



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/2005/6  
2 août 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-dix-neuvième session, 17-19 octobre 2005  
point 6 b) de l'ordre du jour)

**INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS ROUTIERS**

**Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) – Rapport intérimaire**

Communication du Directeur du projet

1. L'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) est un réseau international d'autoroutes et de voies rapides reliant la mer Baltique, la mer Adriatique, la mer Égée et la mer Noire.
2. Le projet réunit 13 pays du centre et du sud de l'Europe orientale (Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Géorgie, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Turquie); trois autres pays (Serbie-et-Monténégro, Suède et Ukraine) y participent en qualité d'observateurs.
3. L'autoroute, constituée de chaussées doubles de grande capacité, à croisements à niveaux séparés, ayant chacune deux voies de circulation au minimum, offrira un niveau de service adapté à la circulation moderne en satisfaisant aux normes actuellement en vigueur en matière de sécurité, de vitesse et de confort, et devrait contribuer au développement économique et social de l'ensemble du continent européen.
4. La Commission économique pour l'Europe (CEE) est l'agent d'exécution du projet, chargé du soutien technique et administratif nécessaire à celui-ci et de la coordination de ses activités.

5. La longueur totale du réseau TEM prévue au 1<sup>er</sup> janvier 2005 était de 23 325 km, dont 10 632 étaient en service et 1 106 en construction (annexe 1). On trouvera à l'annexe 3 une carte schématique du réseau en 2005.
6. D'après les indicateurs comparatifs correspondants (voir les trois dernières colonnes de l'annexe 1), la Turquie comptait le pourcentage le plus élevé du réseau en longueur (29,6 %), la Croatie avait le rythme de construction le plus rapide (11,2 % du réseau national TEM en construction) et l'Italie le pourcentage le plus élevé d'achèvement de son réseau (99,7 %). Au total, 45,6 % de l'ensemble du réseau TEM étaient en service et 4,7 % en construction.
7. Bien qu'il ne soit pas complètement achevé, le TEM fonctionne déjà réellement, grâce aux corridors TEM constitués par des routes nationales améliorées qui relient les tronçons d'autoroute déjà construits.
8. Les principaux objectifs fixés pour le projet sont les suivants:
  - Aider les pays participants à accélérer la construction du réseau TEM, en déterminant les besoins et les priorités en matière d'investissement, en étudiant comment obtenir les ressources financières nécessaires à sa construction et en cherchant le système approprié de remboursement des coûts de construction par les utilisateurs;
  - Aider à concevoir, à construire, à entretenir, à exploiter et à gérer le réseau d'autoroutes TEM sur le territoire des pays participants dans le cadre d'une infrastructure routière européenne unifiée, de manière à combler les lacunes du réseau autoroutier existant dans la région;
  - Étudier, compte tenu des contraintes économiques actuelles, la possibilité d'améliorer les routes existantes et de construire les autoroutes par étapes;
  - Promouvoir et améliorer la coopération dans tous les domaines qui ont trait au transport routier entre pays du TEM ayant des niveaux de développement différents;
  - Continuer à partager avec d'autres régions les connaissances, les compétences techniques et le savoir-faire acquis par les pays de la région du TEM.
9. Les 28 années qui se sont écoulées depuis le lancement du projet ont vu s'instaurer, parallèlement à la mise en place d'un cadre institutionnel et d'une structure d'organisation du projet, une coopération et une concertation efficaces entre les autorités routières et autoroutières des pays participants.
10. L'organe de décision principal du projet est le Comité directeur, qui se réunit deux fois par an, décide de la politique du projet et des mesures d'ordre général à prendre dans le cadre des activités du TEM, et prend les décisions qu'appelle l'action commune.
11. Le Comité directeur a tenu sa dernière (quarante-troisième) session du 13 au 15 juin 2005, à Vienne. La prochaine session (quarante-quatrième) aura lieu en décembre de cette année, à Genève.

12. Le projet est dirigé par un bureau central, qui coordonne toutes les activités du programme de travail. Il travaille sous la direction du Comité directeur et selon les orientations données par la Commission économique pour l'Europe. Il est installé à Varsovie et le Gouvernement polonais prend à sa charge les coûts administratifs.

13. Le Bureau central du projet a à sa tête le Directeur du projet. Les premiers directeurs du projet TEM étaient des fonctionnaires détachés successivement par les Gouvernements de la Grèce, de la Turquie, de la Roumanie, de l'ex-Tchécoslovaquie, de la Slovaquie et de la République tchèque. Le mandat de l'actuel Directeur, détaché par le Gouvernement slovaque, arrive à échéance le 31 décembre 2008.

14. Dans chaque pays participant, un coordonnateur national TEM, désigné par les autorités publiques, est chargé de coordonner toutes les activités relatives au projet dans son pays.

15. Toutes les activités du projet sont exclusivement financées par les contributions en espèces ou en nature des pays participants. À cette fin, un fonds d'affectation spéciale TEM a été créé en vertu d'un accord signé à Genève en décembre 1991. Cet accord prévoit que chaque pays participant doit chaque année verser au projet une contribution de 7 500 dollars des États-Unis en plus de sa contribution en nature. Aux termes de l'Accord, la CEE est responsable de la gestion des fonds versés en espèces. De ce fait, le projet s'appuie sur un mécanisme permanent et bien rodé d'administration et de coordination continues de ses activités techniques, économiques et de gestion.

16. D'après le rapport financier de 2004, approuvé à la quarante-troisième session du Comité directeur, les crédits totaux disponibles pendant l'exercice 2004 s'élevaient à 128 206 dollars et les dépenses totales (y compris les dépenses d'appui aux programmes de la CEE) à 98 720 dollars, ce qui laisse un solde créditeur non utilisé de 29 486 dollars au 31 décembre 2004.

17. Le programme de travail du TEM pour 2005, établi sur la base des dispositions de l'Accord sur le Fonds d'affectation spéciale et approuvé à la quarante-deuxième session du Comité directeur (29 novembre-1<sup>er</sup> décembre 2004, Genève), figure à l'annexe 2 du présent rapport.

18. Le projet TEM, outre ses activités de coordination et d'assistance visant à accélérer les travaux de construction proprement dits, joue un rôle pilote en ce qui concerne le financement par le secteur privé de la construction et de l'entretien d'autoroutes et de routes, en mettant au point des cadres juridiques pour la construction d'autoroutes grâce à l'apport de crédits étrangers et à des systèmes de concession, en évaluant les systèmes de recouvrement des coûts, notamment les conditions de perception de droits de péage autoroutiers, en étudiant et en mettant au point des critères d'évaluation des partenariats public-privé et de l'assistance technique dans le domaine du financement des autoroutes par le secteur privé.

19. Dernièrement, le champ couvert dans le projet TEM par la technologie et le transfert des connaissances s'est également élargi, et l'on est passé de la conception, de la construction et de l'exploitation d'autoroutes au domaine plus vaste des questions générales relatives aux autoroutes et aux routes, telles que la gestion des revêtements et des ponts, les études d'impact sur l'environnement, la normalisation, l'harmonisation de la signalisation, l'adoption de systèmes de transport intelligents, etc. Ce transfert de technologie à l'intérieur du projet TEM

se fait dans des formes et avec des instruments variables selon les objectifs et le type d'activité, notamment des séminaires, des ateliers et des tables rondes, habituellement coorganisés par un État membre et le Bureau central du projet, conformément au programme de travail annuel, souvent en collaboration avec un ou plusieurs instituts ou consultants indépendants.

20. Ces activités de transfert et d'assistance technique ont aussi bénéficié des contributions précieuses de pays de l'OCDE, notamment des pays de l'Union européenne et des États-Unis d'Amérique. Comparé aux nombreux programmes de transfert de technologie à l'adresse des pays d'Europe centrale et d'Europe orientale, le TEM a ceci d'unique qu'il permet non seulement le transfert de technologie des pays occidentaux développés vers cette région, mais aussi le transfert de technologie, la concertation et l'échange d'idées et de connaissances entre pays participants. Le potentiel technique accumulé, en termes d'experts formés, constitue aussi une richesse considérable pour le projet, qui peut être mise à profit dans d'autres régions.

21. Le projet bénéficie de la collaboration des organisations internationales traitant des questions de transport, notamment les directions générales compétentes de la Commission de l'Union européenne, la Conférence européenne des ministres des transports, l'Initiative «Europe centrale», la Conférence des directeurs des routes d'Europe de l'Ouest (DREO), le programme HEEP (Highway Engineering Exchange Program) situé aux États-Unis, le Bureau central du projet TER/ONU de Budapest, l'Union internationale des transports routiers (IRU), la Fédération routière internationale (FRI) et l'Association européenne des concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage (ASECAP).

22. De plus, au cours de la période considérée, le Bureau central a continué à suivre la progression des corridors de transport paneuropéens, comme le montre, par exemple, la présence, au nom du secrétariat, du Directeur du projet et de son adjoint à la réunion du Comité directeur du corridor VI à Bratislava le 9 novembre 2004, et à la réunion du Comité directeur du corridor II (seulement le Directeur du projet TEM) à Skrzynky (Pologne) les 12 et 13 mai 2005.

23. De plus, le Directeur du projet a participé à la huitième réunion du Groupe de coordonnateurs de zones et de corridors qui s'est tenue à Bruxelles le 21 avril 2005.

24. La collecte et la cartographie des données TEMSTAT ont été menées à bien au cours de la période considérée. La Réunion TEMSTAT consacrée à cette question s'est tenue à Prague les 7 et 8 mars 2005. Y ont pris part 8 experts des pays participants. À cette occasion, les données sur l'état d'avancement du TEM et les données TEMSTAT 1 et 2 de 2005 ont été transférées au Bureau central, où elles serviront à élaborer le rapport sur l'état d'avancement du TEM, les cartes nationales et régionales et le plan directeur du TEM.

25. La base de données TEMSTAT représente la principale source de données du programme cartographique ArcView du TEM. Ce programme comprend des cartes régionales et nationales de l'état des infrastructures, des cartes des flux de circulation et des cartes du plan directeur du TEM, représentant l'évolution prévue du réseau jusqu'en 2020.

26. En 1993 a été inaugurée la zone V TEM/HEEP (Europe orientale et centrale), la première du genre en Europe, établie avec le soutien financier et technique de la FHWA et de HEEP. Ce dernier organisme est une association sans but lucratif qui s'efforce de favoriser le libre-échange de programmes, systèmes et concepts informatiques entre ses membres, dans les domaines

du génie civil, des transports et de la gestion, en vue d'une utilisation plus efficace des ordinateurs. La mise en place de la zone V HEEP a permis d'offrir aux pays participants et à leurs experts en logiciels un accès libre aux dernières innovations en matière d'ingénierie électronique autoroutière.

27. La réunion annuelle de la zone V TEM/HEEP s'est tenue à Palanga (Lituanie) du 25 au 27 avril 2005. Dans le cadre du programme HEEP de participation des éducateurs et des étudiants, un étudiant de l'Université technique de Vilnius a obtenu une bourse d'étude pour présenter ses recherches à la Conférence internationale annuelle HEEP qui aura lieu à Bismarck, Dakota du Nord (États-Unis d'Amérique), en septembre 2005.

28. Pendant la période considérée, la collaboration déjà très étroite entre le Bureau central du projet et la CEE s'est encore renforcée. Le Directeur du projet a participé à la soixante-septième session du Comité des transports intérieurs de la CEE, qui s'est tenue du 15 au 17 février 2005, et à la Réunion du Groupe de travail des statistiques des transports, qui s'est tenue du 8 au 10 juin 2005 à Genève.

29. Sur recommandation du Président du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) et à l'invitation de la CEE, le Directeur du projet a également participé à une séance de réflexion sur l'avenir du WP.5, le 14 avril, et à une réunion informelle sur les liaisons de transport Europe-Asie, le 15 avril 2005, toutes deux à Genève.

30. La mise en application pratique du mémorandum d'accord conclu entre la CEE et l'Association européenne des concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage (ASECAP) et visant à organiser la collaboration avec le projet TEM s'est poursuivie avec la participation du Directeur du projet au Sommet international sur le financement des réseaux de transport, à Nice (France) du 17 au 19 avril 2005.

31. À la trente-neuvième session du Comité directeur du projet TEM, la version révisée des grandes lignes du plan directeur TEM, qui représente l'un des résultats les plus importants de la stratégie TEM à court terme, a été approuvée. Le plan directeur a pour objectif l'élaboration d'une stratégie de réalisation des objectifs du projet TEM, exprimée en termes de priorités hiérarchisées et actualisées des besoins en transport routier des pays participants, c'est-à-dire qu'il vise i) à déterminer les priorités en matière d'investissement, ii) à établir un calendrier pour leur réalisation, iii) à évaluer les coûts à prévoir et à définir les montages financiers appropriés. Pour assurer aux pays voisins la continuité nécessaire du réseau TEM, il a été proposé que le plan directeur s'étende aussi à huit pays non participants (Biélorus, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Grèce, République de Moldova, Serbie-et-Monténégro, Slovaquie et Ukraine) (voir l'annexe 4). Grâce à la généreuse contribution de 100 000 francs suisses de l'Union internationale des transports routiers, l'élaboration du plan directeur, divisé en 10 dossiers de travail, a commencé en septembre 2003.

32. En se fondant sur les données disponibles, on a établi les projections concernant la population, l'économie et les échanges dans la région du TEM jusqu'en 2020. Pour ce faire, on s'est appuyé à la fois sur les prévisions officielles, les prévisions figurant dans les études internationales et les extrapolations à partir des tendances. Les prévisions relatives à la croissance de l'économie et du trafic ont servi à l'évaluation des projets routiers et autoroutiers dans le cadre du plan directeur.

33. Le but ultime de la méthodologie d'évaluation était d'établir un ordre de priorité des projets afin de faciliter l'élaboration d'une stratégie d'investissement à moyen et à long terme dans la région, ainsi que d'encourager la mise en œuvre de projets ayant de bonnes chances de réussite et conformes aux objectifs du plan directeur. Au total, 319 projets ont été proposés pour inclusion dans le plan directeur. La réalisation du réseau du TEM dans son ensemble coûtera 49 milliards 556 millions d'euros.
34. Un autre résultat très important a trait à la définition du réseau de base, qui était le point de départ du plan directeur pour un réseau de rechange. Ce réseau a été défini par le Bureau central du projet et ses consultants, en étroite collaboration avec les pays participants. Une attention particulière a été accordée aux interconnexions et à la continuité des liaisons additionnelles avec des parties du réseau de base (annexe 5).
35. En outre, on a recensé les goulets d'étranglement possibles pour ce qui est du trafic de camions et d'autobus. Les tronçons du TEM qui pourraient connaître des goulets d'étranglement jusqu'en 2020 ont été énumérés dans le rapport final sur le plan directeur et indiqués également sur les cartes décrivant la situation des goulets d'étranglement en 2005, 2010, 2015 et 2020.
36. Enfin, les sources de financement possibles pour les projets nationaux non assurés d'un financement ont été recensées, tandis que les critères d'accès aux fonds pour les différents pays ainsi que les procédures requises ont été décrits et analysés dans le rapport final sur le plan directeur.
37. On trouvera sur le site Web de la CEE de plus amples renseignements concernant le plan directeur: [www.unece-org/trans](http://www.unece-org/trans).
38. Au cours de la période considérée, la collaboration établie en 1991 avec le Bureau central du projet TER à Budapest s'est poursuivie. Elle a surtout porté sur l'administration des deux projets, sur les possibilités de coopérer avec la Commission européenne aux activités touchant le transport multimodal et sur la résolution coordonnée de toutes les questions relatives à l'élaboration des plans directeurs du TEM et du TER.

\* \* \*

**Annexe 1**

**ÉTAT DU RÉSEAU TEM (au 1<sup>er</sup> janvier 2005)**

PAYS	Longueur totale	PROGRAMMÉE (à l'étude, avant-projet et phases de conception)		EN CONSTRUCTION		EN SERVICE		INDICATEURS COMPARATIFS		
	km	une chaussée	les deux chaussées	une chaussée	les deux chaussées	une chaussée	les deux chaussées	Pourcentage de la longueur totale du réseau	PROGRESSION DE LA CONSTRUCTION (pourcentage de la longueur en construction)	NIVEAU D'EXÉCUTION (pourcentage de la longueur en service)
Numéro de colonne	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Autriche	485	–	–	35	22	35	428	2,1	8,1	91,9
Bosnie-Herzégovine	331	–	319	–	–	–	12	1,4	–	3,6
Bulgarie	925	–	617	–	15	19	274	4,0	1,6	30,7
Croatie	1 465	31	508	6	161	88	742	6,3	11,2	53,7
Géorgie	1 053	–	1 045	–	–	–	8	4,5	–	0,8
Hongrie	1 658	638	276	15	101	67	522	7,1	6,6	33,5
Italie	1 519	–	–	–	4	–	1 515	6,5	0,3	99,7
Lituanie	731	204	12	–	–	254	466	3,1	–	81,1
Pologne	3 317	312	2 178	–	135	86	607	14,2	4,1	19,6
République tchèque	987	–	359	26	85	–	543	4,2	9,9	55,0
Roumanie	3 026	–	2 631	–	202	–	201	13,0	6,7	6,6
Slovaquie	932	–	527	3	45	577	355	4,0	5,0	69,1
Turquie	6 896	–	378	–	293	3 659	2 566	29,6	4,2	63,7
<b>TOTAL</b>	<b>23 325</b>	<b>1 185</b>	<b>8 850</b>	<b>85</b>	<b>1 063</b>	<b>4 785</b>	<b>8 239</b>	<b>100,0</b>	<b>4,7</b>	<b>45,6</b>

Annexe 2

**PROJET D'AUTOROUTE TRANSEUROPEENNE NORD-SUD (TEM):  
PROGRAMME DE TRAVAIL POUR L'ANNÉE 2005**

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2005			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
1.	Mise à jour du réseau TEM, accélération de sa construction et examen des priorités	1.1 <b>I.</b>	Mesures de suivi du plan directeur du TEM, axées sur les projets et besoins prioritaires recensés	1.1.1 Parvenir à la compatibilité maximale entre le réseau TEM, les corridors paneuropéens de transport et les liaisons de transport Europe-Asie	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	
				1.1.2 Formuler des propositions et examiner des mesures visant à éliminer les goulets d'étranglement et à résoudre les problèmes concernant les liaisons manquantes et autres besoins prioritaires en matière d'infrastructures de transport sur les principaux corridors routiers résultant du plan directeur du TEM	Bureau central du projet Gouvernements CEE	*	*	*	
				1.1.3 Étudier les autres liaisons possibles dans la région du TEM, compte tenu de l'approche intermodale, et formuler des propositions pour une éventuelle réalisation	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	
				1.1.4 Présenter et diffuser le rapport final sur le plan directeur, assorti de conclusions et de recommandations	CEE Bureau central du projet	*			



Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2005			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
				1.1.5 Présenter les résultats du plan directeur sur la page TEM du site Web de la CEE	CEE Bureau central du projet	*			
				1.1.6 Publier le bulletin d'information sur le plan directeur et le résumé du rapport, assorti de constatations et de conclusions	CEE Bureau central du projet	*	*		
				1.1.7 Organiser un atelier/séminaire aux fins de l'application des résultats du plan directeur	CEE Bureau central du projet Gouvernements			*	
				1.1.8 Appliquer les mesures de suivi du plan directeur et favoriser leur mise en œuvre en faisant participer le TEM à la recherche de moyens financiers	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
				1.1.9 Définir à grande échelle les mesures techniques et institutionnelles requises pour faciliter la mise en œuvre du plan directeur	CEE Bureau central du projet Gouvernements		*	*	
				1.1.10 Étudier les possibilités d'accélérer la construction du réseau de base du TEM	CEE Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
		1.2 <b>I.</b>	Intégration du TEM dans le nouveau système de transport européen	1.2.1 Renforcer le TEM en tant qu'instrument de contrôle et de gestion de la mise en place des corridors paneuropéens	CEE Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
				1.2.2 Assurer le secrétariat du corridor paneuropéen de transport VI	Bureau central du projet Pologne	*	*	*	*

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2005			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
2.	Promotion du TEM	2.1 <b>I.</b>	Établissement de nouvelles relations avec les pays voisins afin qu'ils adhèrent au projet	2.1.1 Veiller à ce que les représentants de la CEE et du Bureau central entrent en relation avec les pays conformément à l'Accord sur le Fonds d'affectation spéciale pour le TEM pour étudier les possibilités et conditions d'adhésion au projet, tout particulièrement les pays non membres du TEM qui sont inclus dans le plan directeur	CEE Bureau central du projet	*	*	*	*
				2.1.2 Encourager et soutenir par l'intermédiaire du Bureau central du projet les relations bilatérales et multilatérales	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
		2.2 <b>I.</b>	Fournir des informations sur le TEM: brochures, manifestations internationales, informations dans les médias, etc.	2.2.1 Publier régulièrement des communiqués de presse et d'autres types d'information sur les activités du projet	CEE Bureau central du projet	*	*	*	*
				2.2.2 Diffuser dans les pays toute l'information sur le projet	Gouvernements	*	*	*	*
				2.2.3 Mettre à jour en permanence la page Web du projet TEM sur le site Web de la CEE	CEE Bureau central du projet	*	*	*	*
				2.2.4 Imprimer et diffuser la brochure TEM 2005	Bureau central du projet			*	
				2.2.5 Donner aux membres l'information en retour sur le TEM	Bureau central du projet	*	*	*	*

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2005			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
				2.2.6 Être présent aux rencontres concernant les transports européens	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
				2.2.7 Organiser des manifestations régionales et nationales pour présenter le projet et y participer	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
				2.2.8 Renforcer le Bureau central du projet en lui assurant des ressources financières et humaines plus abondantes	CEE Gouvernements	*	*	*	*
3.	Assurer sur le réseau TEM des conditions de conduite sûres, durables et homogènes en concourant à sa conception, à sa maintenance, à son exploitation et à sa gestion	3.1 <b>I.</b>	Systèmes d'information TEM	3.1.1 Exécuter les activités courantes prévues pour la zone V HEEP	Bureau central du projet Lituanie		*		
				3.1.2 Traitement des données des bases TEMSTAT	Bureau central du projet	*		*	
				3.1.3 Rencontres avec les interlocuteurs de TEMSTAT	Bureau central du projet Gouvernements		*		
				3.1.4 Élaboration des cartes TEMSTAT pour 2005	Bureau central du projet			*	

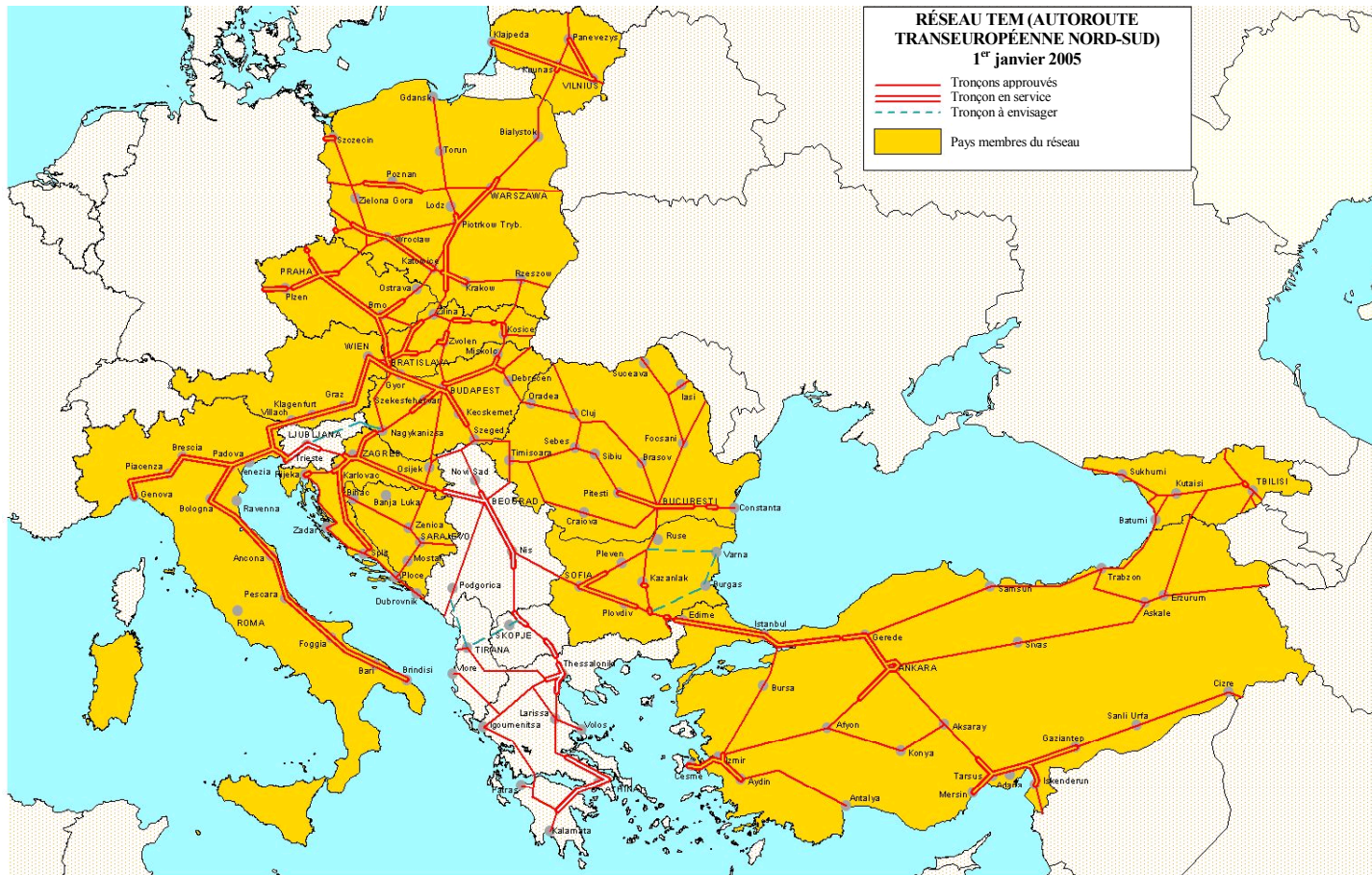
Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2005			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
		3.2 <b>II.</b>	Table ronde permanente du TEM pour le développement et la coordination de la construction et de l'exploitation des autoroutes dans la région sud-ouest du projet	3.2.1 Réunion ordinaire de la Table ronde permanente	Bureau central du projet Autriche Bosnie-Herzégovine Croatie Hongrie Italie Slovaquie				*
				3.2.2 Promouvoir ensemble le projet auprès des sources éventuelles de financement de l'UE	CEE Bureau central du projet Gouvernements intéressés	*	*	*	*
				3.2.3 Réunion du Groupe de travail de la Table ronde permanente	Bureau central du projet Gouvernements intéressés		*		
4.	Intégration du réseau TEM dans le système paneuropéen de transport	4.1 <b>I.</b>	Coopération avec les organes compétents des communautés européennes et autres organisations et institutions publiques de l'Union européenne	4.1.1 Coopérer avec les directions générales TREN, REGIO, ÉLARGISSEMENT de la Commission européenne	CEE Bureau central du projet	*	*	*	*
				4.1.2 Coopérer avec l'Initiative «Europe centrale» dans les domaines d'activité liés au transport et d'intérêt commun	CEE Bureau central du projet Gouvernements concernés	*	*	*	*
				4.1.3 Renforcer le dialogue et la coopération avec des organisations non gouvernementales (DREO, Europlatforms, ASECAP, Eurochambres, IRU), des universités et des instituts de recherche	CEE Bureau central du projet Gouvernements Organismes concernés	*	*	*	*

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2005			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
				4.1.4 Promotion des normes définies et des pratiques recommandées en ce qui concerne le projet TEM	CEE Bureau central du projet	*	*	*	*
		4.2	Contribution du TEM au développement des liaisons Europe-Asie	4.2.1 Élaborer une stratégie pour la contribution effective du TEM au développement des liaisons Europe-Asie					
				4.2.2 Établir de nouveaux contacts et nouer de nouvelles relations avec les pays concernés par les liaisons de transport Europe-Asie et encourager ces pays à devenir membres à part entière du projet TEM					
				4.2.3 Assurer le transfert de savoir-faire vers les pays concernés par les liaisons de transport Europe-Asie et partager avec ces pays l'expérience acquise et les pratiques suivies dans le cadre du TEM					
		4.3 <b>I.</b>	Coopération avec d'autres pays et entités	4.3.1 Mettre en place une coopération étroite avec d'autres initiatives et projets connexes	CEE Bureau central du projet	*	*	*	*
				4.3.2 Développer les contacts avec les ONG européennes pour étudier les possibilités de coopération	CEE Bureau central du projet	*	*	*	*

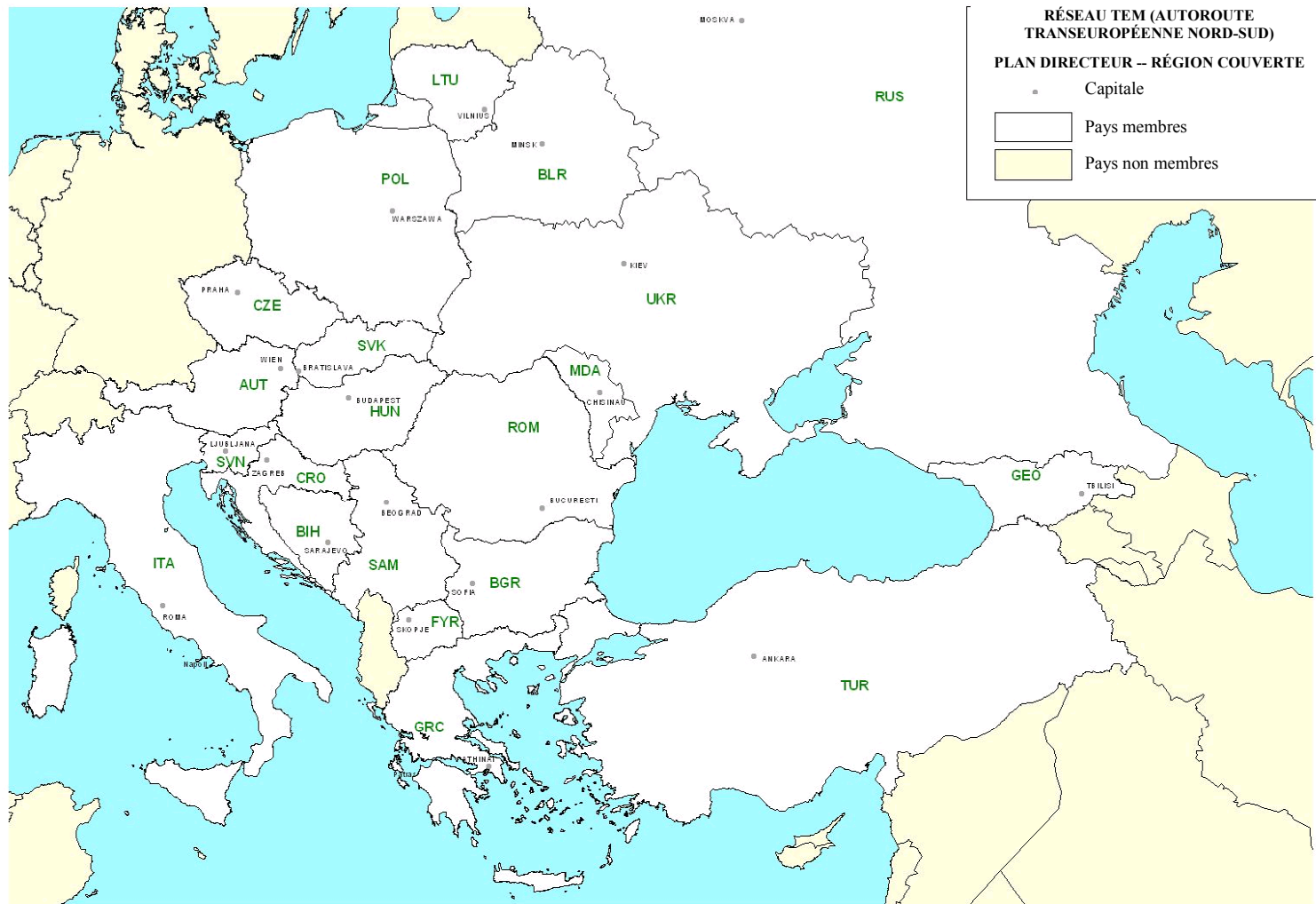
Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2005			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
				4.3.3 Établir des liens entre les plans TEM et les autres éléments du réseau (rail, ports de mer, ports intérieurs, aéroports)	CEE Bureau central du projet Gouvernements				*
				4.3.4 Repérer les connexions entre le réseau TEM et les réseaux de transport des régions voisines	CEE Bureau central du projet			*	*
				4.3.5 Assurer la participation du TEM à l'application des nouvelles technologies et techniques (STI, télématique, informatique, etc.)	CEE Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
5.	Amélioration de la gestion du projet	5.1 <b>I.</b>	Activités du Comité directeur	5.1.1 Sessions ordinaires	CEE Bureau central du projet Gouvernements		*		*
		5.2 <b>I.</b>	Coopération avec la CEE	5.2.1 Poursuivre et renforcer la coopération avec le Comité des transports intérieurs de la CEE et ses organes subsidiaires	CEE Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
		5.3 <b>I.</b>	Coopération entre les pays du TEM pour tout ce qui concerne le transport routier	5.3.1 Interroger les gouvernements sur leurs besoins	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*

### Annexe 3

## RÉSEAU TEM (AUTOROUTE TRANSEUROPEENNE NORD-SUD)



**Annexe 4**





## Annexe 5

