



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2002/1/Add.8
31 mai 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports
(Quinzième session, 2-4 septembre 2002,
point 5 de l'ordre du jour)

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS

Additif 8

Transmis par le Gouvernement de la Slovaquie

Note: À sa cinquante-neuvième session, le Comité des transports intérieurs, en application d'une décision adoptée à sa quarantième session (ECE/TRANS/42, par. 45), a décidé de distribuer aux gouvernements le questionnaire portant sur les principaux critères permettant d'apprécier les faits nouveaux importants en matière de transports intérieurs survenus dans les pays membres et présentant un intérêt général pour les gouvernements (ECE/TRANS/119, par. 52).

* * *

I. Aspects généraux de la politique de la République slovaque relative aux transports

Le Gouvernement de la République slovaque, dans sa résolution n° 21/2000, a adopté la mise à jour et les Principes directeurs de la République slovaque relatifs aux transports, qui constituent le document de base concernant le secteur des transports. La politique de transports publics de la République slovaque est formulée dans des ensembles de principes actualisés et dans 16 activités sélectionnées, pertinentes et assorties de calendriers, qui sont annexés à la résolution.

En décembre 2001, le Gouvernement de la République slovaque a examiné le document sur la mise en œuvre des activités qui ont suivi l'adoption des principes actualisés relatifs à la politique des transports publics. À la date de l'élaboration du présent document, sur les 16 activités sélectionnées concernant la réglementation législative et la conception du développement mentionnées dans la résolution gouvernementale n° 21/2000, le Ministère des transports, des postes et télécommunications avait mis en œuvre 12 activités à court terme, conformément aux objectifs fixés dans les Principes directeurs de la République slovaque relatifs aux transports publics.

Sur la base de la résolution gouvernementale n° 230/2000 relative à la conception de la décentralisation et de la modernisation de l'administration publique, le Ministère des transports, des postes et télécommunications de la République slovaque a élaboré un projet concernant le transfert aux collectivités locales autonomes de compétences de l'Administration centrale dans le secteur des transports. Le transfert aux unités territoriales locales autonomes supérieures de compétences en matière d'économie des transports et d'économie routière est effectué conformément à la loi n° 416/2001 Coll. relative au transfert de certaines activités des organes de l'Administration centrale aux municipalités et aux unités territoriales supérieures.

En juin 2002, le Ministère des transports, des postes et télécommunications soumettra au Gouvernement pour examen, conformément à la résolution gouvernementale n° 21/2000, un projet concernant l'élaboration d'une politique régionale de transport au niveau des régions, dans laquelle l'accent sera mis sur la promotion de systèmes de transports intégrés.

Transports routiers

- Le Gouvernement a créé les conditions favorables à la transformation et privatisation des sociétés slovaques de transport en autobus;
- Concernant la réduction de la pollution de l'air, le Gouvernement assurera le passage au gaz et l'adaptation écologique des transports publics urbains et favorisera le développement des systèmes de transports intégrés;
- Mise en place de systèmes de transports intégrés dans les grandes villes et les zones périurbaines;
- Renouvellement du parc de véhicules.

Transports par voie navigable

- Conception d'une évolution des voies navigables intérieures et des voies d'importance internationale conformément à l'Accord AGN, en particulier le Danube (172 km);
- Préparation de la voie navigable de Vážka (la section Komárno-Sered' est déjà opérationnelle);
- Projet à long terme: création d'une liaison entre la ligne Danube – Labe – Odra et la ligne de transport ferroviaire de Váh.

L'état actuel de l'infrastructure de la ZSR (société de chemins de fer de la République slovaque) reflète un niveau technique nettement inférieur à la norme des pays européens développés. Le principal défaut de l'infrastructure actuelle de chemins de fer est la faiblesse des vitesses possibles sur les lignes de la ZSR. Le développement de l'infrastructure ferroviaire de la République slovaque s'appuie sur les accords internationaux de base AGC et AGTC, les corridors paneuropéens IV, V et VI et le tronçon nord-sud du corridor IX, et sur la prise en compte des principes particuliers ou généraux et des conditions technologiques par la modernisation de ces lignes. Les décisions importantes concernent la modernisation des lignes de transport ferroviaire, de certaines gares frontalières, du réseau d'information et des nœuds ferroviaires. La coordination des mesures tendant à améliorer et à respecter les paramètres des lignes susmentionnées avec les pays voisins est assurée par l'IUC et l'OSŽD et lors de discussions bilatérales avec les sociétés de chemins de fer.

Dans sa résolution n° 830 du 18 octobre 2000, le Gouvernement slovaque a adopté le projet concernant la transformation et la restructuration de la ZSR, qui a principalement pour but d'assurer la rationalité économique des chemins de fer, de fournir les fonds publics nécessaires, de soutenir la concurrence économique dans le secteur et de créer des conditions favorables à une diminution importante des conséquences sociales des changements, et d'adapter ce secteur aux exigences de l'Union européenne. La réalisation du projet susmentionné a consisté en partie à créer la Železnická spoločnosť a.s. (société de chemins de fer), qui a repris les services de transport et les activités commerciales de la Société des chemins de fer de la République slovaque.

L'amélioration de la sécurité des transports ferroviaires est l'une des priorités de la ZSR en dépit du fait que les statistiques des années récentes concernant les accidents ne sont pas très positives. Une telle amélioration dépend étroitement des investissements consacrés aux infrastructures, en particulier à la modernisation des voies et à la mise en place de systèmes de sécurité, surtout sur les lignes régionales. La réduction des incidences sur l'environnement est assurée par des mesures de protection de la qualité de l'air contre les matières polluantes. La mesure la plus importante dans le domaine de la protection de l'environnement a été le passage au gaz et une autre concernait la protection de l'eau. Le niveau de pollution causé par les eaux usées est influencé en grande partie par la dégradation morale et physique du fonds pour l'aménagement de l'environnement. Sur le plan technique, les stations d'épuration des eaux usées sont dans un état médiocre. En conséquence, une attention spéciale sera accordée à ce problème qui, en outre, exige des investissements importants. Des risques de pollution de l'eau sont créés par la présence de chargements abandonnés par suite du surchargement prolongé de grandes lignes de transport de voyageurs et de fret. Des opérations de dépollution à long terme

de la terre et de l'eau sont en cours, en particulier au niveau du nœud ferroviaire de Čierna nad Tisou, sous la supervision d'organismes administratifs. Parmi les aspects positifs, il est à noter qu'aucun accident écologique important n'a eu lieu en 2001.

II. Aspects économiques, techniques et opérationnels

Transports ferroviaires

Les changements techniques les plus importants envisagés concernent la ligne E 63 sur laquelle des travaux de modernisation des voies sont en cours pour autoriser des vitesses de l'ordre de 160 km/h. Une partie des travaux de modernisation auront pour but d'assurer la transmission des décisions centrales au moyen de matériel électronique sécurisé. Un tel matériel, de type Ebilock, est en cours d'installation à la station de Čadca, sur la ligne E 40.

La création de la Železníčná spoločnosť a.s. (société de chemins de fer), qui est une nouvelle société commerciale, devrait permettre d'optimiser les activités commerciales de transport de marchandises et de voyageurs par une gestion efficace des services de transport et des méthodes d'achat, ainsi qu'une utilisation rationnelle du matériel mobile.

Parmi les éléments et les risques apparemment négatifs qui influent sur les activités de transport ferroviaire, on trouve la restructuration du secteur du rail slovaque, qui met l'accent sur une réduction du nombre d'étapes de fabrication nécessaires. Parmi les éléments positifs qui peuvent influencer sur les résultats et la compétitivité du rail, on trouve le fort potentiel de croissance économique des Républiques polonaise, tchèque et hongroise et des États de l'ex-URSS. En outre, le développement continu des transports de matières premières provenant de ces États pourra être accepté à condition qu'il ne soit pas influencé par des considérations sociales mais principalement par les politiques tarifaires et de prix des pays situés à l'est de nos frontières.

Le nombre de services de transport est également influencé par l'émergence éventuelle de nouvelles entités dans le secteur du transport ferroviaire, par exemple une nouvelle société commerciale opérant dans un cadre normal de concurrence commerciale. Plus l'adhésion de la Slovaquie et d'autres États voisins à l'Union européenne se rapprochera, plus les pressions concurrentielles augmenteront, et plus il faudra s'attendre à ce que des sociétés étrangères telles que DB, ÖBB et d'autres encore tentent d'entrer dans notre marché des transports.

Des travaux de recherche portant sur le secteur des transports ferroviaires sont entrepris par VVUŽ Žilina pour le compte de la société Železníčná spoločnosť a.s. L'accent y est mis sur la transformation des transports régionaux, la quantification des effets externes sur les transports et l'application des normes de qualité européennes aux services publics de la République slovaque.

Transport combiné

Concernant le transport combiné, les renseignements ci-après sont fournis en réponse au point 8 du questionnaire (II. Aspects économiques, techniques et opérationnels):

- Le volume des marchandises transportées sur le territoire de la République slovaque a augmenté de 43,3 % (de 404 000 à 570 000 tonnes) de 1996 à 2001. Les transports intérieurs sont restés à un niveau stable, environ 15 000 tonnes, tandis que le

transport combiné des importations et des exportations a augmenté, en particulier pour les opérations de transit;

- La société 'Železničná spoločnosť' a.s. dispose de 212 nouveaux wagons de transport combiné dont 152 nouveaux wagons destinés au transport des conteneurs et des superstructures échangeables, achetés avec des fonds provenant du budget de l'État, et de 60 wagons spéciaux pour le transport combiné accompagné et non accompagné, achetés avec des fonds propres de la ZSR;
- Il existe sur le territoire de la République slovaque des réseaux de transport combiné comportant des gares à Bratislava, Žilina, Ružomberok, Košice, Čierna nad Tisou, Dobra pri Čierna nad Tisou, Nový Zámky a Dunajská Streda. Une gare de transport combiné est en cours de construction à Zvolen;
- En 2002, le transport combiné est assuré par des trains spéciaux sur les lignes suivantes:

1. Slovaquie – République tchèque

Opérateur: EUROPEAN RAIL SHUTTLE, Rotterdam
Ligne: Bratislava ÚNS – Prague Žižkov
Gares intermédiaires: Kúty/Lanžhot
Unité de transport: VK
Paramètres de train: poids brut: 900 t, 16 wagons
Fréquence: 3 fois par semaine , aller-retour

2. Slovaquie – République tchèque

Opérateur: METRANS (Danubia a.s.), Dunajská Streda
Ligne: Dunajská Streda – Prague Uhřetěves
Gares intermédiaires: Kúty/Lanžhot
Unité de transport: VK
Paramètres de train: poids brut: 1 000 t, 600 m/1 300 t, 600 m
Fréquence: ŽSR - ČD, 3 fois par semaine; ČD – ŽSR, 5 fois par semaine

3. Hongrie – Allemagne

Opérateur: KOMBIVERKEHR
Ligne: Budapest Jozsefvaros – Hambourg, Bremenhaven
Gares intermédiaires: Rajka/Rusovce – Kúty/Lanžhot – Dečín/Bad Schandau
Unité de transport: VK
Paramètres de train: poids brut: 1 200 t, 600 m
Fréquence: 12 trains par semaine

4. Hongrie – République tchèque

Opérateur:	EUROPEAN RAIL SHUTTLE, Rotterdam
Ligne:	Budapest Jozsefvaros – Prague Žižkov
Gares intermédiaires:	Szob/Stúrovo – Kúty/Lanžhot*
Unité de transport:	VK
Paramètres de train:	poids brut: 1 300 t, 600 m
Fréquence:	2 trains aller-retour par semaine

5. République tchèque – Roumanie

Opérateur:	EUROPEAN RAIL SHUTTLE, Rotterdam
Ligne:	Prague Žižkov – Bucarest
Gares intermédiaires:	Lanžhot/Kúty – Štúrovo/Szob – Lökösháza/Curtici ou Lanžhot/Kúty – Komárno/Komárom – Lökösháza/...
Unité de transport:	VK
Paramètres de train:	poids brut: 1 300 t, 600 m
Fréquence:	1 train par semaine, aller-retour

Lignes de transport combiné envisagées

- > Budapest – Gliwice
- > Dimitrovgrad – Gliwice
- > Prague – Győr
- > Győr – Swinoujscie
- > Trieste – Dunajská Streda – Prague
- > Koper – Dunajská Streda – Prague

Dans les dispositions du contrat entre la République slovaque et la société 'Železničná spoločnosť' a.s. relatives aux services de transport combiné en système RoLa pour la période 2001-2005 sont proposées des liaisons pour lesquelles des services de transport combiné peuvent être offerts.

* Depuis le 1^{er} février 2002, la ligne Budapest Jozsefvaros – Prague Žižkov a été déviée par PS Komárom/Komárno à cause de l'impossibilité d'effectuer les contrôles phytosanitaires et vétérinaires à PPS Szob/Stúrovo. À l'heure actuelle, on étudie la possibilité de mettre en place une déviation par la gare de Budapest Kikoto.

N ^{os} de lignes	Longueur (km)	Lignes	
č. 1	546	Čierna nad Tisou/frontière nationale	Bratislava – Pálenisko
	544	Čierna nad Tisou/frontière nationale	Bratislava UNS
č. 2	403	Čierna nad Tisou/frontière nationale	Lúky pod Makytou/frontière nationale
č. 3	429	Plaveč/frontière nationale	Devínska Nová Ves/frontière nationale
č. 4*	108	Nové Zámky	Devínska Nová Ves/frontière nationale
č. 5*	4	Čierna n. Tisou	Čierna n. Tisou/frontière nationale
č. 6*	298	Trstená	Komárno/frontière nationale
č. 7*	293	Trstená	Štúrovo/frontière nationale
č. 8*	316	Trstená	Devínska Nová Ves/frontière nationale
č. 9	291	Skalité/frontière nationale	Štúrovo/frontière nationale
č. 10	292	Skalité/frontière nationale	Komárno/frontière nationale
č. 11	279	Skalité/frontière nationale	Rusovce/frontière nationale
č. 12	116	Plaveč/frontière nationale	Čaňa/frontière nationale
č. 13	277	Čadca/frontière nationale	Komárno/frontière nationale
č. 14	276	Čadca/frontière nationale	Štúrovo/frontière nationale

* Sur les lignes n^{os} 4 à 8, le transport sera assuré par des wagons à plancher surbaissé (chargement horizontal).

Des accords bilatéraux portant sur le transport combiné ont été conclus dans le cadre de la coopération internationale avec l'Autriche, la Bulgarie, la Croatie, la Hongrie, la Lituanie, la Pologne, la République tchèque et la Slovénie. Une mise à jour des accords conclus avec la République de Hongrie est en cours d'élaboration.

- À l'initiative d'opérateurs de transport combiné, l'Association de chargeurs de Slovaquie, l'Association patronale des transports, des postes et des télécommunications de la République slovaque et l'Union des entreprises de transport combiné ont été créées.
- Un Conseil du transport combiné a été créé dans le cadre de l'Association patronale des transports, des postes et des télécommunications de la République de Slovaquie. Le but essentiel du Conseil est de créer des conditions favorables au développement du transport combiné. Sont notamment représentés dans le Conseil certains organes de l'administration centrale de l'État, l'Université de Žilina, la société 'Železničná spoločnosť', a.s., SPaP, a.s., des opérateurs de transport combiné, ČESMAD Slovakia et l'Association de chargeurs de Slovaquie

- Des informations montrant l'importance du transport combiné sont publiées dans des revues spécialisées et par les médias électroniques. Depuis 1996 se tient chaque année une conférence internationale baptisée «EUROKOMBI» au cours de laquelle des spécialistes internationaux et nationaux du transport combiné procèdent à des échanges de résultats d'expérience.

III. Infrastructure

Le Gouvernement de la République slovaque a adopté la résolution n° 1033/2001 sur la Conception de l'aménagement du territoire slovaque, 2001. Ce document, qui porte sur l'aménagement stratégique de l'ensemble du pays, concerne un secteur crucial des transports, des postes et des télécommunications qui, conformément aux buts définis dans la politique relative aux transports publics, prévoit des réserves territoriales dans la perspective de la création future de l'infrastructure des transports et des éléments techniques, selon la variante polycentrique approuvée pour l'aménagement du territoire slovaque.

Le Ministère des transports, des postes et des télécommunications a examiné les conditions complexes existant dans ce secteur, en coopération avec le Ministère de l'environnement pour définir des normes minimales pour les villes, en mettant l'accent sur des transports et des moyens techniques, qui soient conformes aux normes de l'Union européenne, dans le cadre de l'élaboration de la conception des projets infrastructurels de la République slovaque.

Les programmes de développement sectoriels concernant les travaux publics prioritaires pour les périodes 2002-2004 et 2003-2005 ont été élaborés conformément à la loi n° 254/1998 Coll. sur les travaux publics et reflètent les intentions du Ministère des transports, des postes et des télécommunications concernant l'évolution de l'infrastructure des transports. Ces programmes constituent un élément important des programmes de développement nationaux qui sont adoptés chaque année par le Gouvernement slovaque. Pour ce qui est de leur mise en œuvre, les priorités dans le secteur des transports, définies dans les déclarations d'orientation du Gouvernement sont conditionnées par la rareté des ressources financières disponibles. En ce qui concerne le développement de l'infrastructure des transports, ce secteur a créé des conditions propices à une utilisation efficace des ressources provenant du budget de l'État ou des prêts garantis par l'État. La construction et la modernisation des corridors de transport multimodal IV, V et VI constituent une priorité essentielle. Le secteur des transports a réévalué sa politique d'investissement. Il appuie l'élaboration et la mise en œuvre des projets appliquant des normes qui reflètent leur efficacité économique, leur importance sociale et leur acceptabilité environnementale.

Le Programme opérationnel sectoriel pour les transports et les télécommunications constitue un élément important du Plan national de développement régional de la République slovaque pour 2001-2006, adopté par le Gouvernement de la République slovaque dans la résolution n° 240/2001. Ce programme envisage également des travaux publics relevant du Ministère des transports, des postes et télécommunications financés par des fonds de préadhésion à l'Union européenne. Conformément à la résolution gouvernementale n° 133/2002 concernant une proposition relative à la version finale du Plan national de développement régional et conformément aux méthodes de l'Union européenne, le Ministère des transports, des postes et télécommunications adapte actuellement ce document de développement au plan national de développement de la République slovaque récemment restructuré.

Conformément à la stratégie nationale ISPA actualisée pour le secteur des transports, qui a été adoptée dans la résolution gouvernementale n° 22/2002, le Ministère des transports, des postes et télécommunications met en place, dans le cadre de l'élaboration de projets relevant de l'ISPA, toutes les conditions préalables requises pour se voir allouer des fonds ISPA. Au titre de la période 2001-2006, il a mis en œuvre 12 projets prioritaires concernant les transports d'un coût total de 1 milliard 258 millions d'euros, sur lesquels huit projets ont pour but d'assurer la modernisation des lignes de chemin de fer. Concernant la construction de sections autoroutières, il a assuré la mise en œuvre de quatre projets.

Conformément à la législation relative aux achats publics, la réalisation des conditions sectorielles globales de préadhésion est en cours à titre provisoire pour permettre à l'État de prendre des décisions techniques en vue de la construction d'infrastructures de transport, notamment des routes et des autoroutes, et la modernisation de lignes de chemin de fer.

Des services de plus en plus importants de transport et transit par voies de navigation intérieures sont assurés non seulement par l'aménagement de nouvelles voies de navigation mais aussi par la modernisation des ports publics de Bratislava, Komárno et Štúrovo, moyennant la modernisation des techniques de transport des marchandises, et notamment par l'introduction de technologies nouvelles. En ce qui concerne le port de Bratislava il est ainsi envisagé de construire un nouveau centre moderne de transfert pour les marchandises liquides, des installations de transfert de marchandises granulaires et des installations de stockage. Concernant la gestion des activités portuaires, des systèmes intelligents de gestion de l'information sont mis en place progressivement et seront reliés au système d'information pour la gestion des opérations de transport par voies navigables. Pour améliorer les transports par voies navigables, notamment leur intérêt économique et social et leur utilité pour tous les sujets possibles de la chaîne logistique, un centre expérimental de services d'informations fluviales pour la Slovaquie couvrant les écluses situées sur le Danube entre les ports de Freudenu (Autriche) et Budapest (Hongrie), soit une section d'une longueur totale de 280 km, est en cours de construction.

Nombre de voyageurs transportés en 2000

Indicateur:	Voyageurs transportés (en milliers)
Transports publics par rail	66 806
Transports publics par route	604 249
Transports publics par voies navigables	80
Transports publics par avion	146
Transports publics urbains	404 539
Transports routiers non publics	5 267
Nombre total de voyageurs transportés	1 081 087

Marchandises transportées en 2000

Indicateur:	Marchandises transportées (en milliers de tonnes)
Transports publics de marchandises, par rail	54 177
Transports publics de marchandises, par route	39 680
Transports publics de marchandises, par voies navigables	1 607
Transports publics de marchandises, par avion (tonnes)	50
Transports routiers non publics	31 552
Quantité totale de marchandises transportées	227 016

Transports par voies navigables

Dans le cadre des programmes de développement des infrastructures de transport non financées par l'État, on s'est attaché à mettre en commun les ressources financières provenant de sources publiques et de programmes internationaux de développement afin de construire des voies et corridors internationaux de transport. L'aide au développement de moyens de transport écologiques par voies navigables contribue fortement à la construction de voies navigables, conformément à la politique nationale d'aide économique en faveur des régions et de l'environnement. Elle consiste principalement à doter les ports publics de moyens de transfert techniquement et économiquement adaptés et aussi à assurer leur développement, la construction de nouveaux moyens de transfert adaptés aux villes et campagnes concernées en portant atteinte le moins possible à l'environnement, et à soutenir les activités des petites et moyennes entreprises. Pour appuyer la mise en œuvre de ces projets, des mesures législatives, juridiques et organisationnelles reflétant le point de vue de l'État et des organisations internationales pertinentes sont en cours d'élaboration.

Parmi d'autres orientations importantes du développement des transports par voies de navigation intérieures figure la mise en place de systèmes de transports complexes desservant des unités territoriales en utilisant des transports combinés adaptés à des centres industriels reliés aux infrastructures portuaires.

Ces dernières années, les progrès dans le secteur des transports par voie de navigation intérieure ont été inégaux en raison essentiellement de conflits locaux qui ont eu une influence négative sur l'ensemble des opérations effectuées sur le Danube qui est la principale voie de navigation. Un nombre important d'activités de transport intérieures mais surtout internationales ont été effectuées sur la section slovaque de cette voie de navigation. Les activités de transport par voies navigables représentent quelques dixièmes seulement de l'ensemble des transports intérieurs en Slovaquie mais davantage en termes de tonnes-km. Une normalisation des conditions de navigation sur le Danube et d'autres travaux de construction visant à améliorer les paramètres de l'ensemble de la voie navigable du Danube, de la mer du Nord à la mer Noire, stimulera les activités de transport fluvial en endommageant l'environnement le moins possible.

La construction progressive de la voie de navigation intérieure de Važka sera positive non seulement parce qu'elle entraînera une augmentation des activités de transport fluvial, mais aussi parce qu'elle aidera les petites et moyennes entreprises des secteurs du tourisme et des sports de voile.

Transport combiné

En rapport avec la section III (Infrastructure, point 11), on notera, qu'il y aura une augmentation du nombre de liaisons et systèmes de transport combiné, conformément aux projets concernant la modernisation des lignes de chemin de fer mais aussi une rénovation de l'infrastructure matérielle et technique des gares de transport combiné. Une attention particulière est accordée aux gares de transport combiné de Žilina, Košice et Bratislava où les conditions d'une évolution se sont stabilisées. À partir de 2002, un service complet sera assuré à la gare de transport combiné de Dobrá pri Černej nad Tisou.

Transports ferroviaires

En matière d'investissement, les priorités concernant le développement du réseau ferroviaire sont principalement:

- La mise en œuvre du programme de modernisation des corridors ferroviaires de transit;
- La modernisation de gares interfrontalières;
- L'achèvement de la construction de nœuds et de gares ferroviaires importants;
- La modernisation des autres parties du réseau;
- La modernisation du réseau de communications.

En ce qui concerne la modernisation des corridors ferroviaires de transit, la nécessité d'assurer l'entretien du matériel de sécurité tout en poursuivant les opérations pendant les travaux de construction exige de modifier les approches technologiques appliquées dans ce domaine d'une manière qui consisterait à installer d'abord le nouveau matériel de sécurité puis à achever les travaux de construction, activités qui, jusqu'à maintenant, ont été menées parallèlement.

Les sources de financement des projets d'infrastructure sont l'ISPA, les subventions provenant du budget de l'État et les prêts accordés par des banques telles que la BEI et la BERD.

B. Données

- a) La ZSR: 22 849 employés; la ŽS a.s.: 21 276 employés;
- b) Le montant total des investissements consacrés chaque année aux infrastructures est de l'ordre de 3,5 milliards de couronnes slovaques et le montant consacré au matériel mobile est de l'ordre de 2,5 milliards de couronnes;

- c) En 2001, 63 295 voyageurs ont été transportés, soit 2 488 000 de voyageurs-km;
- d) Le volume de marchandises transportées a été de 53 234 000 t, soit 10 000 860 tonnes-km;
- e) Longueur du réseau de la ZSR: 3 662 km;
- f) Nombre de wagons de voyageurs: 2 170; nombre de sièges: 104 402; nombre de lits: 5 538; nombre de wagons de marchandises: 19 066; capacité: 931 260 t.

IV. Les transports et l'environnement

Le Plan d'action pour les transports et l'environnement a été élaboré en coopération par le Ministère des transports, des postes et télécommunications et le Ministère de l'environnement. Il tient compte des conclusions de la Conférence ministérielle de Vienne sur les transports et l'environnement de novembre 1997 et contient des principes de base, des orientations stratégiques et des ensembles d'activités visant à résoudre les problèmes posés par les transports et l'environnement sur le territoire de la République slovaque. Le Plan d'action résume 67 mesures spécifiques d'un coût total de 124 millions de couronnes, qui relèvent de plusieurs organismes centraux. La mise en œuvre du Plan d'action devrait couvrir les dix prochaines années. Le Gouvernement de la République slovaque a approuvé le Plan d'action dans sa résolution n° 102/1999 du 3 février 1999. Conformément à l'activité B.3 prévue dans cette résolution, le rapport sur l'exécution des activités inscrites dans le Plan d'action a été présenté au Gouvernement le 1^{er} mars 2001 et examiné le 7 mars 2001, à la suite de quoi la résolution n° 220/2001 a été adoptée. Comme il est indiqué dans le document d'évaluation, lors de l'élaboration des budgets prévus pour 1999 et 2000, des ressources financières n'ont pas pu être mises de côté pour financer les activités inscrites dans le Plan d'action, de telle sorte que ces dernières qui se rapportaient principalement à des objectifs à cours et à moyen terme, ont dû être financées sur le budget des ministères concernés.

Cela étant, le Ministère des transports, des postes et télécommunications coopère avec les Ministères de l'environnement, des finances, de l'économie, des affaires étrangères, de l'intérieur, de l'éducation, du travail et des affaires sociales et avec l'Institut de recherche sur les transports.

Dans le cadre du Plan d'action pour la mise en œuvre de la stratégie nationale concernant la protection de la biodiversité de la Slovaquie, le Ministère des transports, des postes et télécommunications et le Ministère de l'environnement coopèrent avec les organismes municipaux et régionaux et avec le secteur tertiaire aux fins de l'aménagement du territoire. Ce programme devrait être mené à terme en 2010 dans le cadre des mécanismes complexes d'investissement et de développement régional du Ministère des transports, des postes et télécommunications de la République slovaque.
