



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/2004/6  
12 février 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS  
(Soixante-sixième session, 17-19 février 2004,  
point 11 a) ii) de l'ordre du jour)

**TENDANCES ET ÉCONOMIE DES TRANSPORTS**

Infrastructures de transport paneuropéennes

Séminaire CE-CEMT/CEE/BEI sur le développement  
des infrastructures de transport pour une Europe élargie  
(Paris, 27 et 28 novembre 2003)

Résumé des conclusions et propositions de suivi

Note du secrétariat

**RAPPEL**

1. Un séminaire sur le développement des infrastructures de transport pour une Europe élargie, organisé conjointement par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), la Commission européenne (CE), la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE) et la Banque européenne d'investissement (BEI), s'est tenu à Paris les 27 et 28 novembre 2003.

2. Ce séminaire faisait suite aux décisions prises par le Groupe directeur de la CEMT sur la planification et le financement des infrastructures de transport. Il s'inscrivait dans le programme de séminaires de la CEE relatifs à l'élargissement de l'Europe. À sa soixante-cinquième session, le Comité des transports intérieurs avait demandé que la CEE et la CEMT organisent conjointement un séminaire unique, plutôt que d'organiser chacune un séminaire distinct sur le même sujet.

3. Près de 120 représentants des ministères des transports de 29 pays, de la Communauté européenne, 3 organisations internationales, 3 institutions financières internationales et 10 organisations non gouvernementales y ont participé.

4. L'objectif était de discuter des questions et des défis qui se poseront au niveau international en matière de planification et de financement des infrastructures de transport dans une Europe élargie (c'est-à-dire en incluant des pays européens qui ne sont pas sur le point de devenir membres de l'Union européenne et des pays méditerranéens) et à sa périphérie, y compris les pays du Caucase et d'Asie centrale, une fois l'élargissement de l'Union européenne réalisé et compte tenu de la mondialisation croissante des échanges commerciaux. Il s'agissait également de définir une approche commune pour analyser ces questions et apporter une réponse à ces défis.

5. Le Séminaire était articulé en trois sessions: planification du développement des infrastructures; financement des infrastructures; et enfin table ronde sur le thème: Vers une nouvelle politique. La première session était présidée conjointement par la CE (M. E. Thielmann) et par la CEE (M. J. Capel Ferrer). La deuxième était présidée conjointement par la BEI (M. M. Turro) et la Slovénie (M. B. Zivec), qui assurait la présidence de la CEMT. La troisième session était présidée par la CEMT (M. J. Short).

6. Chacun des présidents et coprésidents était invité à faire un exposé thématique au début de chaque session. En tant que coprésident de la première session, le représentant de la CEE a développé le thème du développement de l'infrastructure des transports dans la région CEE, sur la base d'un document, établi par le secrétariat, retraçant les principales activités de planification de la CEE en la matière, les principaux accords, les projets TEM et TER, les liaisons Europe-Asie et les instruments de planification (recensement et inventaire des routes E, méthodes d'évaluation des projets). Ce document est reproduit en annexe, pour qu'on puisse s'y reporter aisément. La CEE a également présenté un document plus détaillé sur ses différentes activités ainsi qu'un autre document, sur le financement des infrastructures de transport, établi sous la responsabilité du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) à partir des réponses des gouvernements à un questionnaire. Les principaux points de discussion, qui avaient été convenus entre la CE et la CEE, ont été le pivot des discussions de la première session.

## **SOMMAIRE DES CONCLUSIONS**

7. Les conclusions du Séminaire sont encore en discussion. Le secrétariat s'est néanmoins efforcé de retracer succinctement ci-après les points saillants des débats et les principaux résultats.

8. La stratégie à suivre pour la planification et le financement des infrastructures de transport dans une Europe élargie et à sa périphérie fait apparemment l'unanimité. Cette stratégie s'articulerait comme suit:

a) Adoption d'un plan directeur et d'un cadre normatif appropriés axés sur la poursuite, au niveau international, de la libéralisation des transports, de l'harmonisation, de l'interopérabilité et de l'intermodalité; la facilitation du franchissement des frontières; l'amélioration de la compétitivité du rail; la hiérarchisation des projets d'infrastructure de transport sur la base

d'analyses économiques rationnelles et enfin l'entretien et la réfection des infrastructures existantes;

b) Même si l'approche par réseaux adoptée par la CEE présente un intérêt sur le long terme, l'approche par corridors paraît mieux se prêter, à court et à moyen terme, à la définition des priorités et à la planification et au financement des efforts;

c) C'est donc l'approche par corridors qui devrait devenir l'un des pivots de la stratégie de développement de l'infrastructure des transports dans une Europe élargie, mais, comme la configuration actuelle de ces corridors risque de se révéler dépassée après l'élargissement de l'Union européenne, il faudra sans doute l'adapter à la situation nouvelle et pour cela abandonner certains d'entre eux ou certains de leurs tronçons tandis que d'autres devront être prolongés ou créés;

d) À l'avenir, les nouveaux corridors porteront essentiellement sur les liaisons entre l'Union européenne et les pays voisins. Il faudra néanmoins tenir compte des liaisons Europe-Asie, en raison de la croissance prévisible des échanges commerciaux avec les pays d'Asie, en particulier la Chine;

e) Plusieurs critères ont été proposés pour définir les futurs corridors (on a évoqué en particulier comme base de travail possible les critères appliqués par le groupe Van Miert). Ces corridors devraient par exemple être définis sur la base de besoins réels, de données précises, d'analyses approfondies et de projections poussées plutôt que sur des choix politiques. Ils devraient également être conçus dans une optique multimodale, incluant les itinéraires maritimes («autoroutes de la mer») et mettant l'accent sur les connexions intermodales. L'interopérabilité, des conditions et règles de transport harmonisées, y compris un système de redevance équitable pour l'utilisation des infrastructures, et enfin un franchissement facilité des frontières devraient être de règle sur toute la longueur de chaque corridor. Pour chaque tronçon, les projets devront être définis et hiérarchisés;

f) La réalisation des corridors doit gagner en efficacité. Dans cette optique, l'analyse comparative s'impose comme méthode d'observation et d'évaluation des progrès. La gestion appelle aussi des améliorations, qui peuvent passer par la désignation d'un coordonnateur pour chaque corridor et la mise en place d'un secrétariat permanent. De plus, toutes les parties prenantes (institutions financières internationales, compagnies de transport, autorités douanières, etc.) doivent être associées. La coordination entre corridors doit aussi être améliorée. La création éventuelle d'une agence internationale chargée des corridors a été évoquée à cet égard;

g) L'assistance technique axée sur le renforcement des capacités de développement des infrastructures paraît déterminante: les cadres des administrations nationales doivent recevoir une formation en matière d'évaluation de projets et la continuité des compétences doit être assurée;

h) Un financement adéquat est à prévoir, d'abord et avant tout de la part des pays concernés mais aussi de la part de sources internationales. Le financement des projets, en particulier leur financement international, devra être fonction de leur viabilité économique et de leur degré de priorité, évalué selon des méthodes appropriées. Il faudrait coordonner les diverses sources de financement, y compris parmi les institutions financières internationales.

Le partenariat public/privé apparaît comme une formule certes intéressante mais dont le succès et la pérennité dépendent de la mise en place d'un cadre approprié. La notion de continuité revêt une importance particulière pour ce qui est de la part du budget national affectée au financement d'infrastructures. Enfin, une partie au moins du financement devrait être couverte par des redevances-péages ou des redevances d'utilisation, qui devront être harmonisées.

9. Pour mettre en œuvre cette stratégie, un certain nombre d'étapes sont indispensables, dont les suivantes:

a) Création, par la Commission européenne, d'un groupe de travail chargé de passer en revue les corridors existants et d'élaborer des propositions concernant les futurs corridors. Tous les pays et toutes les institutions financières internationales concernés (ainsi que, faut-il l'espérer, des organismes internationaux compétents comme la CEE) devraient participer à ce groupe;

b) Analyse des flux actuels et prévus de trafic et des législations en matière de transport;

c) Détermination des données statistiques et élaboration des bases de données qui seront nécessaires;

d) Lancement d'un processus de sélection des projets prioritaires dans les divers corridors de l'Europe élargie;

e) Évaluation des ressources pouvant être dégagées aux niveaux national et international.

#### **PROPOSITIONS DE LA CEE CONCERNANT LE SUIVI**

10. Pour contribuer au processus de développement des infrastructures dans une Europe élargie, le Comité des transports intérieurs pourrait, par exemple:

1) Demander que les conclusions du séminaire tiennent dûment compte des activités qu'il a entreprises dans le domaine de la planification des infrastructures;

2) Appuyer la participation de la CEE au groupe de travail (qui reste à créer) chargé d'identifier les futurs corridors et demander que les propositions concernant les nouveaux corridors tiennent dûment compte des accords de la CEE relatifs aux infrastructures (AGR, AGC, AGTC, AGN), de ses projets en cours (TEM, TER) et de ses travaux concernant les liaisons Europe-Asie et les instruments de planification (recensements et inventaires, méthodes d'évaluation des projets);

3) Continuer de tenir à jour les accords CEE en matière d'infrastructure de manière à en assurer la pertinence pour l'identification de tout nouveau corridor de transport;

4) Soutenir les travaux en cours concernant les plans directeurs des projets TEM et TER;

- 5) Envisager d'effectuer les recensements de la circulation sur les routes E tous les deux ou trois ans et non plus tous les cinq ans;
  - 6) Demander au Groupe de travail WP.5 de mettre à jour l'ancien rapport sur les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes (TRANS/WP.5/R.44) établi en 1993, de manière à connaître l'état actuel et prévisible des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes dans l'Europe élargie, le Caucase et l'Asie centrale;
  - 7) Demander au Groupe de travail WP.5 de revoir les critères de hiérarchisation des projets du groupe Van Miert afin de les adapter au contexte de l'Europe élargie, du Caucase et de l'Asie centrale;
  - 8) Demander au Groupe de travail WP.5 de déterminer quels sont les projets prioritaires sur les principaux axes de transport des différents réseaux d'infrastructure CEE dans une Europe élargie, le Caucase et l'Asie centrale;
  - 9) Demander au secrétariat de fournir l'assistance technique dont certains pays ont besoin pour renforcer leur capacité de planification des infrastructures de transport.
-

Annexe

(ANGLAIS SEULEMENT)

**KEYNOTE INTRODUCTORY PAPER**

**TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN THE UNECE**

On 1 May 2004, a new era will start in European history when 10 new countries become members of the EU. This development will bring European countries closer to each other and reinforce trade exchanges between them, with considerable impact on the volume and pattern of national and international traffic on the continent as well as on transport infrastructures. This historical turning point will not only have an impact on the current and newly acceding EU countries, but also on the “wider Europe”<sup>1</sup> which borders on the enlarged EU in the East and South.

Within UNECE international transport infrastructure planning is carried out around and on the basis of four main infrastructure agreements, respectively for road, rail, inland water and combined transport. In addition, two sub-regional cooperation projects promote the coordinated development of international road and rail networks in Central, Eastern and South-Eastern European countries. More recently, the planning and development of Euro-Asian transport links has gained momentum. Moreover, UNECE Governments have agreed on common methodologies for transport planning and data collection, including traffic data collection.

**UNECE Transport Infrastructure Agreements**

They include: the European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR), done in 1975; the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC), done in 1985; the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC), done in 1991; and the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), done in 1996. These four international Agreements define respectively the E road, rail, combined and inland water transport networks. They also determine the minimum technical norms and requirements according to which the relevant infrastructures should be built. The AGTC also includes operational parameters for combined transport services. Finally, they establish a well known numbering system, in general following a north-south and east-west grid system.

Although legally binding for countries that become Parties to them, the UNECE infrastructure agreements give Governments ample latitude for implementation. In particular, they establish neither deadlines nor priorities.

---

<sup>1</sup> According to the designations used by the European Commission, the new European Union neighbourhood includes Russian Federation, the Western Newly Independent States (NIS) - Ukraine, Moldova and Belarus, and Southern Mediterranean: Algeria, Egypt, Israel, Jordan, Lebanon, Libya, Morocco, Palestinian Authority, Syria, Tunisia.

Constantly kept up to date, the UNECE infrastructure agreements are, nevertheless, the only Pan-European governmental basis for the long-term development of coherent international networks for the various modes of inland transport. As such, they were taken as a basis for the determination of the Pan-European transport corridors at the Pan-European Transport Conferences in Crete and Helsinki.

Incorporating already the main roads and rail lines planned for the Eastern parts of the Russian Federation and for the Caucasus and Central Asian countries, the E road and the E rail networks can be taken after May 2004 as a basis for the identification of priority Euro-Asian transport corridors.

The UNECE networks do not cover the networks in Wider Europe southern countries. However, on the basis of the UNECE agreements, the United Nations Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA) has elaborated two agreements that established the road and rail networks respectively of the ESCWA Region.

### **TEM and TER**

The Trans-European North-South Motorway (TEM) and the Trans-European Railway (TER) Projects are sub-regional cooperation frameworks created on the initiative of several Central, Eastern and South-Eastern European countries for the coordinated planning and development of their international road, rail and combined transport networks. The current legal basis of each project is a UN Trust Fund Cooperation Agreement signed by the participating countries. Both projects are financed mainly through in cash and in kind contributions from participating countries. Decisions in each project are taken by a Steering Committee composed of participating countries. Both projects have recently been increasingly focusing on Corridor related activities, including secretariat functions of Corridor VI. They are also cooperating with each other in order to explore possibilities for combined transport. The enlargement may have a major impact on both projects in the medium and long term. It will be up to the participating countries to decide on the future role of the Projects.

### **Euro-Asian transport links**

Soon after countries in Central Asia and the Caucasus became UNECE Member States, the UNECE Inland Transport Committee decided to include their main international transport links in the E transport networks. The extension of the E road and of the E rail networks was completed in 2000 and 2001 respectively (see above). The extension of the E combined transport network is underway.

The development of Euro-Asian transport links (EATL) is currently being considered in more detail within the UNECE. The prevailing view is that EATL should primarily connect the major regions in Asia with the system of Pan-European Transport Corridors. In pursuing these objectives, it is also felt that in planning the development of Euro-Asian links great attention should be paid to the adoption of transport facilitation measures before large-scale infrastructure investments can be considered.

With this perspective in mind, the UNECE is taking up the planning and development of Euro-Asian transport links in close cooperation with the UN Regional Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP). After the development of a joint strategic vision for the development of EATL, which has proposed that planning work focus mainly on the four main Euro-Asian corridors identified at the 2nd Euro-Asian Transport Conference (St. Petersburg, 2000), the UNECE and UNESCAP are about to start jointly the implementation of a new Project on Capacity Building in Developing Interregional Land and Land-cum-Sea Transport Linkages. 17 countries neighbouring the Euro-Asian borders have been invited to participate in the project and to nominate Focal Points. Emphasis will be placed on the application of regulatory and organisational measures ensuring to make the best use of existing infrastructures. This choice will have an advantage for the countries concerned to glean the benefits of improving transport operations in the short term. Additionally, the UNECE-UNESCAP project also intends to contribute to the identification of priority links and projects along the Euro-Asian corridors.

### **Planning tools**

The UNECE has developed elements of a common methodology for transport infrastructure planning at pan-European level, including the intermodal approach to infrastructure planning, definitions of infrastructure bottlenecks and missing links and more recently the “Set of Guidelines for Socio-Economic Cost Benefit Analysis of Transport Infrastructure Project Appraisal”. The UNECE also collects road, rail and inland waterways transport statistical data. In addition, every five years the UNECE undertakes a Census of traffic on E roads. In 2005, in addition to the usual Road Census, the UNECE will undertake for the first time a Rail Traffic Census. The Rail Census will be carried out jointly with the Statistical Office of the European Community (Eurostat).

-----