a été d'identifier des projets, qui contribueraient le plus à un développement durable équilibré par rapport à leurs conséquences économiques, environnementales et sociales en utilisant les trois critères suivants :

- *Amélioration de l'efficacité économique* – notamment la réduction des coûts, y compris les économies de temps, pour les utilisateurs internationaux du système de transport - passagers ou fret –et pour les opérateurs offrant des services de transport. Une évaluation devrait être faite quant à la possibilité de mettre en place une tarification d'usage pour l'utilisation des infrastructures. Une évaluation des impacts sur la croissance économique et l'emploi devrait également être conduite.

²⁰ La source pour les chiffres du PIB devrait être la Banque mondiale.

- *Amélioration de la durabilité environnementale du système de transport* - réduction de la pollution atmosphérique, du bruit, des gaz à effet de serre et d'autres incidences sur l'environnement qui incluent la question de la biodiversité, par exemple par les changements dans la répartition modale existante, le réacheminement vers les modes ou les infrastructures écologiquement les plus favorables ou par la réduction des embouteillages.
- *Amélioration de la sécurité des transports et la sûreté* - réduction du nombre et de la gravité des accidents causés par le trafic international et des incidents de sûreté pour les opérateurs internationaux, par exemple par report modal vers les modes ou les infrastructures plus sûrs.

Tous ces critères devraient être évalués pour le projet proposé, et comparé à une situation sans le projet à l'horizon de prévision 2020. Les impacts, calculés en valeur nominale dans la mesure du possible, devraient être comparés avec les coûts d'investissement, d'entretien et de fonctionnement du projet. Les bénéfices nets devraient être sensiblement positifs et dans la mesure du possible pour chaque critère distinct. Seuls les projets avec un taux de rendement économique suffisamment élevé, environ 6%, devraient être considérés.

Il est également important de souligner que les projets proposés devraient respecter la législation de l'UE et les conventions internationales et que l'évaluation des conséquences sur l'environnement et les procédures de marchés publics etc. doivent être conduites conformément aux règles des contributeurs financiers et aux meilleures normes et pratiques internationales.

4. AXES TRANSNATIONAUX IMPORTANTS IDENTIFIÉS PAR LE GROUPE

4.1. Volumes de trafic aujourd'hui et prévision pour 2020

Outre la dimension institutionnelle (voir au-dessus ch. 3.2), les volumes de trafic international actuels et futurs ont constitué les autres critères importants du Groupe lors de l'identification des principaux axes transnationaux. Les études récentes prévoient une poursuite de la croissance rapide des flux commerciaux et du transport de fret. Une des estimations les plus récentes²¹ montre que la croissance du commerce la plus élevée devrait avoir lieu entre les États membres « anciens » et nouveaux de l'UE (presque 2% par année) et à plus forte raison entre l'UE élargie et les pays voisins tels que la Turquie ou la Russie (jusqu'à 2,6% par année). De façon générale, les volumes de trafic entre l'UE et les pays voisins devraient croître de 100% entre 2000 et 2020.

Tandis que la circulation routière est en général le mode dominant pour le transport domestique, le trafic international par rail est particulièrement important pour le commerce entre l'UE et ses voisins du nord-est, la Russie, l'Ukraine et la Biélorussie. Dans la figure 1 ci-dessous, les volumes ferroviaires prévus pour 2020 sont présentés pour le trafic entre l'UE et les pays voisins du nord et du sud-est ainsi qu'avec les pays du Caucase méridional. Le trafic provenant du commerce avec la Chine, le Japon et d'autres pays asiatiques transitant par les régions voisines est également expliqué.

²¹ L'étude EUN-STAT a analysé des volumes de trafic entre l'UE et ses voisins du nord et du sud-est ; et l'étude MEDA a examiné le trafic entre l'UE et les voisins méditerranéens.

Le transport maritime compte pour une part élevée du commerce total entre l'UE et particulièrement ses voisins méditerranéens. La figure 2 ci-dessous met en lumière les volumes de trafic des principaux itinéraires maritimes dans la mer Méditerranée et incluent également les volumes de trafic par modes de transports terrestres.

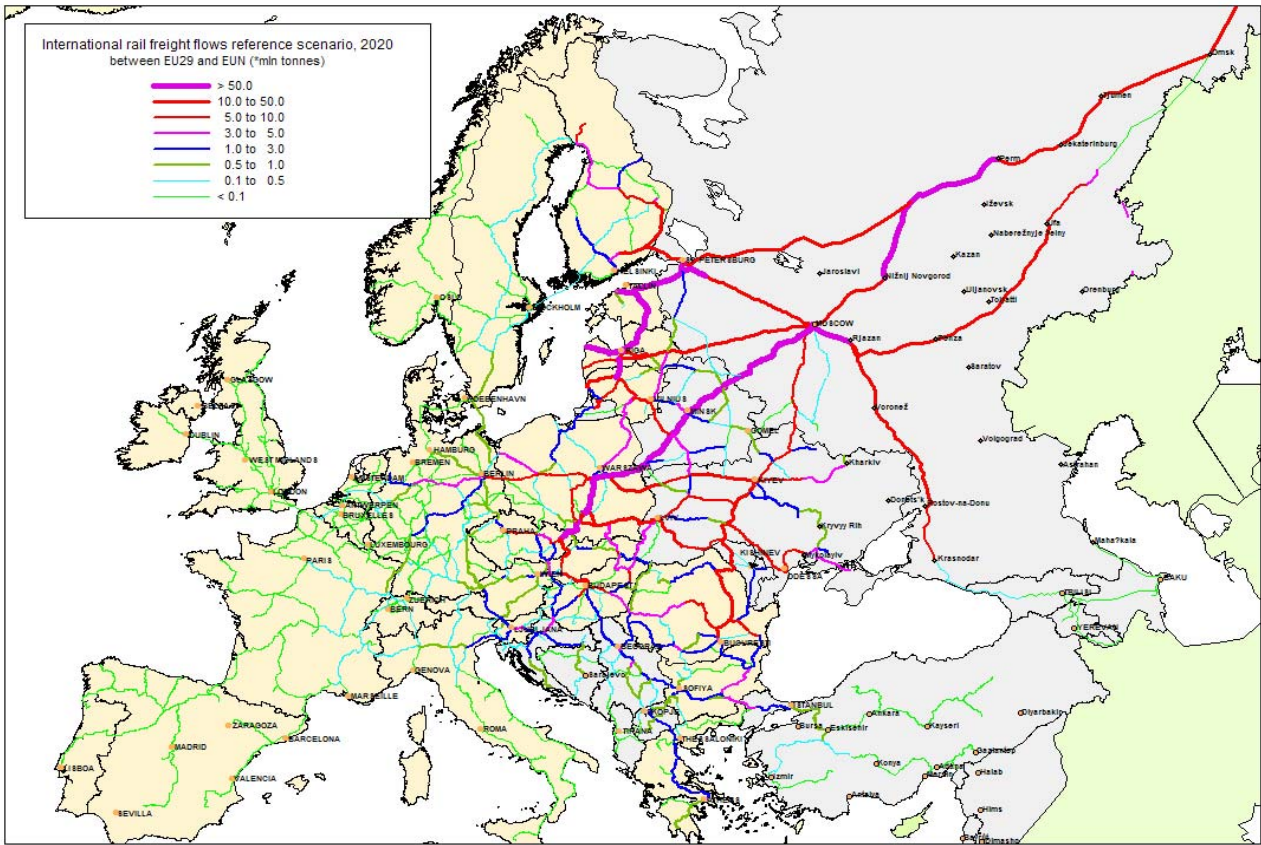


Figure 1 : Volumes internationaux de trafic entre l'UE et les pays voisins du nord-est et du sud-est

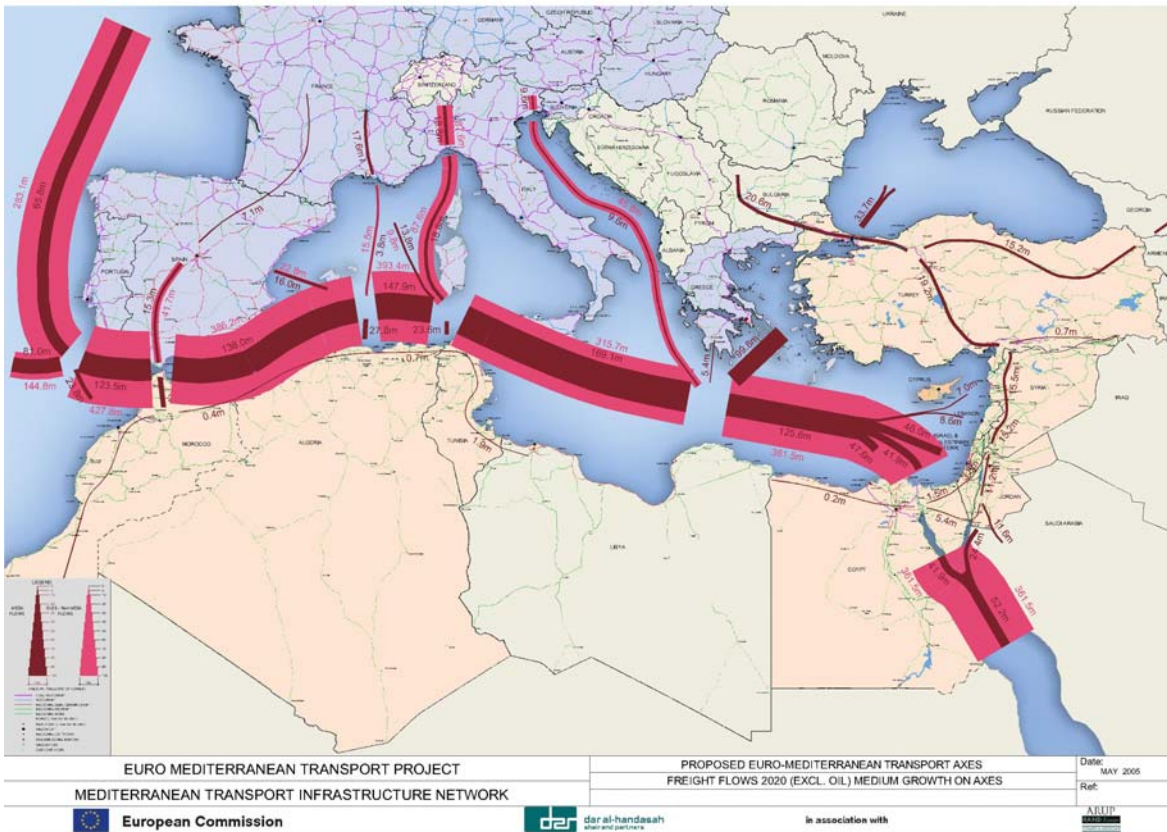


Figure 2 : Volumes de trafic dans la région méditerranéenne

4.2. Application de la méthodologie du Groupe

Les membres du Groupe ont soumis environ 60,000 km de réseau à considérer en tant que connexions transnationales. En conformité avec son mandat, le Groupe a adopté cinq axes de transport multimodal lors de sa sixième réunion plénière les 19 et 20 septembre 2005.

Ces cinq axes comportent une ou plusieurs branches reflétant les volumes de trafic international actuels et la prévision pour 2020. Ils assurent une connectivité optimale entre les régions voisines et les réseaux transeuropéens de l'UE. Le Groupe a souligné que des frontières ouvertes et sûres entre l'UE et ses pays voisins, ainsi qu'entre les pays voisins eux-mêmes, sont un prérequis au commerce et à la coopération. Le Groupe a également identifié un certain nombre de branches qui lient des pays situés au-delà du périmètre du Groupe.

Les cinq principaux axes transnationaux adoptés par le Groupe sont illustrés sur la carte suivante (figure 3). (Ils sont résumés ci-dessous (ch 4.3) et présentés plus en détail à l'annexe 9.4).

Les principaux axes transnationaux sélectionnés par le Groupe sont ceux qui contribuent le plus à promouvoir les échanges le trafic internationaux et permettent la coopération et l'intégration régionales. L'identification de ces axes facilite la hiérarchisation des priorités et une plus grande cohérence entre les plans nationaux. **Le Groupe attire l'attention sur l'importance d'élaborer des plans nationaux et régionaux de transport qui soient complémentaires aux travaux du Groupe à haut niveau.** (Par exemple, cet exercice a été achevé pour les pays balkaniques occidentaux, et est en cours pour la Turquie ainsi que pour la région méditerranéenne.)

Le Groupe reconnaît que prévoir le développement futur des activités économiques, du commerce et des volumes de trafic est une tâche difficile qui implique de nombreuses incertitudes. En conséquence, **le Groupe recommande que les principaux axes soient révisés et mis à jour en 2010 et puis à rythme régulier ensuite.** Cet examen et cette mise à jour devraient être basés sur l'analyse détaillée des volumes et des prévisions actuels de trafic dans tous les modes couvrant tous les régions du Groupe ainsi que d'autres partenaires commerciaux pertinents. Pour préparer cette mise à jour, **un examen à mi-parcours de cet exercice est proposé en 2008 et** basé sur les informations fournies par les pays concernés au niveau de l'évolution du trafic, des progrès dans la mise en oeuvre des projets et des nouveaux goulots d'étranglement qui auront pu émerger.

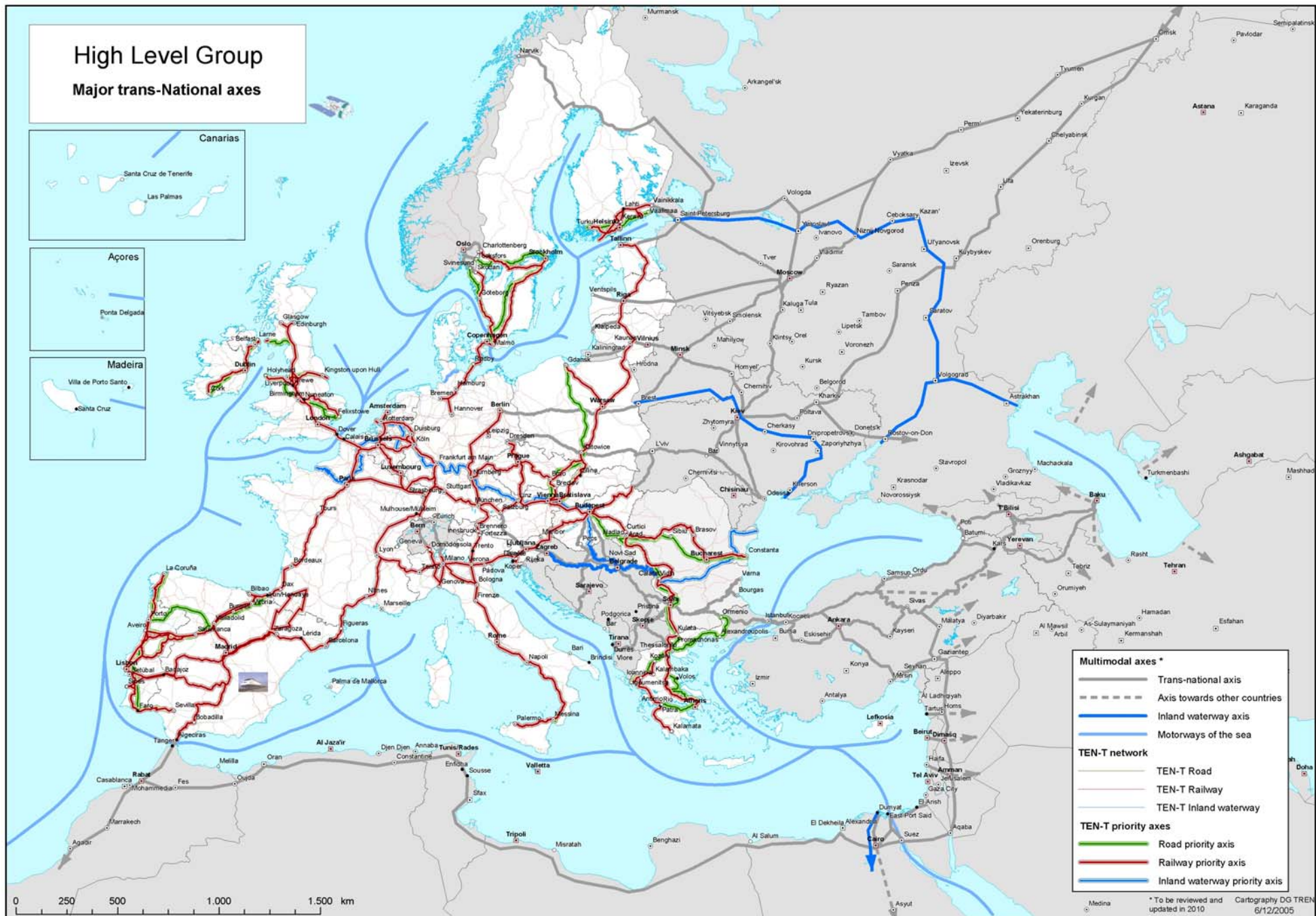


Figure 3 – les grands axes transnationaux

4.3. Les cinq principaux axes pour relier l'UE avec ses voisins

4.3.1. Les autoroutes de la mer

Les autoroutes de la mer lient les zones maritimes du Groupe – l'Atlantique, la Baltique, de Barents, la Méditerranée et la mer Noire – ainsi que les pays littoraux comprenant les îles dans ces zones. Une extension de la Méditerranée par le Canal de Suez vers la Mer Rouge est également incluse. Plus spécifiquement, le Groupe s'est mis d'accord sur les prolongements suivants au projet prioritaire n°21 des réseaux transeuropéens de transport :

- Extension de l'autoroute de la mer Baltique vers la Russie y compris le Kaliningrad
- Extension de l'autoroute de la mer de l'Europe occidentale vers la Norvège dans le nord et vers le Maroc dans le sud
- Extension des autoroutes de la Méditerranée vers l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient, y compris la Mer Rouge et au-delà
- Extension des autoroutes de la Méditerranée à la Mer Noire

Le Groupe a identifié également un certain nombre de ports maritimes faisant partie des autoroutes de la mer dans les pays voisins. Ceux-ci sont illustrés dans la carte au ch. 6.2 et énumérés à l'annexe 9.3.

4.3.2. Axe du nord

L'axe du nord relie l'UE du nord avec la Norvège d'une part et avec le Belarus et la Russie et au-delà d'autre part. Une connexion dans la région Barents entre la Norvège par la Suède et la Finlande avec la Russie est également prévue. L'alignement de ces connexions est le suivant (une description plus détaillée de l'axe et des projets proposés par le Groupe figure à l'annexe 9.4.2) :

- Connexion multimodale Berlin – Varsovie – Minsk – Moscou – transsibérienne
- Connexion multimodale frontière de la Finlande – Saint Pétersbourg – Moscou
- Connexion de fret ferroviaire Saint Pétersbourg – Vologda – Moscou/transsibérien
- Connexions multimodales des ports baltes à Minsk/Moscou :
 - Tallinn – Saint Pétersbourg – Moscou
 - Ventspils – Riga – Moscou
 - Klaipeda/Kaliningrad – Vilnius – Minsk – Moscou
- Connexion multimodale de l'axe prioritaire RTE n° 12 en Norvège (Triangle Nordique)
- Connexion multimodale Saint Pétersbourg – Vartius – Tornio – Haparanda – Narvik

4.3.3. Axe central

L'axe central lie le centre de l'UE à l'Ukraine et la Mer Noire ainsi qu'à l'Asie centrale et au Caucase. Une connexion directe au chemin de fer transsibérien ainsi qu'une voie navigable liant les mers Caspiennes et Baltiques sont également incluses. L'alignement de ces connexions se présente de la manière suivante (une illustration plus détaillée de l'axe et des projets proposés par le Groupe figure à l'annexe 9.4.2) :

- Connexion multimodale Dresde – Katowice – Lviv – Kiev
- Connexion multimodale Budapest – Lviv
- Connexion multimodale Moscou – Kiev – Odessa
- Connexion multimodale Minsk–Kiev

- Connexion multimodale Kiev – Kharkiv – transsibérien/Caucase
- Voie navigable Biélorusse – Kiev – Odessa (Dnepr)
- Voie navigable reliant la Mer Caspienne à la Mer Noire (Don/Volga) et une connexion de la Volga à la mer Baltique

Outre les connexions et les branches ci-dessus, la Pologne et l'Ukraine ont soulevé l'importance de relier leurs capitales respectives par un axe multimodal. La Slovaquie, l'Autriche et la République tchèque ont souligné la nécessité d'inclure une branche de la frontière ukrainienne à Zilina, région industrielle importante.

4.3.4. *Axe du sud-est*

L'axe du sud-est lie l'UE par les Balkans et la Turquie au Caucase et la mer caspienne ainsi qu'à l'Égypte et la Mer Rouge. Les liens d'accès aux pays des Balkans ainsi que des connexions vers la Russie, l'Iran et l'Irak et le golfe Persique sont également prévus. L'alignement de ces connexions est le suivant (une description plus détaillée de l'axe et des projets proposés par le Groupe figure à l'annexe 9.4.3) :

- Connexion multimodale Salzbourg – Ljubljana – Zagreb/Budapest – Belgrade – Nis y compris les connexions
 - Sofia – Istanbul – Ankara – Géorgie/Arménie – Azerbaïdjan (Traceca)
 - Skopje – Thessalonique
- Connexion multimodale Budapest – Sarajevo – Ploce
- Connexion multimodale Bari/Brindisi – Durres/Vlora – Tirana – Skopje – Sofia – Burgas/Varna
- Voies navigables Danube²² et Sava
- Connexion multimodale Ankara – Mersin – Syrie – Jordanie – Suez – Alexandrie/Port Said, y compris les connexions
 - Sivas – Malatya – Mersin
 - Turquie vers l'Iran et Irak
 - Tartus – Homs vers l'Irak
 - Beyrouth – Damas vers l'Irak et l'Arabie saoudite
 - Haïfa – frontière de l'Israël
 - Frontière de la Jordanie – Amman vers l'Irak et l'Arabie saoudite
- Connexion multimodale Damiette – le Caire et au-delà y compris le Nil
- Connexions multimodales du Caucase vers le nord et le sud

Outre les connexions et les branches ci-dessus, l'Autriche, soutenue par la Croatie et la Bosnie-Herzégovine, a soulevé le couloir Pyhrn reliant Berlin au Zagreb et connectant au projet prioritaire TEN n°22 et au Corridor Pan-Européen X. UNMIK/le Kosovo, la Serbie, le Monténégro et l'Albanie ont souligné l'importance du réseau principal régional balkanique dans la fourniture de l'accès aux axes principaux. L'Azerbaïdjan a déclaré qu'aucune coopération ou aucune autre activité le long de l'axe reliant l'Arménie à l'Azerbaïdjan ne peut être envisagée tant que les conséquences principales du conflit entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan ne sont pas entièrement résorbées. L'Arménie a déclaré que en vue d'amélioration de la coopération régionale, elle est prête à coopérer avec l'Azerbaïdjan sans préconditions.

²² L'alignement précis du Danube à la Mer Noire exige une analyse approfondie.

4.3.5. *Axe du sud-ouest*

L'axe du sud-ouest relie l'UE du sud-ouest avec la Suisse et le Maroc et au-delà, en incluant également une connexion ouest-est entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie jusqu'à l'Égypte. Une connexion de l'Égypte au sud vers d'autres pays africains est également prévue. L'alignement de ces connexions se présente de la manière suivante (une présentation plus détaillée de l'axe et des projets proposés par le Groupe figure à l'annexe 9.4.4) :

- Connexion multimodale Algeciras – Rabat – vers Agadir et au-delà
- Connexion multimodale Rabat – Fes – Oujda – Constantine – Al Jazair – Tunis – frontière de la Libye (le "trans-Maghrébin") comprenant également la connexion Tunisie – Égypte
- Extension de l'axe prioritaire du RTE-T n° 24 par la Suisse

En plus des connexions et des axes ci-dessus, l'Espagne souligne l'importance du Couloir Méditerranéen en Espagne pour l'écoulement du fret entre la région du Sud-Ouest de la Méditerranée et le centre de l'UE.

5. PROJETS PROPOSÉS PAR LE GROUPE

5.1. Classification des projets

Les membres du Groupe ont soumis presque 100 propositions de projets à considérer en tant qu'investissements prioritaires sur les principaux axes transnationaux. Le coût des projets retenus est estimé à 45 milliards d'Euros. Les propositions ont été classées en deux catégories selon leur maturité et le rôle potentiel qu'elles pourraient avoir dans l'allègement des goulets d'étranglement qui touchent le trafic international et à grande distance :

- Les projets prêts à commencer avant 2010 - les projets dans cette catégorie visent à résoudre les goulets d'étranglement les plus urgents provenant des embouteillages, d'infrastructure de mauvaise qualité ou de considérations environnementales qui entravent actuellement les échanges internationaux et le développement des trafics. Ces projets devraient générer des économies de temps et de frais d'exploitation aux utilisateurs et aux opérateurs par rapport à la situation actuelle.
- Les projets d'intérêt à plus long terme (travaux à commencer avant 2020) - avec la croissance de trafic prévue à l'horizon 2020 et au-delà, des embouteillages, des goulets d'étranglement, autres difficultés d'ordre environnemental sont susceptibles de se produire à moyen et à long terme. Les projets dans cette catégorie visent à résoudre ces difficultés avant qu'elles ne deviennent trop aiguës et coûteuses aux utilisateurs et aux opérateurs. Cette catégorie comprend en général la deuxième étape d'un projet qui vise à augmenter la capacité d'infrastructure graduellement, la première phase étant parmi les projets prêts à commencer avant 2010.

En outre, les membres du Groupe ont proposé un certain nombre de projets importants qui ont été considérés d'importance régionale ou nationale. Ces projets sont sur un axe transnational mais ils semblent liés principalement au trafic régional entre deux pays ou visent à améliorer le fonctionnement d'un système de transport urbain.

Les différentes listes de projets sont présentées à l'annexe technique 9.4 pour chacun des cinq axes adoptés par le Groupe. Le Groupe souligne également l'importance d'améliorer les connexions de transport avec les pays situés au-delà de ceux du Groupe pour assurer le développement soutenu des échanges avec d'autres partenaires commerciaux importants.

Le Groupe comprend que les listes de projets soient juste un point de départ, non nécessairement exhaustif, et qu'il est nécessaire de disposer d'autres études et analyses, particulièrement concernant les conséquences sur l'environnement, avant que la mise en oeuvre de ces projets ne puissent être considérée. Celles-ci devraient concerner en particulier les questions d'ordre financier et fiscal, la viabilité économique des opérations, les spécifications techniques ainsi que les incidences sur l'environnement (voir ch. 5.2 et 5.3 ci-dessous).

Il est également important de souligner que les projets devraient respecter la législation de l'UE et les conventions internationales, et que l'évaluation des conséquences sur l'environnement, les procédures de marchés publics, soient effectuées conformément aux règles des contributeurs financiers et aux meilleures normes et pratiques internationales. **Le Groupe invite les Banques et la Commission européenne à évaluer davantage l'intérêt des projets proposés,** lors de la définition des programmes de coopération avec les pays concernés.

5.2. Impact socio-économique des projets

Les projets d'infrastructure de transport visent à améliorer la qualité du système de transport en supprimant des goulets d'étranglement, en réduisant les temps de déplacement et en améliorant la sûreté et la sécurité ainsi qu'en garantissant l'accès des régions périphériques aux services et aux marchés. En outre, la spécification technique et la programmation temporelle des projets devraient être soigneusement évaluées et être comparées aux coûts d'investissement et aux bénéfices de scénarios alternatifs pour les utilisateurs et les autres acteurs.

Le Groupe reconnaît que les impacts socio-économiques peuvent être analysés en adaptant la méthodologie du Groupe au contexte local et à la situation du trafic (voir le ch. 3.3). Le Groupe prend également note des méthodologies employées par les Banques²³ pour évaluer la faisabilité des projets ainsi que du projet HEATCO²⁴, qui développe une approche harmonisée pour l'évaluation de projet pour le réseau de transport transeuropéen de l'UE. Ces méthodologies pourraient être également utilisées comme référence pour analyser davantage les projets proposés par le Groupe.

5.3. Dimension environnementale

L'impact de l'infrastructure de transport sur l'environnement global et local et leurs effets liés peuvent sensiblement menacer la santé humaine, le changement climatique, la biodiversité, les ressources naturelles limitées etc. Des engagements internationaux²⁵, des

²³ Voir par exemple les orientations d'évaluation de projet de chemin de fer ("RailPag") qui ont été préparées par la BEI et la Commission européenne à www.railpag.com; ou le manuel de la Banque mondiale sur l'évaluation des projets de transport.

²⁴ HEATCO est financé dans le cadre du programme-cadre communautaire pour la recherche, pour plus de détails sur la méthodologie proposée voir <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/>

²⁵ Par exemple la CEENU, l'OMS, OACI, OMI, l'OCDE, UE etc.

normes et des recommandations existent déjà pour différentes questions environnementales concernant le transport. Parallèlement aux fabricants de véhicules, les autorités responsables de la planification des transports, de la construction, de l'exploitation et des marchés publics ont un rôle important à jouer afin de contrôler les conséquences sur l'environnement des infrastructures de transport.

Il est essentiel d'évaluer exactement les conséquences sur l'environnement des activités de transport déjà à l'étape de planification initiale afin d'éviter des dégâts environnementaux inutiles qui pourraient impliquer par exemple la qualité de l'air, le bruit, les émissions de gaz à effet de serre, la fragmentation des habitats, et la disparition de la biodiversité et des ressources en eau. S'ils sont identifiés tôt dans le processus, des mécanismes de contrôle et de mitigation de l'environnement peuvent alors être plus facilement développés. Dans ce contexte, la promotion de modes de transport alternatifs à la route est également une option politique importante à considérer.

Le Groupe met en lumière la nécessité de prêter une attention particulière à la soutenabilité environnementale dès l'étape de la définition et de l'analyse du projet ainsi que lors de la mise en oeuvre de priorités horizontales. Le projet BEACON²⁶ a développé une méthodologie pour l'évaluation stratégique des conséquences sur l'environnement des plans et des programmes de transport. Cette approche pourrait être adoptée et utilisée en tant que base pour l'analyse des conséquences sur l'environnement des projets proposés par le Groupe.

6. MESURES HORIZONTALES - LES QUESTIONS ET LES RECOMMANDATIONS DU GROUPE

6.1. Le processus

Dans de nombreux cas, des obstacles et des goulets d'étranglement se produisent, particulièrement aux frontières, en raison du manque d'interopérabilité et d'harmonisation des politiques et procédures administratives. Les règles du marché commun, qui reflètent la meilleure pratique internationale, sont importantes pour le développement du commerce et des échanges internationaux et la mise en oeuvre efficace des axes et des projets prioritaires. L'importante diversité des systèmes de signalisation, d'information et de télécommunication utilisés dans les différents pays constitue un obstacle important à l'intégration des différents systèmes nationaux de transport. L'interopérabilité technique est un élément clé facilitant le trafic transfrontalier et un facteur important dans la réduction des coûts d'équipement. D'autre part, l'infrastructure de transport devrait être également soutenue par des systèmes de gestion du trafic intégrés et efficaces.

L'amélioration de la coopération spécifique dans la sécurité des secteurs des transports routier et ferroviaire et du transport de marchandises dangereuses, y compris les hydrocarbures, et le renforcement des relations bilatérales dans le domaine de l'aviation et du secteur maritime, notamment en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité, sont également des questions importantes pour la facilitation du transport.

²⁶ BEACON est financé dans le cadre du programme-cadre communautaire pour la recherche, pour plus de détails sur la méthodologie proposée voir <http://www.transport-sea.net/results.phtml>

Le Groupe a donc mis un accent considérable sur l'harmonisation des politiques ainsi que sur l'intégration technique et administrative concernant le fonctionnement efficace des axes et des projets prioritaires sélectionnés. Lors de sa deuxième réunion du 29 novembre 2004, le Groupe s'est accordé sur un certain nombre de priorités dites horizontales à analyser plus en détail en vue de présenter des suggestions pour renforcer la coopération si nécessaire. Celles-ci comprennent par exemple la promotion du transport intermodal, la normalisation, l'interopérabilité technique et administrative, des systèmes de gestion du trafic, des procédures transfrontalières et opérationnelles, la qualité et les besoins de soutenabilité environnementale. Il convient d'indiquer que dans le cadre de la politique européenne de voisinage et de partenariat, l'UE élabore déjà, avec un certain nombre de pays partenaires, des plans d'action concrets afin d'aborder ces questions horizontales.

Le Groupe a nommé un rapporteur et un co-rapporteur parmi ses membres pour chaque sujet. La tâche de préparer une note de réflexion à l'attention du Groupe leur a été confiée. Pour fournir des données à ce processus, les experts des services de la Commission ²⁷ ont été également invités à faire des présentations sur les différents sujets. Lors de sa réunion plénière des 19 et 20 septembre 2005, le Groupe a adopté une série de recommandations, qui sont présentées dans les chapitres 6.2 à 6.10.

Pour mettre en oeuvre les recommandations du Groupe concernant ces mesures horizontales, le Groupe considère le jumelage entre un État membre de l'UE et un pays voisin comme un instrument particulièrement utile et efficace. Pour soutenir la création et la mise en oeuvre des mesures proposées, des études de support devraient également être lancées et leurs financements considérés dans le cadre d'instruments appropriés. Les projets en cours ou prévus devraient prendre en considération les recommandations émises par le Groupe.

6.2. Autoroutes de la mer et intermodalité

Les modes de transport diffèrent considérablement en termes de capacité d'infrastructure et de congestion, de niveaux de sécurité, de flexibilité, de consommation d'énergie et d'impacts sur l'environnement. Le soutien au transport intermodal est un élément important du Livre blanc de la Commission²⁸: "*La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*". Le but est de permettre des mouvements porte-à-porte efficaces des marchandises, utilisant au moins deux modes de transport, dans une chaîne de transport intégrée dans laquelle chaque mode joue son rôle, conduisant ainsi à un système de transport plus efficace, durable et présentant un bon rapport coût-efficacité. Le transport intermodal exige également des points et des terminaux de transfert fonctionnant bien. Ceux-ci sont les interfaces physiques entre les systèmes modaux et permettent l'accès direct au réseau. Sans interfaces efficaces, il devient difficile de combiner les avantages inhérents des différents modes.

Le transport maritime joue un rôle crucial dans le trafic de fret entre l'UE et les pays voisins, particulièrement dans la Méditerranée, où les connexions directes par mer entre pays sont rares. Le Groupe a donc prêté une attention particulière aux actions relatives à

²⁷ Celles-ci ont inclus des experts des Directions générales suivantes : énergie et transport, environnement, fiscalité et union douanière, liberté de justice et sécurité, relations extérieures et élargissement.

²⁸ Voir http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html

l'amélioration de l'organisation du transport de fret intermodal, particulièrement dans le cadre de la mise en oeuvre du concept des autoroutes de la mer.

Le Groupe a identifié l'extension des autoroutes de la mer de l'UE à toutes les régions maritimes (les mers Atlantique, Baltique, Barents, Méditerranée, Noire et Caspienne) en tant que priorité pour faciliter le transport entre l'UE et les régions voisines. La concentration des activités de fret pour atteindre une masse critique suffisante constitue une importante condition préalable à une mise en oeuvre réussie du concept des autoroutes de la mer. Par conséquent, **le Groupe convient qu'il est nécessaire de concentrer les efforts d'investissement et les trafics sur un nombre limité de connexions d'autoroutes de la mer**. Cela signifie en général qu'il devrait y avoir un port ou système portuaire par pays ou par zone maritime. Pour mettre en oeuvre le concept des autoroutes de la mer, le Groupe considère essentielles les mesures destinées à améliorer la qualité des infrastructures et des services dans les ports, à assurer de bonnes connexions intermodales des ports avec leur hinterlands, mais également à stimuler des liaisons de transport plus fréquentes (au moins une fois par semaine) et plus fiables.

Lors de sa réunion du 25 octobre 2005, le Groupe a adopté une liste des ports situés dans les pays voisins et faisant partie des autoroutes de la mer. Ces ports sont illustrés sur la carte ci-dessous et énumérés à l'annexe 9. 3.

Le Groupe convient que les ports sélectionnés sous le concept des autoroutes de la mer devraient entièrement appliquer les règles internationales sur la sûreté et la sécurité maritimes (OMI, l'OIT). Ils devraient également s'engager vers certains critères de qualité relatifs aux infrastructures portuaires et aux services portuaires, aux procédures et à la coordination administratives des inspections, aux services maritimes et intermodaux. Les navires utilisés pour les autoroutes de la mer seront des navires qui se conforment aux normes de l'OMI et, dans la mesure du possible, qui se sont alignés sur les niveaux les plus élevés découlant d'accords spécifiques entre les entités responsables des autoroutes de la mer.

Le Groupe prend note des plans pour désigner un coordinateur européen pour les autoroutes de la mer de l'UE. Le coordinateur assurerait la coordination entre les initiatives impliquant des ports, les autorités et des opérateurs des pays de l'UE (voir le ch. 8.1. pour de plus amples renseignements). L'opportunité d'étendre ces responsabilités avec les pays voisins doit être analysée.

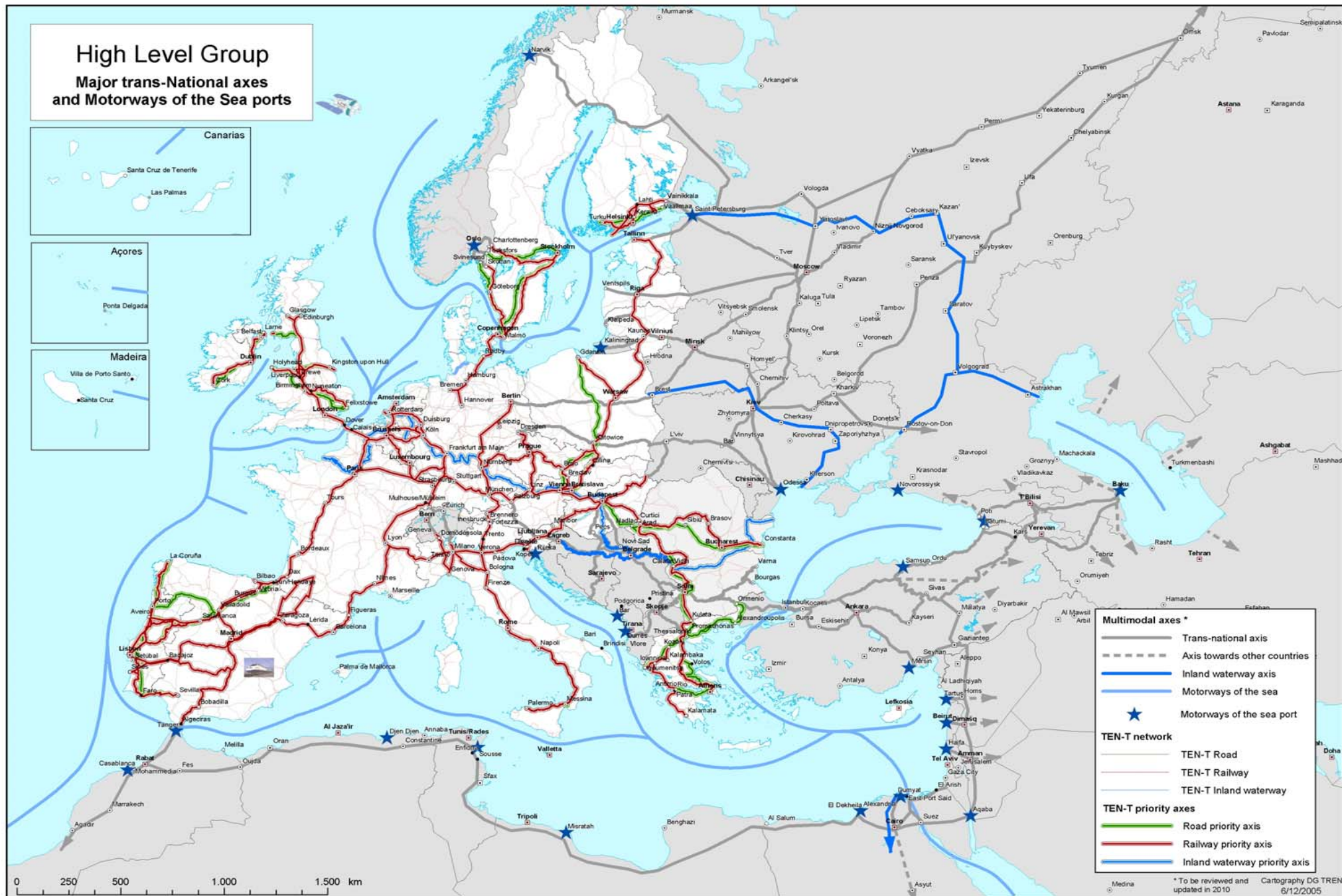


Figure 4 – Autoroutes de la mer, ports identifiés dans les pays voisins

6.3. Sécurité maritime

6.3.1. Introduction

Un certain nombre de liaisons maritimes ont été lancées et développées pour reporter le fret de la route vers à la mer et pour assurer des services porte-à-porte efficace. La sûreté et la sécurité maritime sont des secteurs clés où une coopération et une coordination renforcées sont exigées. Pour la sécurité maritime, le Groupe a considéré les sujets suivants :

- Sécurité du navire, de son équipage, ses passagers et/ou sa cargaison et son contrôle par l'Etat du port
- Sécurité de trafic et protection de l'environnement, notamment prévention de la pollution des navires et protection appropriée des régions côtières
- Enquête sur les accidents.

6.3.2. Contrôle par l'Etat du port et sécurité maritime

En termes de sécurité du navire, de son équipage, ses passagers et/ou sa cargaison, les règles sont définies au niveau mondial. Néanmoins, ces règles n'ont pas pu combattre convenablement jusqu'à aujourd'hui des expéditions de standards inférieures au niveau moyen. Les contrôles par l'Etat du port, qui sont définis régionalement par un protocole d'accord, peuvent être plus efficacement utilisés pour contrôler les navires des pays qui n'inspectent pas leurs navires conformément aux règles internationales (de l'OMI).

Les zones maritimes du Groupe sont encadrées par trois protocoles d'accord : le Protocole d'accord²⁹ de Paris, le Protocole d'accord³⁰ méditerranéen et le Protocole d'accord³¹ de la Mer Noire. L'efficacité du Protocole d'accord de Paris est reconnue dans le monde entier et elle devrait être prise comme un exemple à suivre. **À la fois le Protocole d'accord méditerranéen et le Protocole d'accord de la Mer Noire sont invités à aligner leurs pratiques et procédures avec ceux du Protocole d'accord de Paris dans l'optique d'une harmonisation au niveau le plus élevé de la performance.** En outre, le Groupe invite les protocoles d'accord de la Méditerranée et de la Mer Noire à poursuivre leurs efforts avec le Protocole d'accord de Paris dans le but d'identifier un programme d'aide préliminaire. Plus particulièrement, le Group a recommandé les formes concrètes de coopération suivantes:

- La Commission européenne a déjà commencé, dans le cadre du programme MEDA, une étude sur les difficultés rencontrées par le Protocole d'accord méditerranéen, dans le but d'améliorer son efficacité et d'identifier les actions qui pourraient être exigées pour l'aligner sur les normes du Protocole d'accord de Paris. **Le Groupe recommande à la Commission européenne en coopération avec le Protocole d'accord de la Mer Noire et à ses partenaires d'étendre l'étude MEDA en cours au Protocole d'accord de la Mer Noire,** dans le but d'identifier toutes les actions possibles pour promouvoir

²⁹ Les membres du MoU de Paris sont : les 21 États membres côtiers de l'UE, l'Islande, la Norvège, la Croatie, la Russie et le Canada

³⁰ Les pays du MoU méditerranéens sont : l'Algérie, Chypre, l'Égypte, Israël, le Liban, Malte, le Maroc, la Tunisie, la Turquie, l'autorité palestinienne, la Jordanie

³¹ La Bulgarie, la Géorgie, la Roumanie, la Russie, la Turquie et l'Ukraine sont des membres du MoU de la Mer Noire

l'alignement des protocoles d'accord de la Méditerranée, de la Mer Noire et de Paris avec les niveaux les plus élevés en tant qu'objectif, et d'identifier les voies appropriées pour fournir l'assistance financière aux efforts de coopération sur le contrôle par l'Etat du port dans l'Europe élargie.

- **Le Groupe recommande au Protocole d'accord de Paris**, sans préjudice des résultats de l'étude susmentionnée, **d'identifier en coopération avec les pays de l'UE, les membres et les secrétariats des Protocoles d'accord des mers Méditerranée et Noire un éventuel programme d'aide préliminaire** qui se concentrerait sur la formation et sur la quantification des ressources exigées pour la mise en oeuvre de ce programme.
- **Le Groupe invite la Commission européenne à approcher des 3 Protocoles d'accord en vue de lancer un dialogue pour davantage de coopération.**

Pour lutter plus efficacement contre les navires dont les normes sont inférieures au niveau moyen, le Groupe demande aux 3 protocoles d'accord de reconnaître mutuellement les navires mis sur listes noires par les différents protocoles d'accord. Il a également recommandé aux protocoles d'accord de la Méditerranée et de la Mer Noire de contrer leurs inspections sur les navires qui ne visitent pas les ports de l'UE et qui n'ont pas eu d'inspection récente conformément au protocole d'accord de Paris. Le Groupe a également demandé aux Protocoles d'accord d'établir des procédures harmonisées visant la reconnaissance mutuelle.

6.3.3. *Sécurité maritime et protection de l'environnement*

Tous les pays concernés se sont mis entendus et engagés à appliquer les règles sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution des navires fixées dans les conventions de l'OMI (SOLAS, le MARPOL, la STCW). Dans la mise en oeuvre des règles de l'OMI, les États membres de l'UE ainsi que les pays d'adhésion sont liés par un ensemble étendu de règlements et de directives rendant obligatoires les dispositions de ces conventions tout en assurant une mise en oeuvre harmonisée et cohérente des règles au niveau de l'UE, tandis que les pays non membres de l'Union européenne mettent en oeuvre les règles de l'OMI à leur convenance. En conséquence, l'adoption de la nouvelle législation de l'UE peut élargir les différences entre les pays de l'UE et les pays non membres de l'Union européenne des régions de la Méditerranée et de la Mer Noire.

Étant donné le rôle prédominant du transport maritime pour le commerce, le Groupe souligne l'importance d'améliorer la sécurité maritime et l'environnement marin dans toutes les zones maritimes. **Le Groupe reconnaît la plus grande importance à accorder aux règles et aux conventions internationales (de l'OMI) dans la réalisation d'un secteur maritime plus sûr et écologiquement plus favorable et invite ses membres à les ratifier et à les mettre en oeuvre intégralement et sans tarder.**

Reconnaissant le fait que plus de 90% de la pollution marine, particulièrement dans les mers fermées telles que la mer Baltique, sont d'origine côtière et dues principalement à l'activité agricole, le Groupe a identifié deux questions principales qui constituent une menace pour l'environnement dans le cadre des activités de transport maritime.

1. Pétroliers à coque unique

La mise en oeuvre uniforme des dispositions de la convention internationale pour la prévention de la pollution des navires (la convention de MARPOL) relatives aux pétroliers à coque unique fait défaut. Une mise en oeuvre cohérente de l'annexe I 13 des règlements G et H de MARPOL, qui sont entrés en vigueur le 5 avril 2005, est essentielle pour protéger convenablement les zones maritimes. Cette mise en oeuvre cohérente a déjà été assurée au niveau de l'UE.

Le Groupe invite les pays voisins de la Mer Noire, les mers Méditerranée et Baltique à, le cas échéant:

a) S'abstenir d'utiliser les dispositions du paragraphe 7 du règlement modifié 13 G de l'annexe I de MARPOL et des paragraphes 5,6 et 7 du nouveau règlement 13H pour les pétroliers autorisés à battre pavillons.

b) Utiliser les dispositions du :

- *paragraphe 8 (b) du règlement 13G afin de nier l'entrée dans les ports ou les terminaux en mer sous leur juridiction des pétroliers fonctionnant conformément aux dispositions du paragraphe 5 du règlement 13G au-delà de l'anniversaire de la date de la livraison du navire en 2015 ou du paragraphe (7) du règlement 13G*
- *paragraphe 8 (b) de règlement 13H afin de nier l'entrée dans les ports ou les terminaux en mer sous leur juridiction, ou nier le transfert de navire à navire des catégories lourdes de pétrole dans les zones sous leur juridiction, sauf quand cela est nécessaire aux fins d'assurer la sécurité d'un navire ou de sauver la vie en mer, des pétroliers fonctionnant conformément aux dispositions du paragraphe 5 ou 6 du règlement 13H."*

2. L'utilisation du TBT comme système anti-salissure sur les navires

L'OMI a adopté une convention internationale (la convention ASF) interdisant l'application du TBT comme système anti-salissure pour les navires. En 2008, une interdiction totale aura lieu. Au niveau de l'UE un règlement assure que d'ici janvier 2008 aucun navire qui a de la peinture nocive TBT sur sa coque ne sera autorisé à entrer dans un port de l'UE. **Les pays voisins de la Mer Noire, la mer Baltique et la mer Méditerranée sont invités à considérer la ratification la plus précoce possible de la convention AFS** ainsi que l'étroite collaboration avec les États membres de l'UE et la Commission européenne dans ce domaine.

Afin d'aider à trouver des approches unifiées, un projet, prévu sur une période de trois ans, appelé SAFEMED sera mis en oeuvre dans le cadre du programme MEDA pour la région méditerranéenne. Les objectifs généraux du projet sont d'obtenir une amélioration durable de la protection des eaux méditerranéennes contre les risques d'accidents en mer et de pollution marine. En outre, il vise à réduire davantage la différence entre l'application du cadre réglementaire international établi et développé au sein de l'OMI et le cadre législatif de l'UE, afin d'assurer une mise en oeuvre cohérente, efficace et uniforme des règles internationales de la sécurité maritime et la prévention de la pollution des navires à la fois dans le secteur méditerranéen et l'Union européenne. Le projet sera mis en oeuvre par REMPEC³² et couvrira les domaines suivants :

³² Centre régional de réponse d'urgence de pollution marine pour la mer Méditerranée.

- Mise en oeuvre efficace du pays du pavillon et contrôle des sociétés de classification.
- Sécurité de navigation par le développement de systèmes de contrôle du trafic.
- Protection de l'environnement marin
- Élément humain, une source permanente de préoccupation pour la sécurité maritime

Le développement de systèmes de contrôle de trafic (VTMIS) est également abordé dans le projet SAFEMED. Les incitations pour promouvoir un système d'information cohérent, réduisant la charge de l'expédition, seront encore identifiées. Le Groupe reconnaît l'utilité de systèmes compatibles de gestion du trafic pour contrôler les activités des navires en transit dans toutes les régions maritimes du Groupe. Afin d'éviter la duplication des initiatives et mettre sur un pied d'égalité tous les pays, **le Groupe invite la Commission européenne et les pays voisins, qui ne sont pas des bénéficiaires du projet SAFEMED, à considérer la possibilité d'introduire un projet réalisant des objectifs semblables pour la période 2006-2008.**

6.3.4. *Enquête sur les accidents*

Aujourd'hui, il n'y a aucune procédure et pratique cohérente pour les enquêtes sur les accidents dans les pays voisins. Plus particulièrement, très peu de pays effectuent des enquêtes techniques systématiques visant exclusivement la prévention de nouveaux accidents. Une approche harmonisée, entièrement basée sur les règles de l'OMI, sera bientôt proposée par la Commission. **Le Groupe invite l'UE et les pays voisins à considérer le respect des procédures et des meilleures pratiques afin de promouvoir la coopération dans le domaine de l'enquête sur les accidents sur une base commune.** Dans ce contexte, la Commission européenne et les pays concernés sont invités à étudier comment la formation d'enquêteurs pour les accidents, l'utilisation d'une approche méthodologique commune pour étudier les accidents, et la participation à un cadre de coopération des organismes d'enquête pourrait être promue de la meilleure façon.

6.4. **Systèmes de navigation par satellite**

Les systèmes satellites de radionavigation jouent un rôle crucial dans l'amélioration de la durabilité, de la navigabilité et de la gestion des infrastructures de transport mais également dans l'amélioration de la sûreté et de la sécurité dans le transport. Avec le programme GALILEO ³³comportant une constellation de 30 satellites reliés à des émetteurs terrestres, l'UE vise à mettre en place une navigation par satellite mondiale et une infrastructure de localisation globale, à finalité civile. Quand il sera opérationnel, GALILEO améliorera la gestion, la sûreté et la sécurité du trafic de tous les modes de transport en fournissant une base technique solide pour la localisation et l'identification des véhicules, des trains, des navires et des avions au-delà des frontières partout dans le monde. L'avantage principal de cette technologie basée est qu'elle dispense les utilisateurs d'investir dans des infrastructures au sol coûteuses. **Le Groupe considère le projet GALILEO et sa compatibilité avec le système GLONASS comme présentant un intérêt stratégique particulièrement élevé pour l'UE et pour les pays voisins.**

Plusieurs pays sont intéressés à coopérer avec l'UE dans le programme GALILEO. Les accords avec la Chine, les États-Unis, et Israël constituent un élément décisif pour

³³ Voir http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm pour davantage de détails.

promouvoir le système dans le monde entier. **Le Groupe accueille favorablement les nombreux échanges en cours entre l'UE et les pays voisins**, à savoir :

- la Fédération de Russie pour assurer l'interopérabilité entre leurs systèmes respectifs de navigation par satellite GALILEO et GLONASS ;
- la Norvège, l'Ukraine et le Maroc sur un accord de coopération sur GALILEO ;
- L'étude MEDA promouvant l'accès à GALILEO et aux services EGNOS³⁴ ;
- Le lancement du projet Euro-Med de navigation par satellite et l'établissement d'un bureau de GALILEO au Caire.

Le Groupe recommande à la Commission européenne et aux membres compétents du Groupe d'entamer ces négociations dès que possible. Le Groupe soulève également l'idée d'utiliser l'axe prioritaire proposé au Caucase (Traceca) comme projet pilote pour évaluer les bénéfices du système GALILEO en dehors de l'UE.

6.5. Assurer des systèmes ferroviaires interopérables

Un transport de fret ferroviaire efficace et soutenu entre l'UE et les pays voisins ainsi qu'entre les pays voisins eux-mêmes est un facteur important d'un développement et d'une intégration économique durable. Pour les chemins de fer, les frontières restent des obstacles en raison des différences organisationnelles et des incompatibilités techniques qui se sont développées depuis le 19^{ème} siècle. Les pertes de temps provenant du manque d'interopérabilité entre les systèmes nationaux deviennent encore plus évidentes avec des contrôles de douanes réduits dans un marché des transports libéralisé. L'élimination progressive des retards inutiles aux frontières, tout en recherchant des niveaux efficaces de sécurité et de contrôles, sera cruciale pour la compétitivité et la viabilité future du chemin de fer comme mode de transport.

Outre les problèmes politiques qui empêchent dans certains cas le trafic ferroviaire entre des pays voisins, le Groupe a identifié deux types de problèmes – techniques et organisationnels – qui empêchent l'interopérabilité complète du transport ferroviaire entre l'UE et ses voisins. Ces obstacles impactent les temps de passage des frontières à différents degrés, les obstacles organisationnels étant généralement les plus pénalisants. Par exemple, le changement de locomotive à une frontière ne prendrait pas plus de 10-15 minutes dans des conditions idéales, alors qu'actuellement les délais aux frontières sont de l'ordre de quelques heures voire de plusieurs jours dans certains cas.

Le Groupe souligne qu'à plus long terme, un espace continental de chemin de fer devrait être mis en place avec des services transfrontaliers sous une autorité conjointe pour tout franchissement de frontière, afin d'assurer la qualité du service à l'utilisateur final. Cet objectif ne peut être atteint que graduellement, en commençant raisonnablement par les mesures les plus efficaces en termes de coût et d'efficacité et le long des principaux axes transnationaux sélectionnés

³⁴ Service géostationnaire européen de recouvrement de navigation

6.5.1. *Surmonter les obstacles techniques pour des systèmes ferroviaires interopérables*

Le Groupe a identifié plusieurs obstacles à l'interopérabilité technique, allant de différences dans les gabarits des voies et des structures (largeur de tunnel, dégagements de voie, niveaux des quais, etc.) jusqu'à des systèmes de freinage et de signalisation différents. Puisqu'il n'est pas possible de supprimer tous les obstacles techniques avec un coût et un calendrier raisonnables, le Groupe estime qu'en se concentrant sur un nombre limité de mesures, qui peuvent être mises en oeuvre rapidement, des améliorations sensibles du temps de passage aux frontières peuvent être réalisées. **Le Groupe reconnaît qu'il y a fondamentalement trois manières d'aborder le problème des différents systèmes de gabarits et autres normes techniques aux frontières et que chacune d'elles a eu un rôle à jouer** selon les infrastructures existantes, les volumes et types existants de trafic franchissant des frontières, à savoir :

1. En ce qui concerne plus particulièrement le fret, une option est de prolonger la voie jusqu' au centre logistique multimodal le plus proche dans le pays voisin. Cette pratique est déjà opérationnelle entre par exemple la Pologne et l'Ukraine.
2. Pour le passage des frontières avec des parts élevées de transport conteneurisé, le transbordement des conteneurs seuls devient une option viable. De même, dans de nombreux cas le changement de train semble être une solution appropriée au trafic des passagers.
3. Pour les axes qui portent les flux les plus lourds et les plus fréquents de trafic non-conteneurisé, des dispositifs spéciaux peuvent être adoptés aux points de passage des frontières le long des principaux axes transnationaux. Des investissements dans des locomotives spéciales et/ou du matériel roulant seront néanmoins exigés.

Le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERMTS) a été développé pour surmonter le problème posé par la variété des systèmes nationaux, et consiste en un système harmonisé de contrôle, de commande et de signalisation et en un système radio pour la transmission de la voix et des données. À condition que les locomotives en soient équipées, ce système peut être utilisé simultanément avec les systèmes de signalisation existants. **Le Groupe apprécie les capacités technologiques d'ERMTS et recommande la mise en oeuvre graduelle d'ERMTS ou d'une solution compatible³⁵ équivalente, là où cela est approprié, en commençant par les principaux axes ferroviaires transnationaux identifiés par le Groupe.**

Le Groupe recommande également d'encourager davantage la recherche technologique, par exemple dans le cadre du 7ème programme-cadre communautaire, en faisant participer les pays voisins de l'UE par les instruments appropriés. Cette recherche devrait se concentrer sur les caractéristiques intégrales de conception et de construction ferroviaire afin d'assurer qu'une exploitation fiable et à un coût abordable. L'interopérabilité devrait garantir au moins le niveau national existant de sécurité. La recherche devrait viser à déterminer le(s) meilleur(es) solution(s) techniques pour l'interopérabilité ferroviaire entre l'UE et les pays voisins.

³⁵ Voir par ex. le projet TEDIM entre la Finlande et la Russie concernant la Télématicque, l'Education, le Développement et la Gestion de l'Information

6.5.2. *Obstacles organisationnels*

Par rapport aux obstacles organisationnels et institutionnels à l'interopérabilité ferroviaire, le Groupe a présenté plusieurs domaines problématiques, y compris par exemple le manque d'ouverture internationale des administrations ferroviaires nationales, les barrières linguistiques et le manque de systèmes électroniques de gestion.

Dans le but d'améliorer les procédures de passage des frontières, **le Groupe propose que des procédures communes soient introduites en ce qui concerne l'acceptation du matériel roulant, et soient basées sur la reconnaissance et la normalisation mutuelles de l'inspection et l'entretien du matériel roulant.** Ceci pourrait comprendre la relocalisation des procédures techniques et administratives aux frontières internationales, aux gares ou aux postes d'aiguillage voisins.

L'établissement de postes frontaliers communs basés sur des accords sur le trafic ferroviaire transfrontalier et ouverts à toutes les entreprises de chemin de fer peut dans certaines situations être une approche appropriée pour gérer les formalités transfrontalières plus efficacement. **Le Groupe accueille favorablement l'accord récent entre la Bulgarie et Serbie-et-Monténégro sur le contrôle aux frontières et les procédures relatives au trafic de chemin de fer.** Cet accord établit un poste frontalier commun entre les états et spécifie les procédures à appliquer pour les trains de fret et de passagers ainsi que le statut juridique des fonctionnaires et du personnel de chemin de fer. **Le Groupe recommande que des accords semblables soient conclus entre d'autres états d'ici 2010 au plus tard.**

6.5.3. *Interopérabilité juridique entre la zone UE/COTIF et la zone OSJD*

Deux systèmes juridiques différents³⁶ coexistent aujourd'hui dans l'UE et les pays voisins, la COTIF et l'OSJD. Tout en reconnaissant qu'il faut viser à plus long terme à la convergence de ces deux systèmes juridiques, **le Groupe recommande que l'Égypte, Israël, la Jordanie et l'Autorité Palestinienne,** qui ne sont pas encore membres de l'un ou l'autre système juridique, **sollicitent leur affiliation à la COTIF,** qui est le système applicable dans leurs pays voisins.

Le Groupe accueille favorablement les efforts en cours de la COTIF et l'OSJD pour l'élaboration d'un formulaire d'expédition unifié CIM/SMGS³⁷. Le résultat du travail commun devrait être disponible à la fin de 2005 et l'introduction du formulaire commun d'expédition est prévue pour septembre 2006. L'objectif est d'utiliser la note CIM/SMGS comme document de transit pour les quelques 200 millions de tonnes du trafic de fret franchissant la frontière communautaire orientale chaque année, réduisant ainsi les retards pour les formalités de douane à la frontière COTIF/OSJD. (Pour la simplification du régime linguistique, voir la proposition au ch 6.9.1.)

³⁶ La convention COTIF concernant le transport international par rail est en application dans l'UE, en Norvège et en Suisse ainsi qu'en Turquie, dans les Balkans, en Algérie, au Maroc, en Tunisie, au Liban et en Syrie. L'Irak est également un membre de COTIF. La loi OSJD s'applique dans les pays de l'ex-Union soviétique, les états de l'Asie Centrale ainsi qu'en Chine. Les nouveaux États membres de l'UE, la Bulgarie, la Roumanie et l'Ukraine ainsi que l'Iran sont des membres des deux systèmes.

³⁷ CIM Convention internationale pour le transport des marchandises par rail dans le secteur COTIF, SMGS dans le secteur OSJD

Le Groupe recommande que des tentatives soient faites pour rendre à plus long terme le droit des transports de la zone UE/COTIF et de la zone OSJD plus cohérent et convergent. Cela pourrait être conduit par exemple sur une base contractuelle pour les axes spécifiques identifiés par le Groupe, et supportant les trafics les plus élevées, afin de faciliter le transport international entre les deux zones. Des solutions pour les principaux axes transnationaux devraient être trouvées d'ici 2010.

6.5.4. *Systèmes interopérables de télécommunication et d'échange de données*

La Commission européenne a invité les sociétés de chemin de fer dans les régions du nord et du sud-est de l'Europe, ainsi que le CER³⁸ à identifier les contraintes et à proposer des solutions pour l'amélioration du trafic transfrontalier, particulièrement pour ce qui concerne les télécommunications et l'échange de données électroniques (EDI). Plusieurs obstacles subsistent, allant de la notification insuffisante de l'avancée, ou de l'arrivée irrégulière des trains arrivant par exemple de Biélorussie et d'Ukraine aux postes frontaliers en Hongrie, Pologne, Roumanie et Slovaquie aux systèmes non normalisés d'EDI, au manque général d'informatisation entre les opérateurs et les agents dans certains pays méditerranéens.

Le Groupe a reconnu une place suffisante à la télécommunication et à l'échange de donnée électronique (EDI) de pointe, en ce qui concerne plus particulièrement le trafic entre l'UE et les pays de la région du Nord-Est de l'Europe, c'est-à-dire Russie, la Biélorussie et l'Ukraine. **Afin d'optimiser l'interface de télécommunication entre ces pays et l'UE, le Groupe a proposé un projet pilote d'unification des flux d'information entre le trans-Sibérien et les systèmes de l'UE, en incluant éventuellement les pays asiatiques.**

Le Groupe recommande que soient mises en oeuvre des applications télématiques normalisées pour les services de fret. La spécification technique pour l'interopérabilité – les applications télématiques pour les services de fret (STI-TAF) – qui a été développée afin de répondre au problème des différentes applications télématiques nationales sur le territoire de l'UE pourrait servir de base afin d'atteindre cet objectif, voire être adoptés à titre volontaire.

6.6. Voies navigables

6.6.1. *Avantages du transport par voie navigable*

Le transport par voie navigable joue un rôle important dans le transport des marchandises à la fois dans les pays de l'Union européenne et dans plusieurs des pays voisins en Europe du nord et du sud-est ainsi que le long du Nil en Égypte.

Si les navigations intérieures ont une capacité excédentaire substantielle, et sont ainsi en mesure d'absorber une grande proportion de la croissance du trafic de marchandises de l'UE, les voies navigables russes sont souvent saturées. L'élimination des goulets d'étranglement dans les réseaux de navigation intérieure est donc importante. En outre, le transport par voie navigable peut renforcer sa compétitivité si les processus de logistique sont améliorés. Les systèmes dérivés de gestion des communications, de la technologie de

³⁸ CER Communauté des sociétés européennes de chemin de fer et d'infrastructure

l'information et de la gestion du trafic peuvent également jouer un rôle dans l'optimisation de l'utilisation des voies navigables. Ils contribueront à propager l'efficacité dans toute la chaîne, et permettre un traitement plus sûr du trafic et des marchandises utilisant les voies navigables.

Le transport par voie navigable est particulièrement efficace énergétiquement : sa consommation d'énergie par tonne.kilomètre de marchandises transportées correspond à un sixième de la consommation de la route et à la moitié de celle du transport ferroviaire. Ses émissions gazeuses et ses nuisances acoustiques, ainsi que d'autres effets externes (par exemple les accidents, l'encombrement et d'autres incidences sur l'environnement) sont modestes. Le transport par voie navigable assure un degré élevé de sécurité, notamment pour le transport de marchandises dangereuses. Enfin, il contribue à la décongestion d'un réseau routier surchargé.

6.6.2. *Systèmes interopérables d'information et de gestion du trafic*

Afin de garantir des réseaux de navigation intérieure et des systèmes d'information interopérables, un projet pilote est élaboré au niveau de l'UE. Le projet, appelé Services d'Information de Rivière (RIS), vise à minimiser le nombre d'accidents, de blessés et de morts dans la navigation intérieure, et à prévenir les risques pour l'environnement. La Commission européenne prévoit également d'installer des services d'information le long des axes transeuropéens de navigation intérieure tels que le Rhin-Danube. La mise en oeuvre de la directive RIS sera une étape importante pour l'industrie de navigation intérieure en Europe. La directive est conçue pour établir un cadre communautaire afin de mettre en oeuvre des services d'information de rivière sur les voies navigables dans l'UE.

Le Groupe considère qu'une attention particulière devrait être portée à l'infrastructure de gestion d'information du trafic, et recommande que la mise en oeuvre de systèmes d'informations sur le trafic soit poursuivie et que leur compatibilité soit assurée, y compris avec les RIS de l'UE. Cela sera essentiel non seulement pour la sécurité et la sécurité du transport, mais également afin de faciliter la transition vers d'autres modes de transport.

6.6.3. *Règles communes et accès ouvert*

Le Groupe considère que l'harmonisation des règles dans le transport par voie navigable devrait être une autre priorité. Les normes de sécurité devraient être harmonisées pour garantir un niveau élevé de sécurité pour le transport par voie navigable. **Le Groupe salue favorablement l'établissement d'un cadre institutionnel global, dans lequel les pays voisins pourraient participer.** Ce cadre institutionnel serait chargé de préparer des règles harmonisées sur le réseau entier de voie navigable de l'UE, y compris le Rhin et le Danube. L'établissement de ce cadre comprendrait des discussions avec les Commissions internationales existantes sur le Rhin et le Danube.

Le Groupe propose aux États membres de l'UE, aux pays en voie d'adhésion et aux pays voisins, d'ouvrir mutuellement l'accès au trafic international sur les voies navigables, particulièrement le long des principaux axes adoptés par le Groupe. Cela devrait se faire en parallèle avec l'élimination des goulets d'étranglement et pourrait être mis en oeuvre par exemple par un accord multilatéral. À cet égard, une attention particulière devrait être prêtée à l'examen en cours de la convention Belgrade de 1948 concernant la navigation sur le Danube. Cet examen, qui est sur le point d'atteindre une

étape décisive, devrait considérer l'adhésion possible de l'Union européenne à la convention révisée.

6.7. Transport routier

6.7.1. *Systèmes de gestion du trafic*

Malgré la priorité politique de l'UE pour le rééquilibrage modal, qui prendra du temps pour se matérialiser, le transport routier restera le mode dominant. Une meilleure gestion des transports routiers peut contribuer à rendre ce mode aussi efficace que possible en réduisant les embouteillages et les nuisances environnementales et en le rendant plus sûr.

À cet égard, des progrès satisfaisants ont déjà été accomplis au niveau européen dans le déploiement de systèmes efficaces de gestion de la circulation routière. **Le Groupe recommande de poursuivre ces progrès et de les étendre aux pays voisins.** La coopération pourrait également davantage comprendre des activités coordonnées pour ce qui concerne les systèmes de gestion du trafic et les systèmes intelligents de transport (SES), qui faciliteront sensiblement le transport des personnes et des marchandises. Ces applications représentent une opportunité réelle d'améliorer la sécurité routière et de combattre la pollution et les embouteillages.

6.7.2. *Sécurité routière*

Assurer des transports routiers efficaces et durables entre l'UE et les pays voisins exige de considérer les mesures visant à améliorer la sécurité routière, les dimensions et normes de véhicules ainsi que les questions de visa pour les conducteurs professionnels pour réduire les attentes inutiles aux frontières. Les questions les plus importantes relatives à la sécurité routière étudiées par le Groupe sont :

- En ce qui concerne le comportement du conducteur, il sera très important que les pays prennent en considération la formation des conducteurs, la question des heures de conduite, et des contrôles fréquents par les autorités compétentes ; un enseignement et une mise en application efficaces sont des éléments clés.
- En ce qui concerne la sécurité du véhicule, un système efficace pour les contrôles de véhicule devrait être appliqué, à la fois par contrôle technique périodique et, pour les véhicules utilitaires, par des inspections techniques au bord de la route.
- Quant à l'infrastructure routière, la sécurité devrait être systématiquement considérée à toutes les étapes. Pour de nouveaux investissements, une évaluation des incidences devrait être faite à la phase de conception initiale, et une vérification en phase de faisabilité. Pour l'infrastructure existante, l'inspection est primordiale afin de permettre d'identifier les tronçons de routes les plus dangereux (les "points noirs") et de les éliminer en priorité.

Le Groupe recommande que les programmes de coopération de l'UE portent une attention particulière à la mise en oeuvre des questions de sécurité routière dans les plans nationaux de transport des pays voisins, par exemple par l'assistance technique et le jumelage. Dans ce contexte, le groupe note, entre autres, l'initiative de la présidence italienne de l'UE en 2003 pour organiser des réunions annuelles de sécurité routière impliquant les pays d'Etats membres de l'UE, des pays candidats à l'UE, la Russie et les Etats-Unis.

6.7.3. *Dimensions de véhicule*

Une législation compatible et stable sur les poids maximaux et les dimensions autorisées pour certains véhicules routiers est importante puisque des différences entre les États pourraient exercer des effets nuisibles sur la concurrence et constituer un obstacle au trafic entre les pays. Un équilibre est, néanmoins, nécessaire entre l'utilisation rationnelle et économique des véhicules routiers utilitaires et les conditions liées à l'infrastructure, la sécurité routière et l'environnement. Afin d'assurer un trafic transnational efficace, **le Groupe considère qu'il est important d'améliorer progressivement les principaux axes internationaux du réseau routier, en commençant par les axes principaux, afin que ceux-ci acceptent des véhicules de 11.5 tonnes de charge maximale par essieu et une hauteur maximale de 4 mètres.** Dans le cadre d'un programme de mise en oeuvre progressif, la priorité devrait être accordée en première étape aux principaux axes identifiés par le Groupe.

6.8. **Gestion de trafic aérien**

Le secteur de l'aviation est souvent le mode prédominant de transport pour les déplacements de passagers entre l'Europe et les pays voisins et il connaît une croissance rapide. Des efforts devraient être ainsi faits pour développer des futurs systèmes de gestion du trafic aérien, qui assurent les niveaux les plus élevés de sécurité et d'efficacité. **Le Groupe reconnaît que le développement des transports aériens dans les pays voisins de l'UE présente un intérêt stratégique clair à la fois pour l'UE et les pays voisins,** particulièrement dans un contexte de croissance soutenue des trafics. Ce développement dépend des relations économiques et politiques et, pour le secteur des transports aériens, de la qualité des services, y compris la sécurité, des compagnies aériennes et des fournisseurs de services de transports aériens.

L'UE a adopté *le paquet législatif* relatif au Ciel Unique européen et soutient la recherche et le développement d'une nouvelle génération de systèmes interopérables de gestion de trafic aérien à travers le projet SESAR (précédemment SESAME), visant à remplacer différents systèmes nationaux par un 'système européen' harmonisé. Le but est de consolider l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien, d'introduire des solutions opérationnelles et des nouvelles technologies communes, de développer l'interopérabilité des systèmes existants, de normaliser et de mettre en oeuvre progressivement l'architecture 'cible' pour le futur système européen de gestion du trafic aérien. Pour améliorer la capacité et l'efficacité individuelles des aéroports, la mise en oeuvre locale de nouvelles technologies et de solutions opérationnelles est développée. L'interopérabilité entre ces solutions locales doit être assurée pour maximiser les bénéfices pour l'efficacité du système à un niveau européen.

Le Groupe reconnaît les problèmes posés par la croissance, les contraintes issues de la fragmentation de l'espace aérien et propose le développement d'un système efficace de gestion du trafic aérien, harmonisé à travers l'UE. Ce développement devrait être accompli dans un contexte favorable à l'émergence de nouveaux secteurs de coopération. Dans certains cas, la solution passe probablement par le développement de blocs fonctionnels d'espace aérien, dans d'autres cas, les solutions pourraient être "plus traditionnelles" tel que la formation des contrôleurs, l'installation de nouveaux radars et/ou de nouveaux systèmes ATM, l'augmentation de la capacité des infrastructures existantes ou l'adaptation du réseau des itinéraires aéronautiques.

Le Groupe considère très important d'associer les pays voisins dans le développement du Ciel Européen Unique afin d'assurer un développement harmonieux des transports aériens à un niveau continental, et au-delà. Par conséquent, le Groupe souhaite que les pays voisins soient informés des progrès réalisés dans l'établissement du Ciel Européen Unique, du projet SESAR et des systèmes de navigation par satellite qui peuvent soutenir avec leurs applications la mise en oeuvre du Ciel Européen Unique. **Le Groupe recommande l'extension, si cela est approprié et justifié par le trafic, de l'initiative Ciel Européen Unique aux régions voisines du prochain élargissement de l'UE ou à titre volontaire.** Une extension sur les hautes mers devrait être soumise aux accords et règles de l'ICAO.

Le Groupe accueille favorablement la création d'un Groupe de travail pour étudier et pour mettre en oeuvre l'approche fonctionnelle en bloc d'espace aérien dans le Sud-Est de l'Europe (initiative³⁹ SES-SEE). **Il recommande aux pays concernés du Sud-Est de l'Europe de s'impliquer activement dans l'approche fonctionnelle en bloc d'espace aérien**, pour soutenir les investigations sus-mentionnés et de baser, sur les résultats positifs de l'essai d'établissement d'un bloc d'espace aérien fonctionnel dans cette région, l'extension du SES en Europe de sud-est. En outre, le Groupe invite l'UE à prendre en considération dans les instruments appropriés l'appui nécessaire à la mise en oeuvre de l'initiative.

Le Groupe accueille favorablement les progrès accomplis dans les négociations pour un accord euro-méditerranéen sur les transports aériens entre l'UE et le Maroc, et souhaite qu'un accord définitif puisse être conclu bientôt. En signant l'accord, le Maroc transposera *l'acquis* dans le domaine de l'aviation, et notamment la législation Ciel Unique Européen.

6.9. Facilitation du transport en supprimant les obstacles non physiques

6.9.1. Le but : trafic sans obstacle à travers les frontières

Outre les entraves physiques il y a différents types d'obstacles non physiques, qui créent des goulets d'étranglement dans la chaîne de transport entre l'UE et les pays voisins. Certains de ces obstacles sont liés aux procédures administratives et aux procédures de contrôle aux frontières, telles que la lenteur du dédouanement, les barrières linguistiques, les actions en contradiction avec les accords internationaux, comme par exemple les infractions à la convention TIR, des déficits de sûreté et de sécurité. Cette situation aboutit à des pertes de temps et de ressources, débouchant à leur tour sur des augmentations du prix des marchandises transportées, à la restriction des voyages personnels (tourisme, voyage commercial) et à l'utilisation d'itinéraires de délestage souvent plus longs. Finalement c'est le développement économique des pays responsables de ces obstacles qui s'en trouve pénalisé. **Le Groupe souligne donc la nécessité de réaliser le développement d'axes homogènes entre l'UE et les pays voisins en ce qui concerne la facilitation du transport.**

³⁹ Le Groupe comportera deux représentants des Directions générales de l'aviation civile des États participants et UNMIK/Kosovo, du Pacte de Stabilité, d'Eurocontrol, de l'OACI et de l'OTAN, et pourrait être ouvert à d'autres États et organisations internationales. L'Italie et la Grèce ainsi que la Turquie ont exprimé leur volonté pour participer

6.9.2. *Contrôles et procédures douaniers*

Les contrôles douaniers, qui comprennent de nos jours la lutte contre le crime international et le terrorisme en plus du rôle traditionnel de prélèvement des taxes d'importation et d'autres droits ainsi que des contrôles vétérinaires et phytosanitaires, entraînent parfois des retards aux points de passage des frontières. Les autorités douanières doivent trouver un bon équilibre entre, d'une part, la nécessité de protéger la sûreté et la sécurité des citoyens, et de l'autre, faciliter le flux des marchandises. Pour relever ce défi difficile, le développement de normes internationales couvrant tous les moyens de transport dans le cadre des forums internationaux doit non seulement être appliqué entre l'UE et ses voisins mais également entre les pays voisins eux-mêmes.

L'harmonisation des normes internationales dans le domaine des informations douanières électroniques avancées, la normalisation des besoins de données pour les déclarations en douane, le recours à la gestion des risques et aux procédures de contrôle basées sur le risque, et l'interopérabilité des régimes douaniers, contribuerait à un terrain d'égalité, qui améliorerait sensiblement le mouvement des marchandises et des passagers.

Dans un premier temps, pour faciliter le commerce international et le trafic, **le Groupe convient que toute la documentation commerciale et de transport devrait être mutuellement reconnue dans la langue du pays concerné, et en anglais ou dans une langue mutuellement convenue.** À plus long terme, la forme de ces documents devrait également être harmonisée.

En parallèle, **le Groupe recommande de réaliser les bénéfices potentiels offerts par la Convention Internationale sur l'Harmonisation des Contrôles Frontaliers des Marchandises** afin d'améliorer la coordination nationale et internationale des procédures de contrôle et réduire ainsi les délais et retards aux frontières. En particulier, il est suggéré d'entreprendre des contrôles par les douanes et d'autres services de contrôle d'une façon harmonisée, pour s'efforcer d'assurer le contrôle commun des marchandises et des documents, par la fourniture d'équipements partagés, et de s'efforcer d'assurer des heures d'ouverture équivalentes des postes frontières, des services de contrôle équivalents et des catégories équivalentes de marchandises, de modes de transport et des procédures de transit douanières internationales reconnues ou utilisées.

Pour accélérer le passage en douane des opérateurs de fret et réduire le temps global des trajets, **le Groupe souligne que la modernisation douanière doit se poursuivre.** Cette orientation devrait être conduite en utilisant comme référence, autant que possible, les règles et les recommandations de la Convention révisée sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (la convention de Kyoto), notamment en ce qui concerne l'application du contrôle douanier basé sur le risque, y compris la sûreté et sécurité des marchandises importées, exportées ou en transit et le contrôle a posteriori. Cela peut être réalisé en fournissant à l'administration douanière suffisamment de compétence en laboratoire interne ou externe ainsi que suffisamment de capacité opérationnelle en technologie de l'information. En outre, la formation supplémentaire des fonctionnaires des douanes et le renforcement de l'informatisation des administrations douanières seraient nécessaires.

Une attention particulière doit être donnée aux activités destinées à réduire les règlements administratifs inutiles et les obstacles entravant les flux du trafic. Plus concrètement **le Groupe invite les autorités douanières à profiter au maximum des avantages offerts par la Convention Internationale pour le transport des marchandises, la procédure**

TIR, et à appliquer cette procédure correctement de façon à décongestionner les frontières, en révisant les procédures et les pratiques opérationnelles actuelles de ce régime s'il y a lieu.

En ce qui concerne le contrôle vétérinaire, **le Groupe propose d'étendre l'utilisation du "système de traçabilité pour les animaux vendus et importés et les produits d'origine animale" (TRACES⁴⁰) aux pays voisins** pour l'homologation des animaux exportés et des produits d'origine animale à l'UE afin d'accélérer les procédures administratives après contrôle sanitaire aux postes d'inspection frontalière de l'UE. En outre, afin de faciliter les procédures administratives pour l'exportation de l'UE vers les pays voisins, il est recommandé d'établir TRACES au poste d'inspection frontalière des pays voisins pour être informé par les États membres de l'UE de leurs marchandises exportées.

6.9.3. Promotion d'un "guichet unique"

Des mesures pratiques comme l'amélioration de l'infrastructure aux points de passage des frontières et l'utilisation commune des bâtiments par les bureaux de douane voisins ("guichets uniques"), l'établissement de voies de circulation rapides pour les marchandises de transport dans le cadre des dispositions internationales de transit (par exemple TIR), sont autant de mesures qui amélioreront également la situation aux frontières.

En particulier pour les ports, **le Groupe recommande que les autorités douanières s'engagent encore plus à mettre en oeuvre le concept électronique du "guichet unique"**, en coopération avec l'autorité portuaire (ou l'organisation équivalente) et les autres services publics de contrôle aux frontières. Une action à proposer pourrait être des projets régionaux visant à promouvoir le développement des systèmes d'inter-échange de données électroniques (EDI) au sein d'un ensemble de régions données.

Le Groupe en appelle également au développement d'une approche de d'interface unique pour toute la documentation et le contrôle liés au commerce international, en commençant par une coopération accrue entre les services douaniers et autres agences travaillant aux frontières. Cette approche sera encore facilitée par la simplification des régimes de langue, comme convenu par le Groupe (voir précédemment ch 6. 9. 2).

6.9.4. Facilitation du transport maritime

Le Groupe est concerné par les procédures documentaires utilisées dans le transport maritime qui entravent le développement du mode à sa pleine capacité dans les différentes zones maritimes et ralentissent inutilement le commerce entre l'UE et ses voisins ainsi qu'entre les pays voisins eux-mêmes.

La convention de l'OMI sur la facilitation du trafic maritime international (la convention 'OMI FAL') a fourni un ensemble de modèles de formulaires normalisés de facilitation pour les navires devant accomplir certaines formalités d'enregistrement quand ils arrivent dans, ou partent, d'un port. Tandis que la plupart des pays utilisent ces formulaires, ils ne sont néanmoins pas appliqués d'une façon uniforme. Les pays de l'UE ont récemment

⁴⁰ TRACE est obligatoire à compter du 1er janvier 2005 pour les 25 États membres de l'UE plus la Norvège, Suisse, Islande, Andorre, Saint-Marin

réussi à réduire le nombre de documents exigés de plus de cent à cinq ⁴¹ pour les navires à l'arrivée ou au départ de leurs ports.

Le Groupe reconnaît que l'uniformisation des formulaires devrait faciliter les procédures documentaires pour les navires qui relâchent dans les ports concernés, et être salubre au développement du transport maritime. À cet effet, **le Groupe recommande l'adoption des cinq formulaires de l'OMI FAL actuellement en usage dans l'UE dans le but de remplacer tous les documents existants d'ici 2008 au plus tard.** Les catégories d'informations contenues dans ceux-ci devraient être reconnues comme une preuve suffisante qu'un navire a accompli les formalités d'enregistrement pour lesquelles ces formulaires ont été créés. Comme déjà mentionné ci-dessus (ch 6.9.2), le Groupe convient que ces formulaires devraient également être mutuellement reconnus dans la langue du pays concerné, ainsi qu'en anglais ou dans une langue mutuellement convenue.

6.9.5. *Questions concernant les visas*

Le mouvement des personnes est déterminé par l'accord de Schengen, adopté dans les années 90 dans l'UE⁴². Une Agence Européenne a été créée pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures de l'UE pour le contrôle des personnes. Un nouveau règlement est actuellement à l'étude, qui établirait un code communautaire des règles couvrant le mouvement des personnes au-delà des frontières. Les mouvements des personnes, vivant près des frontières extérieures de l'UE et franchissant souvent les frontières de l'UE devraient être facilités, sans pour autant entraver l'efficacité des contrôles aux frontières. Cette situation est actuellement souvent traitée à un niveau bilatéral⁴³. Le nouveau règlement déterminerait également le cadre dans lequel ces accords bilatéraux pourraient être approuvés.

Dans le même esprit, les questions analysées par le Groupe ont soulevé la possibilité, pour les professionnels des secteurs ferroviaire et routier, d'obtenir des facilités de franchissement des frontières semblables à celles dont disposent les pilotes et les marins. **Le Groupe a soulevé l'idée d'un permis international des conducteurs qui accorderait des avantages semblables à ceux des équipages marins.** Ce permis permettrait de réduire les retards frontaliers qui actuellement ralentissent le commerce et assurerait dans le même temps que les normes communes s'appliquent, par exemple en matière de sécurité dans la cadre de la formation des conducteurs.

6.10. Sécurité

Les événements dans le monde ont indéniablement démontré la vulnérabilité du système de transport au terrorisme, suscitant l'impérieuse nécessité d'une approche de la sécurité spécifique à ce secteur. L'élargissement des réseaux transeuropéens au-delà des frontières

⁴¹ Directive 2002/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 sur le reportage des formalités pour les navires arrivant dans et/ou partant des ports des États membres de la Communauté

⁴² Les pays Norvège et Islande membres de l'AELE participent également à l'accord de Schengen.

⁴³ Le groupe a favorablement accueilli l'achèvement des textes des accords entre la fédération de Russie et la Communauté Européenne sur la facilitation des procédures de visa et sur la réadmission et exprime son espoir de voir ces documents signés et entrés en vigueur dans un proche avenir. Notant l'opération réussie du système Facilité des documents de voyage ferroviaire (FRTD), le groupe a souligné l'importance d'assurer la facilité de déplacement des personnes entre Kaliningrad et la Russie et a exprimé son espoir que les conditions s'amélioreront après l'entrée en vigueur des accords mentionnés ci-dessus entre la Fédération russe et la Communauté européenne et l'accession de la Lituanie aux accords de Schengen

de l'UE peut avoir deux implications différentes pour la sécurité. Premièrement, les connexions élargies peuvent être *en soi* un objectif d'attaque terroriste. Deuxièmement, la sécurité à l'intérieur de la Communauté peut être touchée par un renforcement des connexions. Cette deuxième dimension va plus loin que la seule sécurité du transport, et l'un des instruments politiques principaux dans ce domaine est un contrôle aux frontières efficace.

Des mesures de sécurité efficaces protégeront non seulement les personnes et les marchandises, les moyens de transport et l'infrastructure, mais peuvent également faciliter les opérations de transport et réduire des retards inutiles. Des contrôles de sécurité aux frontières efficaces sont également un moyen de lutter contre tous les types de contrebandes, de migrants illégaux, de trafics d'êtres humains, d'armes et de drogues.

La coopération internationale est un aspect clé de la sécurité du transport. À l'aide des systèmes de surveillance techniques appropriés comprenant particulièrement les systèmes de navigation par satellite (GALILEO), elle sera stimulée afin de créer et maintenir un niveau élevé, uniforme et constant de sécurité sur les principaux axes adoptés par le Groupe,.

Néanmoins, puisque les consommateurs finaux, les usines ou les équipements de stockage ne sont en général pas situés sur les axes principaux, les mesures de sécurité ne peuvent pas être limitées seulement aux axes principaux : cela dépend de la mise en oeuvre de mesures de sécurité plus générales à travers le territoire entier de l'UE et des pays voisins. Ces questions sont abordées dans le cadre de l'Organisation sur la Sécurité et la Coopération en Europe (OSCE).

Le Groupe propose de prendre les mesures nécessaires à l'introduction, l'application et au contrôle des mesures de sécurité (par exemple des mesures visant à assurer l'intégrité du fret le long de la chaîne de transport), **et à la garantie d'un niveau suffisant de coordination entre les autorités en charges de leur mise en oeuvre, les douanes et les opérateurs de transport.** Il s'engage également à prendre des mesures visant à identifier les envois suspects afin d'y concentrer les contrôles, et prendre des mesures visant à identifier des personnes responsables de la sécurité le long de la chaîne de transport résultant des accords et des normes internationaux appropriés (normes ISO). Les pays sont engagés à participer aux forums où ces accords internationaux sont adoptés et à accorder la priorité à l'élaboration de solutions multilatéralement convenues de sécurité.

Le Groupe recommande de conduire des exercices communs de sécurité et de jumeler les autorités en charges de la mise en oeuvre de la sécurité, et les gestionnaires d'infrastructure des États membres de l'UE et des pays voisins en vue d'améliorer la confiance et la sécurité et de provoquer les coopérations professionnelles nécessaires. En outre, des sondages communs devraient être effectués en coordination avec les organisations internationales aux points de passage des frontières des axes transnationaux afin d'améliorer la détection du trafic illégal des pays voisins vers l'UE et vice versa.

Le Groupe est d'accord sur l'importance à accorder à l'évaluation de la sécurité en phase de conception des nouvelles infrastructures de transport sur les axes transnationaux, à l'introduction des vérifications de sécurité et des plans d'urgence pour les infrastructures existantes, en se focalisant d'abord aux principaux axes transnationaux afin de créer la coopération opérationnelle nécessaire avec leurs voisins. L'UE et les pays voisins établiront rapidement une liaison opérationnelle permanente entre

leurs services et organismes compétents basés sur des protocoles et des procédures de pointe. Le Groupe note que l'UE ne financera que les projets, qui ont profité des vérifications de sécurité ; si ces vérifications montrent qu'il y a des préoccupations de sécurité, des plans de sécurité seront établis et approuvés et financés par les pays bénéficiaires avant toute contribution.

7. OPTIONS DE FINANCEMENT

Le financement des investissements de transport est un problème mondial et les contraintes budgétaires continueront à peser fortement sur la capacité du secteur public à financer les investissements de transport. Ces problèmes sont particulièrement aigus dans les pays du Groupe, qui sont confrontés à un paradoxe : les réseaux de transport doivent être adaptés pour ne pas entraver le développement économique, mais les situations financières difficiles, ajoutées aux déficits publics, représentent un obstacle à leur amélioration. Par conséquent, les pays ne profitent pas entièrement du commerce international et leur croissance économique est ralentie. Le Groupe a donc décidé d'examiner le potentiel de différentes sources de financement pour les investissements prioritaires proposés par le Groupe.

7.1. Aide des budgets publics et des institutions de financement internationales

7.1.1. Aide de la Commission européenne

Actuellement, l'aide communautaire et la coopération sont fournis par plus de 30 instruments juridiques différents⁴⁴ et par les dispositions exposées pour le Fonds européen de développement⁴⁵ dans l'accord de Cotonou. La contribution globale de ces instruments au secteur des transports dans les pays de Groupe s'élève à environ € 300 millions par an. Les possibilités pour la Communauté de financer des investissements d'infrastructure dans les pays voisins par les instruments financiers actuels sont néanmoins limitées et l'aide fournie s'est faite principalement sous forme d'études, de formations et d'aide à l'amélioration de la capacité administrative.

La Communauté prépare actuellement les priorités pour la période 2007-2013. Pour la coopération externe, une augmentation progressive, jusqu'à 40% de 2006 à 2013, a été proposée⁴⁶. Dans cette proposition, la Commission souhaite également remplacer les nombreux instruments régionaux et thématiques par seulement six instruments⁴⁷. Il est prévu que ces nouveaux instruments fonctionnent dans le cadre des accords de coopération

⁴⁴ En plus d'un certain nombre d'instruments thématiques, les instruments régionaux les plus importants pour les pays de Groupe de haut niveau sont : CARDS (l'aide communautaire à la reconstruction, au développement et à la stabilisation), ce qui couvre les 5 pays balkans occidentaux ; le programme TACIS (Assistance technique à la Communauté des États indépendants) fournit l'assistance technique financée par des subventions à 12 pays de l'Europe de l'Est et de l'Asie centrale ; et MEDA, qui est l'instrument financier principal de l'Union européenne pour la mise en oeuvre du partenariat euro-méditerranéen (le processus de Barcelone) dans la région méditerranéenne.

⁴⁵ Les pays de couvertures du FED en Afrique, aux Caraïbes et au Pacifique (ACP).

⁴⁶ Communication sur *la politique européenne de voisinage, document de stratégie*

⁴⁷ Ceux-ci sont : (i) Instrument pour la Transition et la Préadhésion couvrira les pays candidats (Turquie et Croatie) et les pays candidats potentiels (les Balkans occidentaux) ; (ii) Instrument Européen de Voisinage et de Partenariat concerne l'Algérie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Belarus, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, la Moldova, le Maroc, l'Autorité palestinienne, la Fédération de Russie, la Syrie, la Tunisie et l'Ukraine ; (iii) Coopération au Développement et Instrument de Coopération Economique, (iv) Instrument pour la Stabilité, (v) Règlement d'aide humanitaire ; et (vi) Mécanisme de l'aide macroéconomique.

bilatéraux existants entre la Communauté et les pays voisins. Comme aujourd'hui, le soutien de la Communauté serait limité dans une large mesure à l'assistance technique et à l'aide à l'amélioration de la capacité administrative, mais dans certains cas il pourrait aller au-delà et comprendre des investissements limités à des infrastructures critiques, notamment transfrontalières, ou des mesures horizontales clés.

Le Groupe accueille favorablement l'effort de la Commission pour simplifier et rationaliser ses instruments juridiques pour la coopération externe. **Le Groupe souligne la nécessité d'assurer les bonnes articulation et synchronisation des nouveaux instruments** dans la planification et les phases de démarrage afin d'assurer le développement continu et harmonieux des politiques et l'extension des réseaux, particulièrement le long des axes transnationaux prioritaires identifiés par le Groupe.

Une caractéristique spécifique et innovante des instruments financiers est la composante de coopération transfrontalière dont le but est de financer des programmes communs rassemblant des régions des États membres de l'UE et des pays partenaires partageant une frontière commune. **Le Groupe note que ces actions pourraient être particulièrement appropriées pour la mise en oeuvre des mesures horizontales proposées par le Groupe.**

Le Groupe souligne également l'importance de crédits budgétaires appropriés pour le secteur des transports, notamment pour assurer l'entretien du réseau existant, mais également pour les investissements critiques, principalement au niveau des infrastructures transfrontalières. **Il rappelle à ses membres de veiller à ce que les priorités définies par le Groupe figurent convenablement dans les documents de stratégie de chaque pays** et autres documents de planification politique établis lors des définitions de stratégies globales de coopération.

7.1.2. Rôle important des Banques

Dans les pays voisins de l'UE, le rôle de la Banque européenne d'investissement (BEI), de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et de la Banque mondiale est crucial dans le financement des investissements d'infrastructure de transport. Tandis que la Banque mondiale et la BEI interviennent dans presque tous les pays du Groupe, la BERD a un champ d'application géographique plus limité.

Banque européenne d'investissement ⁴⁸

Les prêts de la BEI aux investissements du secteur des transports dans les pays du Groupe s'élèvent à approximativement 3.220 millions d'Euros au cours de la période 1995-2005. L'équilibre modal des investissements d'infrastructures était environ 72-78% pour la route, 13 -20% pour le rail, 2 -6% pour les ports, et 6-7% pour les aéroports et le contrôle aérien.

Le principal domaine de prêt de la BEI dans le secteur concerne la fourniture de nouvelles infrastructures physiques et des actifs associés. Il informe généralement les promoteurs des projets, les autorités et autres intervenants, sur la façon d'améliorer l'efficacité de leurs

⁴⁸ La BEI est active en Turquie et dans tous les pays des Balkans occidentaux. À la suite du Conseil européen de Barcelone en 2002, un mécanisme d'investissement renforcé (FEMIP) en faveur de la région méditerranéenne a été également établi au sein de la BEI. L'extension du mandat de prêt de la BEI de couvrir la Russie ainsi que le Belarus, l'Ukraine et la Moldova a été récemment adoptée.

investissements grâce à des mesures organisationnelles, de gestion et autres. La BEI n'a généralement pas directement financé ces mesures mais a plutôt coopéré avec les programmes de l'UE, tels que Phare ou l'agence européenne pour la reconstruction.

Tous les projets financés par la BEI sont soumis à une analyse technique, économique, environnementale et financière complète sur la base des études fournies par les promoteurs. Cette analyse comprend également, entre autres, des aspects relatifs aux appels d'offre, aux exigences environnementales, aux questions réglementaires et juridiques.

Banque européenne pour la reconstruction et le développement ⁴⁹

La BERD a actuellement presque 70 projets en cours dans les pays intéressés avec une enveloppe budgétaire globale de 2.284 millions d'Euros ; 57% des investissements étant consacrés à la route, 21% au rail et 13% au transport maritime et fluvial.

La BERD a financé des projets visant à réduire des goulets d'étranglement et/ou les temps de passage aux frontières (par exemple la route Brest-Minsk en Biélorussie) mais a également soutenu le développement institutionnel grâce aux financements du fonds technique de coopération. La BERD a activement été, ou est activement impliquée, dans le financement des projets spécifiques le long des principaux axes transnationaux en Biélorussie, Ukraine et en Croatie, Serbie et Monténégro, ancienne république yougoslave de Macédoine ainsi qu'en Bosnie et Herzégovine, Croatie et en Albanie.

La BERD insiste sur des projets de haute qualité, et sélectionne les projets faisables et à forte valeur ajoutée. La Banque doit constamment assurer que les projets financés ont "un effet multiplicateur", en démontrant par exemple les bénéfices sur l'économie locale, et mobilisent les cofinancements ou soulagent les goulets d'étranglement

La Banque mondiale ⁵⁰

Il y a actuellement presque 50 projets, en cours, financée par l'instrument d'aide aux échanges et au transport de la Banque mondiale dans les pays intéressés pour un montant de prêt approximatif allant jusqu'à 2.150 millions de \$. Ces projets visent en général à réduire les coûts de transport et à améliorer l'accès, principalement par routes, et à restructurer le secteur des transports en vue de faciliter les échanges et le développement économique.

L'orientation principale de la Banque mondiale dans ses choix stratégiques sur ses octrois de programmes et de ressources pour les différents pays est la stratégie de l'aide au pays, qui est basée sur l'analyse étendue de la situation économique et sociale du pays concerné en relation avec les programmes de la réduction de la pauvreté. Les limites de prêt sont déterminées par exemple par la capacité d'emprunt du pays en fonction de sa situation fiscale et de ses possibilités d'emprunt. Les projets sont soumis à une évaluation rigoureuse quant à leur viabilité microéconomique et à leurs impacts macroéconomiques dans un contexte de finances publiques souvent contraintes.

⁴⁹ La BERD est active en Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Belarus, Bosnie et Herzégovine, Bulgarie, Croatie, ancienne république yougoslave de Macédoine, la Géorgie, Moldova, Roumanie, Fédération de Russie, Serbie et Monténégro et en Ukraine.

⁵⁰ La Banque mondiale est active, dans une plus ou moins large mesure, dans tous les pays du Groupe, avec l'exception singulière d'Israël.

La Banque mondiale est également active dans le financement des mesures horizontales transfrontalières. Un bon exemple est le programme d'aide aux échanges et de transport en Europe de Sud-Est⁵¹, qui est un effort de collaboration entre les gouvernements nationaux, la Banque mondiale et les États-Unis avec la collaboration de l'UE. Le programme a été conçu pour stimuler le commerce en promouvant des flux commerciaux plus efficaces et moins coûteux à travers les pays de la région et l'introduction de normes douanières compatibles avec l'union européenne.

7.1.3. Le rôle complémentaire proposé pour le soutien de la Communauté, des États membres et des Banques

Le Groupe reconnaît que l'UE, les Banques et les pays voisins partagent les mêmes objectifs – soutenir le développement économique et commercial par de meilleurs systèmes de transport – et qu'ils peuvent collaborer pour les atteindre plus efficacement. Il reconnaît également que la capacité des pays pour mobiliser le financement nécessaire, à la fois au niveau national et international, sera le facteur clé pour la mise en oeuvre effective des principaux axes. **Le Groupe recommande que la Commission européenne, les États membres de l'UE ainsi que les Banques focalisent leurs actions de coopération et de financement sur les axes et les projets viables et finançables ainsi que sur les mesures horizontales proposées par le Groupe.**

Pour réaliser cela, **le Groupe recommande à l'UE et aux Banques de continuer à construire leurs stratégies et leurs programmes en conformité avec la complémentarité forte entre leurs avantages respectifs.** Celles-ci comprennent par exemple la capacité de financement par opposition à la capacité de mise en oeuvre de projet ou la connaissance politique et institutionnelle par opposition à la connaissance technique et de développement. Le Groupe reconnaît également qu'il y a des domaines de compétence commune entre les banques ainsi qu'entre d'autres institutions de financement internationales, et invite les Banques à réfléchir sur une nouvelle disposition de collaboration pour poursuivre les objectifs communs. Cette coopération peut s'inspirer de l'exemple des Balkans occidentaux où les Banques coopèrent dans le cadre d'un groupe de pilotage des infrastructures avec la Commission européenne et d'autres partenaires.

7.2. Partenariats public-privé comme complément

Les investissements dans le secteur des transports sont particulièrement complexes. Ils sont caractérisés par de longues phases de planification et de démarrage tandis que les bénéfices sont étendus souvent sur plusieurs décennies. Par conséquent, seuls certains types de projets d'infrastructure de transport peuvent être financés avec le capital privé. Tandis que certaines routes principales, aéroports et ports dans les régions à forte densité de population peuvent se prêter au financement et à la prestation de services privés, les investissements dans les régions avec de faibles volumes de trafic, ainsi que dans les chemins de fer et les voies navigables, exigent toujours une forte contribution du secteur public pour devenir financièrement viables. **Le Groupe reconnaît ainsi que la participation du secteur public dans le financement d'infrastructures de transport reste cruciale.**

⁵¹ Le programme inclut l'Albanie, la Bosnie et Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, l'ancienne république yougoslave de Macédoine, la Moldova, la Roumanie et l'union d'État de Serbie et Monténégro.

Le groupe souligne qu'une analyse économique rigoureuse est fondamentale à la réussite d'un PPP et que les études sérieuses de redevances et de projection de la demande sont particulièrement importantes, la capacité et les caractéristiques techniques ne devant pas être surdimensionnées. La mise en place d'un PPP ne peut pas transformer un projet faible en plus fort. Compléter les fonds publics avec le capital privé sous forme de partenariat entre le secteur public et le secteur privé (PPP) doit cependant répondre à certaines exigences. Les projets PPP requièrent une plus grande transparence des coûts et encouragent ainsi les pouvoirs publics à des pratiques de gestion plus strictes et efficaces permettant à des économies dans les coûts globaux de projet.

Les PPPs doivent faire face aux obstacles économiques, juridiques et, dans certains cas, politiques importants qui les rendent souvent difficiles voire impossibles. Les dispositions de type PPP sont plus efficaces lorsqu'il y a un engagement politique explicite des gouvernements nationaux pour impliquer le secteur privé dans les projets traditionnellement réalisés par le secteur public. Lors de l'examen du rôle potentiel de PPPs dans la mise en oeuvre des projets prioritaires, le Groupe a identifié une série de questions clés qui ont exigé une analyse plus détaillée.

7.2.1. Cadre législatif clair et transparent

Marchés publics

Les conditions préalables à la participation du secteur privé dans les investissements d'infrastructure de transport incluent un environnement juridique clair et son application sans faille. Les principes les plus importants de la législation des marchés publics sont l'ouverture, la transparence et l'égalité pour toutes les parties concernées. Une concurrence ouverte, avec la possibilité d'une procédure d'attribution internationale structurée, est une condition préalable à des propositions de haute qualité et une meilleure rentabilité pour le gouvernement. Une manière simple, mais efficace d'augmenter l'ouverture et la transparence du processus d'attribution, est de présenter les règles d'attribution et le processus de sélection dans les documents d'appel d'offre.

Dans un certain nombre d'États membres de l'UE, un premier pas a été fait pour fournir à des investisseurs de secteur privé un cadre juridique répondant aux défis de PPPs au niveau national. Cela a été fait par exemple au RU, en Espagne, en France et au Portugal par l'établissement d'orientations PPP, de lois PPP ou de révision spécifiques de concession et de législation d'acquisition existantes. En outre, l'UE a récemment adopté un ensemble de lois⁵² sur les marchés publics pour bénéficier davantage des compétences et des expériences du secteur privé.

Le Groupe souligne le rôle primordial d'une législation transparente et claire des marchés publics pour attirer le financement du secteur privé - à la fois national et international - dans les investissements de secteur des transports. **Il invite tous les pays concernés à mettre en place ce cadre législatif ou à examiner la législation nationale existante à la**

⁵² Le paquet comprend : Directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 coordonnant les procédures de passation de marchés des entités fonctionnant dans les secteurs d'eau, d'énergie, de transport et des services postaux ; directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 sur la coordination des procédures de passation des contrats de travaux publics, des marchés publics de fournitures et des marchés publics de services. Le 30 avril 2004, la Commission a en outre adopté le Livre vert sur les partenariats entre le secteur public et le secteur privé et le droit communautaire sur les marchés publics et les concessions (COM (2004) 327, 30.4.2004)

lumière des meilleures pratiques internationales, particulièrement dans l'UE et dans les Banques.

Projets transfrontaliers

Bien que les projets PPP transfrontaliers internationaux soient encore rares dans le secteur des transports, leur part devrait augmenter à l'avenir. Néanmoins, aujourd'hui, aucun cadre législatif n'existe pour les projets transfrontaliers internationaux. L'établissement d'un projet international faisant participer plusieurs états est en général un processus complexe et long exigeant la signature d'un accord international. **Pour répondre au rôle croissant des projets d'investissement transfrontaliers, le Groupe considère qu'il serait important de combler le vide dans le cadre juridique et de présenter un cadre commun.** Cela pourrait être par exemple sous forme de législation communautaire pour le territoire de l'UE. Pour les projets franchissant les frontières de l'UE et d'un pays voisin, les dispositions pourraient être incorporées dans les accords de coopération bilatéraux ou multilatéraux existants entre les pays concernés et l'UE (voir également le ch 8.3 sur les modalités de coordination).

7.2.2. *Enveloppe financier solide*

Dépenses publiques

La gestion saine des finances publiques se concentre sur l'obtention d'une valeur ajoutée et l'achèvement d'un espace fiscal. Cette saine gestion des finances publiques est aussi une condition préalable à une croissance économique durable et pour éviter des chocs économiques importants à l'échelle nationale et mondiale ou au niveau des marchés financiers. Une bonne politique budgétaire est également une nécessité requise par les institutions multilatérales de surveillance, y compris les institutions de financement internationales. **Le Groupe reconnaît qu'une gestion saine des finances publiques combinée avec une gestion plus commerciale du secteur des transports sont des clés pour le succès des initiatives PPP.**

L'utilisation efficace des systèmes PPP dans la fourniture des investissements nécessaires dans le secteur des transports peut aider à atténuer la pression sur les budgets et le déficit publics et à contribuer à une croissance économique plus stable ainsi qu'à l'émergence d'une industrie privée viable. **Le Groupe estime qu'il y a des bénéfices clairs à la séparation des risques dans les régimes PPP entre le secteur public et privé, et recommande l'adaptation des systèmes de comptabilité nationale selon les meilleures pratiques de l'UE ou des institutions financières**, notamment le Fonds Monétaire International.

Tarifification des infrastructures

Le développement du système de transport fait partie d'une gestion financière saine des dépenses publiques. La manière traditionnelle de financer le secteur par la budgétisation publique annuelle n'est pas appropriée aux systèmes PPP, qui exigent en général des engagements sur plusieurs années. Plusieurs manières d'assurer les financements adéquats des infrastructures de transport et des services existent. **Le Groupe reconnaît la nécessité d'adapter l'enveloppe d'un projet PPP au contexte et aux spécificités locales du projet**, particulièrement en ce qui concerne la demande de transport, le coût d'investissement, et les projets dans les modes alternatifs et corridors concurrents. Le Groupe souligne le rôle primordial des budgets publics et de la nécessité d'assurer des redevances tarifaires de façon transparente et non discriminatoire.

La confiance dans la taxation n'est pas le meilleur instrument pour aborder de manière optimale les problèmes croissants de l'encombrement et du dommage causé à l'environnement. La tarification des infrastructures, permettant aux tarifs de varier selon les coûts causés par l'utilisation du système de transport, permettrait de combiner l'objectif de financement avec une meilleure maîtrise des trafics et des effets secondaires négatifs. La Commission européenne a préconisé une réforme de la tarification du transport pendant plus d'une décennie. Dans l'UE, cette politique de tarification est déjà mise en oeuvre dans le secteur ferroviaire et un processus de révision est en cours pour le secteur routier, où un système basé sur la distance est proposé pour les véhicules utilitaires⁵³, tandis qu'il doit toujours arriver dans les secteurs aériens et maritimes. **Le Groupe propose d'examiner la faisabilité d'un système de tarification relatif à la distance pour lequel les recettes seraient affectées à un fonds d'investissement couvrant les principaux axes tels qu'identifiés par le Groupe.**

Le Groupe reconnaît que dans certains cas, des contradictions se produisent dans la tarification avec des systèmes tarifaires qui conduisent au choix d'itinéraires qui ne sont pas les plus courts ou les plus économiques. En particulier pour le trafic entre l'UE et la Chine, il est exigé pour le développement des systèmes durables de transport que la tarification donne une incitation aux clients pour choisir les connexions les plus courtes indépendamment des intérêts nationaux des pays de transit. **Le Groupe souligne l'importance des conditions de transit et de redevances efficaces reflétant les coûts, transparentes et prévisibles dans l'ensemble des États membres de l'UE et des pays voisins.**

Garanties

La répartition des risques se trouve au coeur d'un montage PPP efficace. Le principe bien connu est que le risque devrait être soutenu par la partie la plus à même de le maîtriser. Chaque projet est néanmoins différent et un partage au cas par cas des risques doit être soigneusement examiné. Les garanties fournissent un service essentiel pour l'activité de prêt puisqu'ils couvrent des risques associés. Les garanties souveraines peuvent donc assurer la flexibilité requise pour affronter les contraintes budgétaires actuelles et pour assurer un montage PPP réussi. **Le Groupe propose à tous les pays concernés d'examiner la faisabilité d'un système de garanties comme partie complémentaire des projets PPP.** Les institutions de financement internationales ont une large expérience dans ce domaine et devraient être impliquées comme acteur à part entière lors de l'établissement d'un projet PPP.

Le Groupe estime que les risques non commerciaux peuvent être particulièrement aigus dans bon nombre des régions voisines de l'UE. Cela est particulièrement le cas quand les projets sont transfrontaliers ou quand des retards dans l'investissement dans un pays créent des goulets d'étranglement et touchent la viabilité d'un investissement dans un autre pays. **Le Groupe propose donc que les Banques ainsi que l'UE analysent la faisabilité et l'utilité des fonds régionaux de garantie pour diriger ces risques.**

⁵³ La dénommée proposition d'Eurovignette. Dans le secteur routier, l'Autriche et l'Allemagne ont déjà pris les premières mesures et ont mis en oeuvre un système basé sur le kilomètre de facturation pour les véhicules utilitaires qui varient selon les caractéristiques environnementales du véhicule.

7.2.3. *Échange des meilleures pratiques*

Le Groupe souligne que le financement privé n'est pas une panacée. Néanmoins, les partenariats public-privé ont démontré leur utilité dans certains cas, par exemple dans le développement des autoroutes, des ports et des aéroports dans certaines régions ainsi que dans les projets technologiques à grande échelle. Le Groupe estime que l'expérience acquise dans l'UE, par les Banques ainsi que dans les pays voisins de l'UE, peut être mutuellement utile.

Le Groupe recommande donc l'échange régulier des meilleures pratiques sur les projets PPP avec un accent particulier sur les questions clés identifiées par le Groupe. Dans un premier temps, **le Groupe propose que les organisations internationales, les Banques et la Commission européenne organisent une série d'ateliers régionaux pour examiner le financement de projet** plus en détail, pour présenter des systèmes PPP réussis et innovateurs, et pour émettre des recommandations concernant la façon dont les cadres juridiques pourraient être améliorés et réunis plus étroitement. Un tel séminaire a été organisé conjointement par la Commission Européenne et la Russie à Moscou le 28 octobre 2005 pour discuter du financement des transports, de l'expérience internationale, et des questions juridiques relatives aux PPP. Finalement, les résultats des ateliers pourraient être traduits en manuel PPP pour les projets d'investissement de transport.

8. MODALITÉS DE COORDINATION

8.1. But et mécanismes existants

La coordination des actions et des investissements le long d'un axe de transport est une partie importante du processus d'amélioration du fonctionnement de l'axe. La coordination rend plus facile à synchroniser les investissements, à prévoir les projets transfrontaliers, à s'accorder sur les mesures visant à éliminer les obstacles non physiques, L'objectif de la coordination est d'assurer en particulier que les axes et les projets, mais aussi la recommandation concernant les priorités horizontales qui ont été convenues par le Groupe, soient mis en oeuvre de façon coordonnée et opportune.

Il y a différents types de mécanismes de coordination existant à la fois à l'intérieur et en dehors de l'UE.

Réseaux transeuropéens de transport

À l'intérieur de l'UE, les orientations révisées pour le développement du réseau de transport transeuropéen (RTE) ont nécessité la nomination de coordinateurs européens, qui seront responsables de la facilitation de la mise en oeuvre des projets prioritaires RTE le long d'un axe de transport important. Les tâches des coordinateurs sont :

- de promouvoir des méthodes communes pour l'évaluation des projets,
- d'informer des instigateurs de projets sur l'enveloppe budgétaire pour les projets,
- d'élaborer un rapport chaque année pour le Parlement européen, la Commission et les États membres concernés sur les progrès réalisés dans la mise en oeuvre du projet (s),

- de consulter les autorités, les opérateurs, les usagers des transports, et les représentants régionaux et locaux de la société civile en vue d'acquérir des connaissances plus complètes de la demande pour les services de transport, les possibilités de financement d'investissement et le type de services qui doivent être fournis afin de faciliter l'accès à ce financement.

La Commission a des attentes élevées vis-à-vis des coordinateurs européens quant à la facilitation et l'accélération de la mise en oeuvre des principaux axes/projets du RTE-T. **Le Groupe considère le modèle des coordinateurs européens est intéressant et propose que la Commission explore les possibilité d'étendre leurs missions avec les pays voisins le long d'un axe important.**

Corridors paneuropéens

En tant qu'outil de coordination pour chacun des corridors paneuropéens, un protocole d'accord a été signé par les pays concernés et la Commission. Ceci a donné lieu à la création d'un comité de pilotage, composé de représentants des ministères nationaux des Transports et de la Commission européenne. Parmi les membres du comité de pilotage, un président a été élu, et son pays fournit également le secrétariat du corridor. Ces instruments ont été les outils principaux de la coordination, de la cohésion et de la continuité pour le développement et la mise en oeuvre de chaque corridor.

À la suite de l'élargissement de l'UE en 2004, les corridors paneuropéens sont principalement situés dans le territoire de l'UE et dans les parties du réseau transeuropéen de transport. Par exemple, le corridor I est maintenant presque entièrement un projet prioritaire RTE (le n° 27) et un coordinateur européen a été nommé pour faciliter sa mise en oeuvre.

En Europe du sud-est, les pays ont poursuivi le développement des corridors paneuropéens et ont défini un réseau régional prioritaire de transport et le mettent en oeuvre activement dans le cadre d'un protocole d'accord. . En outre, un observatoire du transport a été établi. Il agit en tant que secrétariat pour le comité de pilotage et fournit la compétence et le contrôle techniques. En Europe du Sud-Est, les contributeurs internationaux, conduits par la Banque mondiale et la Commission européenne, et comprenant d'autres contributeurs actifs dans le secteur des transports, ont créé un Groupe de pilotage des infrastructures pour coordonner leur activité au niveau régional.

Le Groupe note que les corridors/régions paneuropéens ont été réussis à des degrés divers et dépendent beaucoup des personnalités des personnes impliquées. **Le Groupe reconnaît ainsi qu'il pourrait y avoir un besoin de poursuivre le développement du cadre de coopération et de coordination au-delà des structures des protocoles d'accord.**

Corridor de Traceca

Pour le développement du corridor Traceca⁵⁴, les pays participants ont signé un accord international en 1998 établissant un cadre clair pour la coopération comprenant une Commission intergouvernementale avec un secrétariat permanent. Néanmoins, le rôle des gouvernements nationaux est encore très dominant dans toute la prise de décision concernant le développement des axes de transport. Le couloir Traceca a fortement

⁵⁴Axe de transport Traceca Europe, Caucase, Asie

dépendu de l'aide financière de la Commission européenne. Cela change néanmoins et les gouvernements participants assument de plus en plus la responsabilité de financer les structures institutionnelles. **Le Groupe considère le processus Traceca, basé sur un accord juridiquement contraignant, comme un modèle important dans le développement d'un axe international de transport.**

8.2. Des modalités plus fortes de coordination pour le transport

Dans le cadre du Groupe, il est évident qu'il est nécessaire de coordonner les différents instruments existants et de considérer également des possibilités d'améliorer le fonctionnement de ces instruments afin d'assurer la mise en oeuvre efficace et structurée des axes de transport et des projets prioritaires. Les structures de coordination basées sur les protocoles d'accord se sont avérées tout à fait réussies mais elles sont tôt ou tard limitées dans leur champ d'application et leurs effets. Il est difficile de prendre des engagements fermes et de les suivre d'une manière très efficace. **Le Groupe met en lumière la nécessité d'améliorer, et le cas échéant de renforcer, le cadre de coordination afin d'assurer la cohérence entre les différents mécanismes et de les rendre également plus efficaces.** L'engagement des pays concernés pour mettre en oeuvre les axes/projets convenus et les priorités horizontales devrait être également augmenté.

Le Groupe recommande que pour la mise en oeuvre et l'amélioration du fonctionnement des principaux axes de transport, soient mis en place les cadres précis de coopération, prenant en considération les modalités actuelles de coopération, la situation politique et les trafics transfrontaliers. Plus spécifiquement, le Groupe recommande l'approche suivante pour les différentes régions :

- Dans la région méditerranéenne un protocole d'accord devrait être élaboré et être signé par les pays concernés et l'UE.
- En Europe du Sud-Est l'efficacité des structures de protocole d'accord devrait être analysée et, si nécessaire, le traité communautaire d'énergie devrait ensuite être élargi au secteur des transports dans ces pays.
- Pour les autres régions, les protocoles d'accord des corridors paneuropéens existants devraient être fusionnés pour assurer une mise en oeuvre efficace des nouveaux axes. Un tel accord devrait être rédigé sous la forme d'un Traité international entre un groupe géographiquement défini de pays concernés par chaque axe/région et l'UE.
- Au Caucase méridional pour les parties de l'axe de transport, qui font partie du corridor Traceca, une mise en oeuvre efficace devrait être garantie dans le cadre de cet exercice.

De cette façon, il serait possible de fixer des objectifs plus clairs et un calendrier pour les actions (comprenant l'ingénierie financière), et ceux-ci pourraient être approuvés et mis en oeuvre plus efficacement sur les principaux axes de transport transnationaux identifiés par le Groupe.

Lors de l'établissement de ces nouveaux mécanismes de coordination, **le Groupe considère important d'établir un secrétariat par axe de transport/région et de refléter autant que possible les structures existantes des comités de pilotage des couloirs paneuropéens** dans les nouveaux mécanismes. Un financement à long terme suffisant pour

le secrétariat devrait être garanti conjointement par l'Union européenne et les pays concernés par l'axe/région.

9. ANNEXES

9.1. Liste de membres

Albanie	Mr Eduard PRODANI Secretary General Ministry of Transport and Telecommunications
Algérie	Mr Messaoud NEMCHI Conseiller de Monsieur le Ministre des Transports Ministère des Transports
Arménie	Mr Gagik GRIGORYAN Head of External Relations Department Ministry of Transport and Communication
Azerbaïdjan	Mr Mikayil JAFAROV Cabinet of Ministers Head of Transport and Communication Department Ministry of Transport <i>Deputy</i> Mr Ramiz SHARIFOV Deputy Chief of International Relations Department Ministry of Transport
Belarus	Mr Aleksandr Nikolaevich CHERNYSHEVICH Deputy Head of Road Network Development Division Ministry of Transport and Communications
Bosnie et Herzégovine	Mr Izet BAJRAMBASIC Assistant Minister for Transport Infrastructure Ministry of Transport and Communications
Croatie	Mr Mate JURISIC Assistant Minister Ministry of the Sea, Tourism, Transport and Development
Egypte	Mr Atef M.LABIB M. GARIB Deputy Minister Ministry of Transport <i>Deputy</i> Dr. Abdallah Hassan WAHDAN Director of National Institute for Transport Ministry of Transport

Ancienne République Yougoslave de Macédoine	Mrs Svetlana GLIGOROVSKA Assistant Minister Ministry of Transport and Communications
Georgie	Mr David TSIKLARI Deputy Minister Ministry of Economic Development
Israël	Mr Abraham YERUSHALMI Director Policy Department Ministry of Transport
Jordanie	Mrs Arwa ALHYARI Advisor of Minister of Transport/EU Transport Relations Ministry of Transport
Liban	Mr Abdel Hafiz EL- KAYSSI Director General of Land and Maritime Transport Ministry of Public Works and Transport
Libye	Mr Sulaiman A. BENSASI Ministry of Transport
Moldavie	Mr Nicolae CIOBANU Director of General Directorate for Road Economy Ministry of Transport and Communications
Maroc	Mr Younes TAZI Directeur des Programmes et des Etudes par Intérim Ministère de L'équipement et du Transport
	<i>Deputy</i> Mr Mohammed ABDEJALIL Directeur des Programmes et des Etudes Ministère de L'équipement et du Transport
Norvège	Mr Kjell ROSANOFF Deputy Director General Ministry of Transport & Communications
	<i>Deputy</i> Ms Jane BAEKKEN Senior Advisor Ministry of Transport & Communications

Autorité Palestinienne	<p>Mr Ali SHAAT Secrétaire Général /Deputy Minister of Transportation Ministry of Transport</p>
Fédération Russe	<p>Mr Serguei O. SOKOLOV Director of the International Co-operation Department Ministry of Transport</p>
Serbie & Monténégro	<p>Mr Miodrag JOCIC State Secretary Ministry of Capital Investments</p>
Serbie & Monténégro	<p>Mr Andrija LOMPAR Minister of Maritime Affairs and Transport Ministry of Maritime Affairs and Transport</p> <p><i>Deputy</i> Mr Srdjan VUKCEVIC Deputy Minister Ministry of Maritime Affairs and Transport</p>
Kosovo/ UNMIK	<p>Mr Jozef ZUALLAERT Senior Advisor Road Infrastructure & Transport Policy Ministry of Transport and Communications</p> <p><i>Deputy</i> Mr Florim GRAVCEVCI Advisor to Minister of Transport and Communications Ministry of Transport and Communications</p>
Suisse	<p>Mr Max FRIEDLI Directeur de l'Office fédéral des transports Département fédéral de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication</p> <p><i>Deputy</i> Mr Peter TESTONI Vice Directeur Département fédéral de l'environnement des transports, de l'énergie et de la communication</p>

Syrie	<p>Mrs Souha NASSAR Director for Arab and International Relations Ministry of Transport</p> <p><i>Deputy</i> Mr Yarob BADR Member of the Advisory Board Ministry of Transport</p>
Tunisie	<p>Mr Mokhtar RACHDI Directeur Général de la Marine Marchande Ministry of Transport</p>
Turquie	<p>Mr Muammar TÜRKER Deputy Undersecretary Ministry of Transport and Communications</p>
Ukraine	<p>Mr Hrihorii LEHENKYI Director of Department of development and coordination of transport and communications systems Ministry of Transport and Communications</p>
BEI	<p>Mr Ivan PILIP Vice President European Investment Bank</p> <p><i>Deputy</i> Mr J.L. ALFARO Head of Division Rail and Road European Investment Bank</p>
BERD	<p>Mr Riccardo PULITI Director, Transport Team EBRD</p> <p><i>Deputy</i> Mrs Agnieszka LUKASIK Senior Banker Transport EBRD</p>
Banque mondiale	<p>Mr Marc H. JUHEL Transport and Logistics Adviser World Bank</p> <p><i>Deputy</i> Mr Paul GUITINK Senior Transport Specialist World Bank</p>
Autriche	<p>Mr Helmut ADELSBERGER</p>

Head of Department of International Networks
Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology

Belgique

Mr Henri MAILLARD
Conseiller DGTT/Intermodalité
SPF Mobilité & Transport

Chypre

Mr Iacovos PAPADOPOULOS
Director of Administration, National Coordinator
Ministry of Communications and Works

Deputy

Mr Andreas CONSTANTINOU
Department of Merchant Shipping
Ministry of Communications and Works

République Czech

Mr Vit SEDMIDUBSKY
Councillor – Department of Strategy
Ministry of Transport

Deputy

Mr Miroslav VANCURA
Department of Strategy
Section of Transport Policy and Environment
Ministry of Transport

Danemark

Mr Michael HANSEN
Chief Adviser
Ministry of Transport and Energy

Estonie

Mr Andres TINT
Deputy Secretary General of
Ministry of Economic Affairs and Communication

Deputy

Mr Anti MOPPEL
Counsellor for Transport and Logistics
Ministry of Economic Affairs and Communication

Finlande

Mr Juhani TERVALA
Director of Transport Services
Ministry of Transport and Communications

Deputy

Mr Juha PARANTAINEN
Senior Infrastructure Expert
Ministry of Transport and Communications

- France**
Mrs Alexandra SUBREMON
Responsable de la Mission Europe au Conseil Général des
Ponts et Chaussées
Ministère de L'équipement, des Transports, du Logement,
du Tourisme et de la Mer
- Allemagne**
Mr Ralph KELLERMANN
Deputy Head of Division
Federal Ministry of Transport, Building and Urban
Development
- Grèce**
Mr Dimitrios A. TSAMBOULAS
Associate Professor
National Technical University of Athens
Ministry of Transport and Communications
- Deputy*
Mr Ioannis PROTOPAPAS
Director
General Secretariat of Ports and Ports Policy
Ministry of Mercantile Marine
- Hongrie**
Mr Tamás ZSOLNAY
Director for EU Affairs
Ministry of Economy and Transport
- Italie**
Mr Ercole INCALZA
Counsellor to the Italian Minister for Infrastructure and
Transport
Ministry of Infrastructure and Transport
- Deputy*
Mrs Maura SABATO
Cabinet Adviser to the Minister
Ministry of Infrastructure and Transport
- Lettonie**
Mr Vigo LEGZDINS
State Secretary
Ministry of Transport
- Deputy*
Mr Andulis ZIDKOVŠ
Director of Investment Department
Ministry of Transport
- Lituanie**
Mr Alminas MACIULIS
State Secretary
Ministry of Transport and Communication

Deputy

Mr Arenijus JACKUS

Director of Strategic Planning and Finance Department
Ministry of Transport and Communications

Luxembourg

Mr William HELMINGER

Attaché Questions Horizontales, transport terrestre.
Ministry of Transport

Malta

Mr Charles Carmero ABELA

Deputy Executive Director (Ports) – Malta Maritime
Authority
Ministry of Competitiveness and Communications

Pays Bas

Mr Roel GANS

Director for International and European Affairs
Ministry of Transport, Public works and Water Management

Pologne

Mr Wojciech ZARNOCH

Deputy Director of Department for European Affairs
Ministry of Infrastructure

Portugal

Mrs Heloisa CID

Vice Deputy – Cabinet of European Affairs and External
Relations
Ministry of Transport

République Slovaque

Mr Peter BAREK

Director General
Ministry of Transport, Posts and Telecommunications

Slovénie

Mr Peter VERLIC

Deputy Minister and State Secretary
Ministry of Transport

Espagne

Mr Pablo VAZQUEZ

Director Prospectiva y Estudios de Transporte
Ministero de Fomento

Deputy

Mrs M. Pilar CASTRO

Jefe Servicio
Ministero de Fomento

Suède **Mr Peter FALDT**
Director, Special Adviser
Ministry of Industry, Employment and Communications

Royaume-Uni **Mr Ian MACKAY**
Head of Branch, TENs Policy & Programme
Europe & International Division
Department for Transport

Deputy
Mr Nick MILFORD
TENs Policy & Programme
Europe & International Division
Department for Transport

Bulgarie **Mr Dimitar SAVOV**
Head of Investment Policy Department
Ministry of Transport and Communications

Roumanie **Mrs Dana CONSTANTINESCU**
Director General
Department of EU and International Co-ordination
Ministry of Transport, Construction and Tourism

9.2. Liste de réunions

Le groupe s'est réuni à Bruxelles à 10 occasions entre octobre 2004 et novembre 2005. La plupart des réunions étaient dans la formation plénière mais afin d'examiner les questions techniques en détail, quelques-unes des réunions étaient dans les groupes régionaux. Les groupes régionaux se recouvraient en partie et étaient ce qui suit : Europe de nord est, Europe de sud est, la région de la Mer Noire et les régions méditerranéennes orientale et occidentale. Les réunions ont eu lieu aux dates suivantes :

- 18-19 octobre 2004 (session plénière)
- 29 novembre 2004 (session plénière)
- 11-12 janvier 2005 (session régionale)
- 14-15 février 2005 (session régionale)
- 7 mars 2005 (session plénière)
- 30-31 mai 2005 (session plénière)
- 11-12 juillet 2005 (sessions régionale et plénière)
- 19-20 septembre 2005 (sessions régional et plénière)
- 25 octobre 2005 (session plénière)
- 30 novembre (session plénière)

9.3. Liste des ports d'autoroutes de la mer

Albanie	Port de Durres
Algérie	Port de Djen-Djen
Azerbaïdjan	Port de Bakou
Croatie	Port de Rijeka
Égypte	Ports de Damiette et de East Port Said (système portuaire) Port d'Alexandrie (El Dekhela)
Géorgie	Ports de Poti et de Batumi (système portuaire)
Israël	Port de Haïfa
Jordanie	Port d'Aqaba
Libye	Port de Misurata
Maroc	Ports de Casablanca et Mohamedia (système portuaire) Port de Tanger
Norvège	Port de Narvik Port d'Oslo
Russie	Port de Saint Pétersbourg (système portuaire) Port de Kaliningrad Port de Novorossiysk
Serbie et Monténégro	Port de Bar
Syrie	Port de Tartus
Tunisie	Ports de Rades et d'Enfidha (système portuaire)
Turquie	Port de Mersin Port de Samsun
Ukraine	Port de Odessa et Illyiehevsk (système portuaire)

9.4. Axes / projets prioritaires identifiés par le Groupe

9.4.1. Autoroutes de la mer

Alignement de l'axe

- Extension de l'autoroute de la mer Baltique vers la Russie y compris le Kaliningrad
- Extension de l'autoroute de la mer de l'Europe occidentale vers la Norvège dans le nord et vers le Maroc dans le sud
- Extension des autoroutes de la Méditerranée vers l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient, y compris la Mer Rouge et au-delà
- Extension des autoroutes de la Méditerranée à la Mer Noire

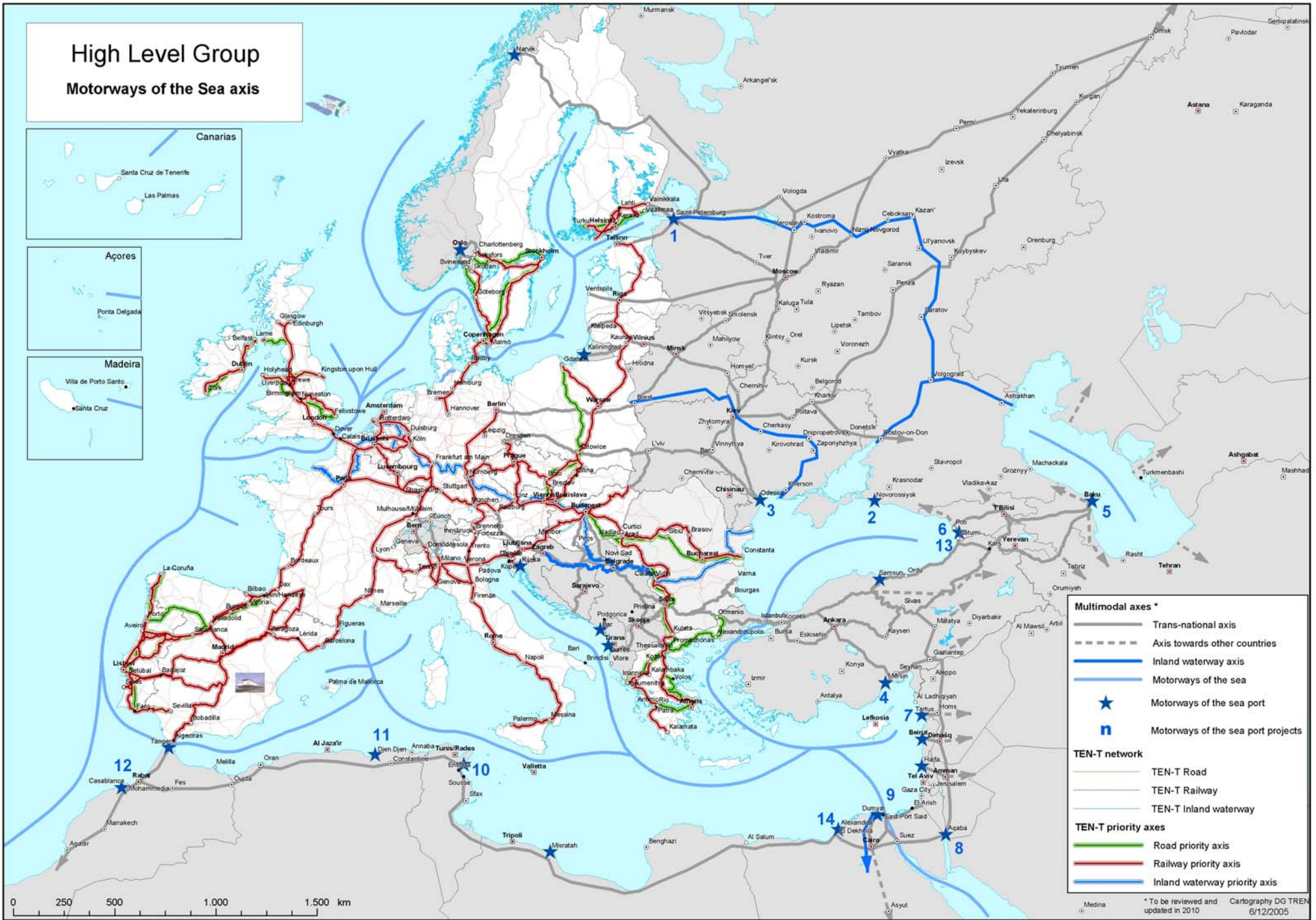
Liste 1 - projets d'intérêt à court ou à moyen terme

Russie	1	Port de Saint Pétersbourg (terminaux d'Ust-Luga et de chemin de fer)
	2	Port de Novorossyisk (amélioration + centre logistique)
Ukraine	3	Port de Illyiehevsk (terminal pour conteneurs)
Turquie	4a	Port de Mersin (augmentation de la capacité, phase 1)
Azerbaïdjan	5	Port de Bakou
Géorgie	6	Port de Poti
Syrie	7	Port de Tartus
Jordanie	8a	Port d'Aqaba (augmentation de la capacité, phase 1)
Égypte	9	Port de Port-Said est (plate-forme universelle)
Tunisie	10	Port profond d'Enfidha
Algérie	11	Port de Djen-Djen
Maroc	12	Port de Mohamedia (terminal pour conteneurs)

Liste 2 - Projets d'intérêt à plus long terme

Turquie	4b	Port de Mersin (augmentation de la capacité, phase 2)
Jordanie	8b	Port d'Aqaba (augmentation de la capacité, phase 2)
Géorgie	13	Port de Batumi
Égypte	14	Extension des brise-lames existant et une nouvelle plate-forme du port d'El Dekhela

High Level Group Motorways of the Sea axis



- Multimodal axes ***
- Trans-national axis
 - - - Axis towards other countries
 - Inland waterway axis
 - Motorways of the sea
 - ★ Motorways of the sea port
 - n Motorways of the sea port projects
- TEN-T network**
- TEN-T Road
 - TEN-T Railway
 - TEN-T Inland waterway
- TEN-T priority axes**
- Road priority axis
 - Railway priority axis
 - Inland waterway priority axis

0 250 500 1.000 1.500 km

* To be reviewed and updated in 2010 Cartography DG TREN 6/12/2005

9.4.2. Axes du nord et central

Alignement des axes

Axe du nord

- Connexion multimodale Berlin – Varsovie – Minsk – Moscou – transsibérienne
- Connexion multimodale frontière de la Finlande – Saint Pétersbourg – Moscou
- Connexion de fret ferroviaire Saint Pétersbourg – Vologda – Moscou/transsibérien
- Connexions multimodales des ports baltes à Minsk/Moscou :
 - Tallinn – Saint Pétersbourg – Moscou
 - Ventspils – Riga – Moscou
 - Klaipeda/Kaliningrad – Vilnius – Minsk – Moscou
- Connexion multimodale de l'axe prioritaire RTE n° 12 en Norvège (Triangle Nordique)
- Connexion multimodale Saint Pétersbourg – Vartius – Tornio – Haparanda – Narvik

Axe central

- Connexion multimodale Dresde – Katowice – Lviv – Kiev
- Connexion multimodale Budapest – Lviv
- Connexion multimodale Moscou – Kiev – Odessa
- Connexion multimodale Minsk–Kiev
- Connexion multimodale Kiev – Kharkiv – transsibérien/Caucase
- Voie navigable Biélorusse – Kiev – Odessa (Dnepr)
- Voie navigable reliant la Mer Caspienne à la Mer Noire (Don/Volga) et une connexion de la Volga à la mer Baltique

Liste 1 - Projets d'intérêt à court ou à moyen terme

Voie navigable

Russie 1 Voie navigable Volga – Don

Rail

Belarus	2	Chemin de fer Brest – Osinovka
	3	Chemin de fer : frontière de la Lituanie – Minsk – Gomel – frontière de l'Ukraine
Russie	4	Chemin de fer de passager à grande vitesse Moscou – Saint Pétersbourg – Buslovskaja
	5	Reconstruction des sections et des ponts de chemin de fer pour augmenter la capacité sur le transsibérien, y compris la logistique de transport
	6	Reconstruction de chemin de fer Saint Pétersbourg – Vologda – Kotelnitch
Ukraine	7	Construction de tunnel de chemin de fer Beskyd – Skotarske
	8	Création et développement des centres logistiques et d'infrastructures à Chop
Norvège	9	Amélioration du chemin de fer sur le triangle nordique

Route

Belarus	10	Connexion routière Brest – Minsk – frontière de la Russie
	11	Connexion routière : frontière de la Lituanie – Minsk – Gomel – frontière de l'Ukraine
Russie	12	Construction de l'autoroute Saint Pétersbourg – Moscou
Ukraine	13	Amélioration des sections Kiev-Zhashkiv et Chervonoznamenska-Odessa sur la route Kiev – Odessa
	14	Amélioration de la route Lviv – Krakovets (frontière de la Pologne)
Norvège	15	Amélioration de la route sur le triangle nordique

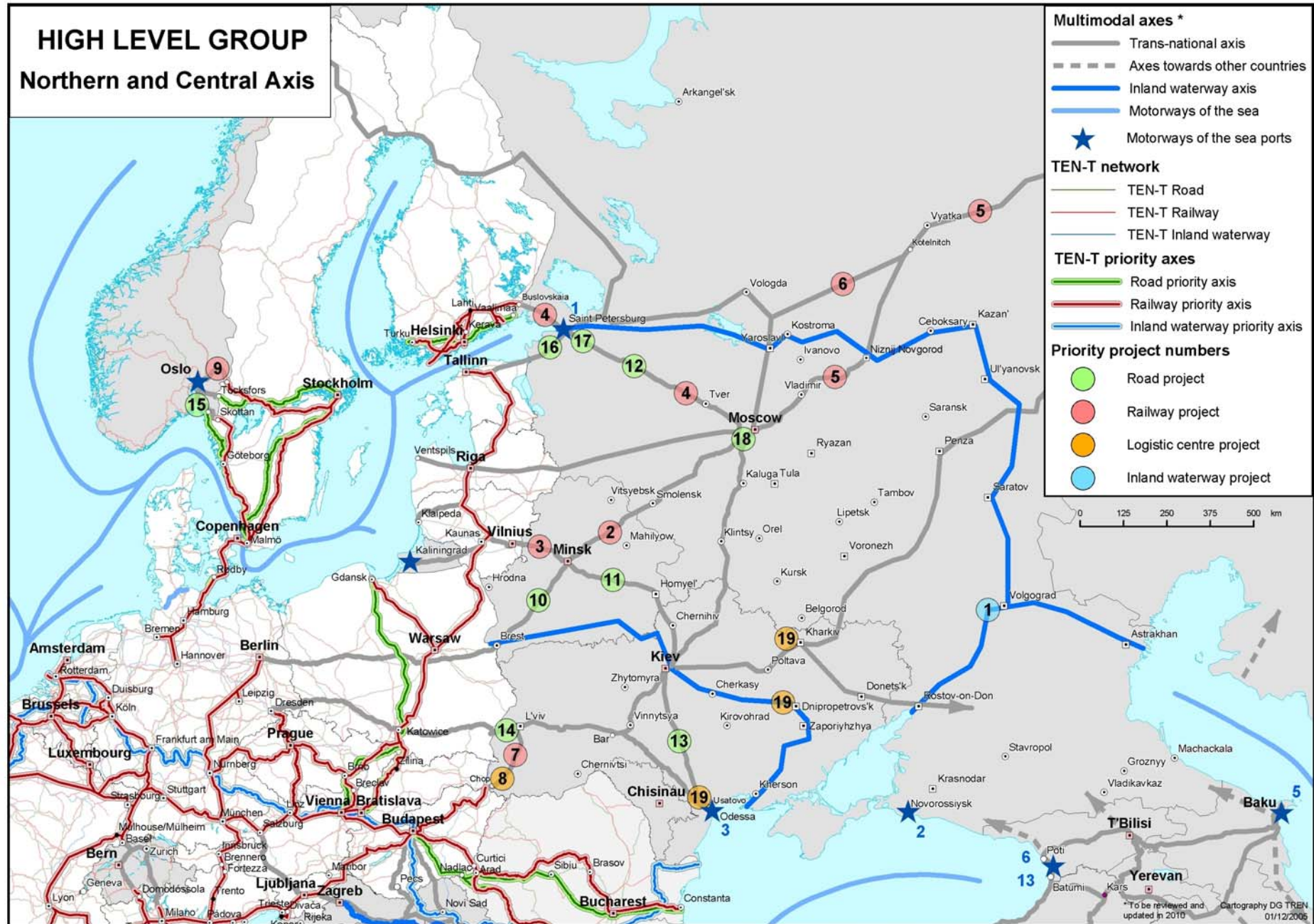
Liste 2 – Projets d'intérêt à plus long terme

n/a

Liste 3 – Autres projets majeurs sur des axes multimodaux, projets d'intérêt régional ou national

Russie	16	Construction de contournement routier à grande vitesse dans l'ouest de Saint Pétersbourg
	17	Construction du périphérique de Saint Pétersbourg
	18	Construction du périphérique de l'oblast de Moscou
Ukraine	19	Création et développement des centres logistiques et des infrastructures à Usatovo (région d'Odessa), Dniepropetovsk et Kharkov

HIGH LEVEL GROUP Northern and Central Axis



9.4.3. Axe du sud-est

Alignement des axes

- Connexion multimodale Salzbourg – Ljubljana – Zagreb/Budapest – Belgrade – Nis y compris les connexions
 - Sofia – Istanbul – Ankara – Géorgie/Arménie – Azerbaïdjan (Traceca)
 - Skopje – Thessalonique
- Connexion multimodale Budapest – Sarajevo – Ploce
- Connexion multimodale Bari/Brindisi – Durres/Vlora - Tirana – Skopje – Sofia – Burgas/Varna
- Voie navigable Danube⁵⁵ and Sava
- Connexion multimodale Ankara – Mersin – Syrie – Jordanie – Suez – Alexandrie/Port Said, y compris les connexions
 - Sivas – Malatya – Mersin
 - Turquie vers Iran et Irak
 - Tartus – Homs vers l'Irak
 - Beyrouth – Damas vers l'Irak et l'Arabie saoudite
 - Haïfa – frontière de l'Israël
 - Frontière de la Jordanie – Amman vers l'Irak et l'Arabie saoudite
- Connexion multimodale Damiette – le Caire et au-delà y compris le Nil
- Connexions multimodales du Caucase vers le nord et le sud

Liste 1 - Projets de court ou moyen terme

Navigation intérieure

Régional	1a	Reconstruction du fleuve Sava à la norme de 1990 (phase 1)
Bosnie et Herzégovine	2	Reconstruction et modernisation du port fluvial de Brcko
Serbie et Monténégro	3	Développement de la navigabilité sur le Danube (travaux de transformation de la rivière, écluses et élimination des navires coulés)

Rail

Croatie	4	Amélioration du chemin de fer : frontière de la Slovénie – Zagreb – frontière de l'Union de Serbie et Monténégro
Bosnie et Herzégovine	5	Tunnel sur le chemin de fer 'Ivan '
Serbie et Monténégro	6	Reconstruction et modernisation de chemin de fer : frontière de la Hongrie – Belgrade – Nis – frontières de la Bulgarie/ARY de Macédoine, y compris le pont sur le Danube à Novi Sad
	7	Reconstruction et modernisation des chemins de fer dans Belgrade
ARY de Macédoine ⁵⁶	8a	Réhabilitation du chemin de fer Tabanovci – Gevgelija (phase I)
	9	Chemin de fer Kumanovo – Beljacovce – frontière de la Bulgarie
	10	Chemin de fer Kicevo – Stuga – frontière de l'Albanie
Albanie	11	Chemin de fer Lin – Qafe Thane – frontière de l'ARY de Macédoine
Turquie	12	Chemin de fer Cerkezköy – Istanbul – frontière de la Bulgarie

⁵⁵ L'alignement précis du Danube à la Mer Noire exige l'analyse approfondie.

⁵⁶ Ancienne République yougoslave de Macédoine

	13	Chemin de fer Ankara – Sivas
Arménie	14	Chemin de fer Gyumri – Ayrum
Azerbaïdjan	15	Chemin de fer Bakou – frontière de la Géorgie
	16	Cablage par fibres optiques de la ligne de chemin de fer Bakou – Yalama
Géorgie	17	Chemin de fer Poti/Batumi – frontière de l’Azerbaïdjan
Israël	18	Chemin de fer de Ha'emek (de Haïfa jusqu'à la frontière de la Jordanie)

Route

Croatie	19	Amélioration de la route : frontière de la Slovénie – Zagreb – Lipovac – frontière de l’Union de Serbie et Monténégro
Bosnie et Herzégovine	20	Amélioration de la route : frontière de la Croatie – Sarajevo – Mostar – frontière de la Croatie
Serbie et Monténégro	21	Amélioration de la route : frontière de la Hongrie – Belgrade – Nis – frontière de l’ARY de Macédoine
	22	Route urbaine de Belgrade section Batajnica – Bubanj Potok
ARY de Macédoine	23	Amélioration de la route Kumanovo – Tabanovce
	24	Amélioration de la route Demir Kapija – Udovo – Smokvica
	25	Amélioration de la route : frontière de l’Albanie – Skopje – frontière de la Bulgarie
Turquie	26	Amélioration de la route Gerede – Merzifon
Syrie	27	Amélioration de la route : frontière de la Turquie – frontière de la Jordanie, y compris la branche Tartus – Homs
Jordanie	28	Périphérique d'Irdib
Égypte	29	Amélioration de la route Alexandrie – Caire – Suez – Taba (frontière d'Israël)
	30	Amélioration de la route Ismailia – Port Said

Liste 2 - Projets d'intérêt à plus long terme

Navigabilité intérieure

Régional	1b	Reconstruction de la rivière Sava à une classe plus élevée de navigabilité (phase 2)
Bosnie et Herzégovine	31	Reconstruction et modernisation du port fluvial de Samac
Égypte	32	Amélioration de transport par le Nil (jusqu'au Caire)

Rail

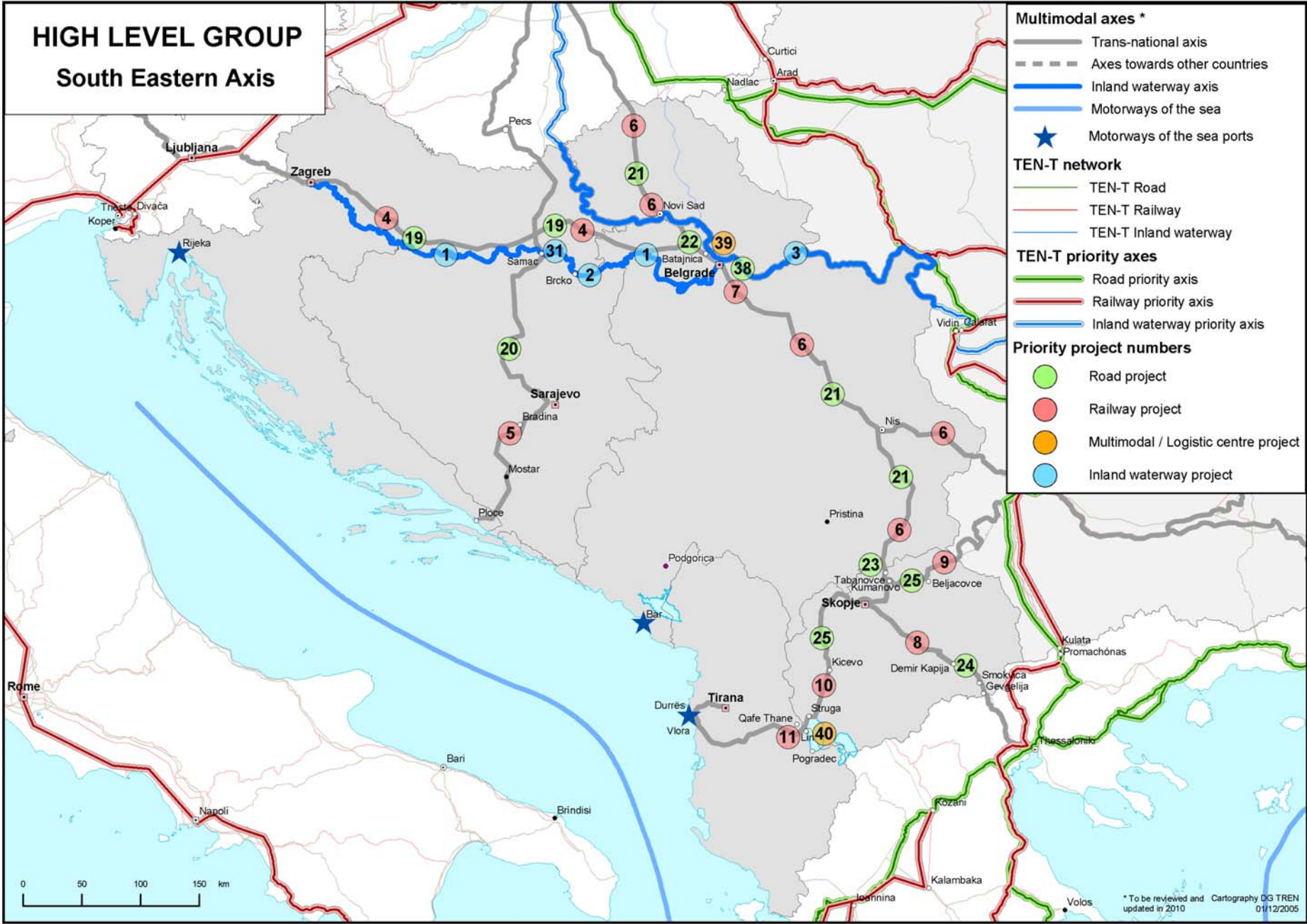
ARY de Macédoine	8b	Réhabilitation du chemin de fer Tabanovci – Gevgelija (phase II)
Jordanie	33	Construction du chemin de fer : frontière de la Syrie – Amman – Aqaba
Égypte	34	Restructuration des signaux ferroviaires sur la ligne Beni Suef – El Minya – Asyout

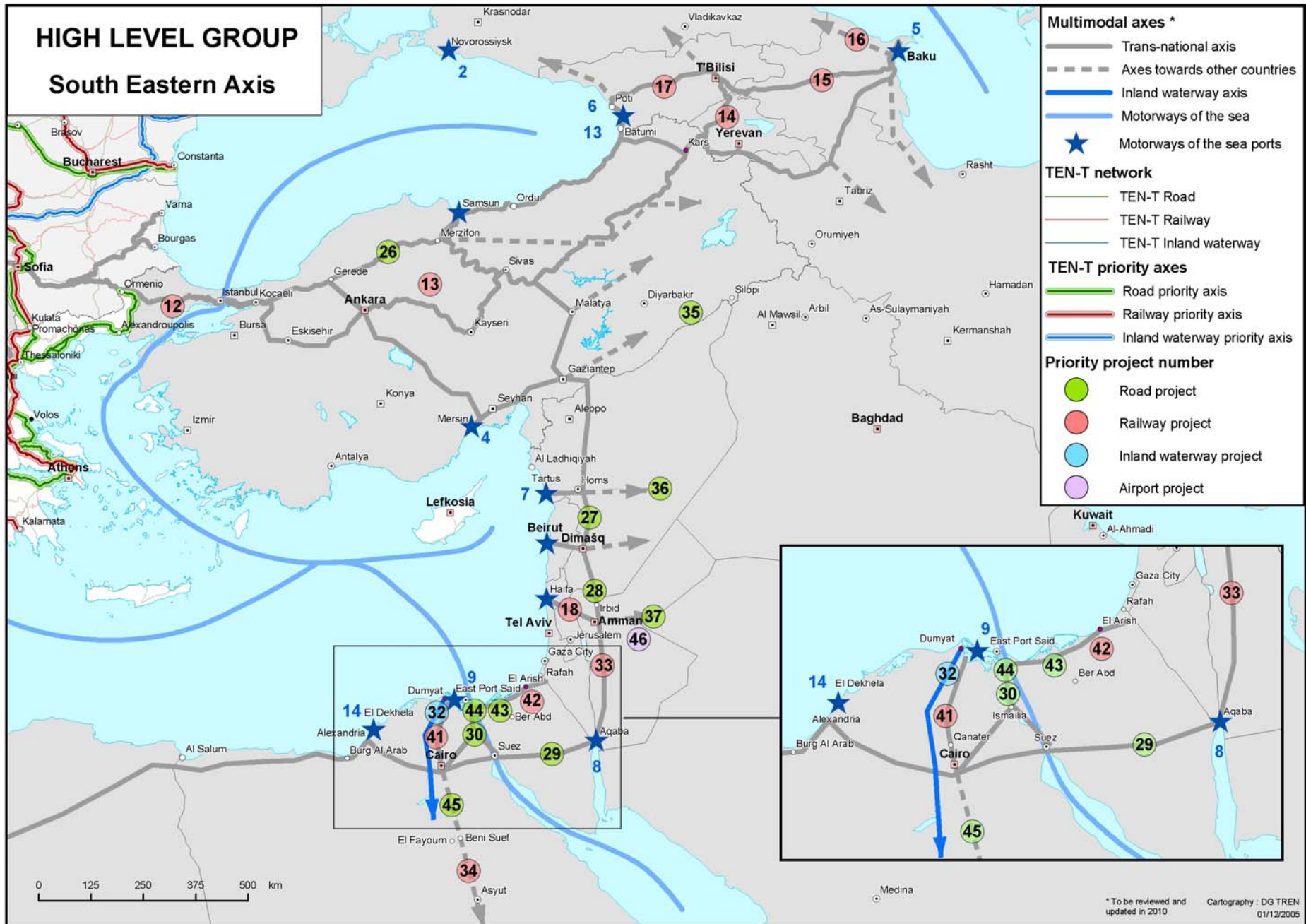
Route

Turquie	35	Connexion routière Sanhurfa – Silopi
Syrie	36	Connexion routière Homs – Tanf – frontière de l’Iraq
Jordanie	37	Connexion routière Amman – frontière de l’Iraq

Liste 3 – Autres projets majeurs sur des axes multimodaux, projets d'intérêt régional ou national

Serbie et Monténégro	38	Pont de Gazela
	39	Plate-forme logistique intermodale à Belgrade
ARY de Macédoine	40	Construction du terminal multimodal à Struga
Égypte	41	Électrification de la ligne de chemin de fer de Shebin El Qanater – Damiette
	42	Chemin de fer Bir El Abd – Rafah
	43	Amélioration de la route Rafah – Damiette – Alexandrie – El Saloum
	44	Tunnel routier sous le Canal de Suez
	45	Route de désert occidentale Burg Al Arabe – Aswan
Jordanie	46a	Aéroport – fret aérien
	46b	Aéroport – expansions, réadaptation et modernisation





9.4.4. *Axe du sud-ouest*

Alignement de l'axe

- Connexion multimodale Algeciras – Rabat – vers Agadir et au-delà
- Connexion multimodale Rabat – Fes – Oujda – Constantine – Al Jazair – Tunis – frontière de la Libye (le "trans-Maghrébin") comprenant également la connexion Tunisie – Égypte
- Extension de l'axe prioritaire du RTE-T n° 24 par la Suisse

Liste 1 - Projets d'intérêt à court ou à moyen terme

Rail

- | | | |
|--------|---|--|
| Suisse | 1 | Chemin de fer mixte Lugano – Chiasso |
| | 2 | Extension de la capacité de la liaison ferroviaire Olten – Basel |
| Maroc | 3 | Voie à grande vitesse Casablanca – Marrakech (phase 1 Casablanca – Marrakech – Agadir) |

Route

- | | | |
|-------|---|---|
| Maroc | 4 | Amélioration de la route Casablanca – Rabat |
| | 5 | Amélioration de la route Fes – Oujda |

Liste 2 – Projets d'intérêt à plus long terme

Rail

- | | | |
|-------|---|--|
| Maroc | 6 | Connexion fixe de Gibraltar |
| | 7 | Voie à grande vitesse Marrakech–Agadir (phase 2 Casablanca – Marrakech – Agadir) |
| | 8 | Doublement et électrification du chemin de fer Fes–Oujda |

Liste 3 – Autres projets majeurs sur des axes multimodaux, projets d'intérêt régional ou national

- | | | |
|---------|---|--|
| Tunisie | 9 | Développement des zones de logistique (le long de l'axe trans-Maghrébin) |
|---------|---|--|

