



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/2004/4  
20 août 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-dix-huitième session, 27-29 octobre 2004  
point 5 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 des Nations Unies 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 2004 était de 23 389 km, dont 9 978 étaient en service et 1 025 en construction (annexe 1). On trouvera à l'annexe 4 une carte schématique du réseau en 2004.
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 (18,8 % du réseau national TEM en construction) et l'Italie le pourcentage le plus élevé d'achèvement de son réseau (99,7 %). Au total, 42,7 % de l'ensemble du réseau TEM étaient en service et 4,4 % en construction.
7. Bien qu'il ne soit pas complètement achevé, le TEM fonctionne déjà réellement, grâce aux couloirs 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:
  - a) 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 de remboursement des coûts de construction par les utilisateurs approprié;
  - b) Aider à concevoir, construire, entretenir, exploiter et 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;
  - c) Étudier, compte tenu des contraintes économiques actuelles, la possibilité d'améliorer les routes existantes et de construire les autoroutes par étapes;
  - d) 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;
  - e) 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 27 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 et unième) session du 31 mai au 2 juin 2004, à Antalya (Turquie). La prochaine session (quarante-deuxième) aura lieu du 29 novembre au 1<sup>er</sup> 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 2005.

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 financées par les contributions en espèces ou en nature des pays participants exclusivement. 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. Étant donné que le montant de cette contribution a été fixé en 1992 et que, depuis, la dépréciation du dollar des États-Unis et l'inflation, sans compter l'intensification des activités, ont eu des effets négatifs sur le coût d'exploitation du projet, le Comité directeur, à sa dernière session tenue à Antalya (Turquie), a souscrit à une proposition de la CEE tendant à ce que chaque gouvernement participant verse au budget de l'exercice 2004 une cotisation exceptionnelle de 2 500 dollars (soit au total 32 500 dollars). 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 continue de ses activités techniques, économiques et de gestion.

16. D'après le rapport financier de 2003, approuvé à la quarante et unième session du Comité directeur, les crédits totaux disponibles pendant l'exercice 2003 s'élevaient à 103 801 dollars et les dépenses totales (y compris les frais de soutien aux programmes de la CEE) à 87 979 dollars, ce qui laisse un solde créditeur non engagé de 15 822 dollars au 31 décembre 2003.

17. Le budget ajusté et le programme de travail du TEM pour 2004, établis sur la base des dispositions de l'Accord sur le Fonds d'affectation spéciale et approuvés à la quarantième (12-14 novembre 2003, Trieste) et à la quarante et unième session du Comité directeur (31 mai-2 juin 2004, Antalya), sont joints au présent rapport en tant qu'annexes 2 et 3.

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 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, la Division des transports de l'OCDE, l'Initiative «Europe centrale», les 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 à l'examen, le Bureau central a continué à suivre la progression des couloirs 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 couloir VI à Ostrava (République tchèque) le 24 novembre 2003, et à la réunion du Comité directeur du couloir III à Kiev les 23 et 24 juin 2004.

23. De plus, le Directeur du projet a participé à la sixième réunion du Groupe de coordonnateurs de zones et de couloirs qui s'est tenue à Bruxelles le 15 mars 2004 ainsi qu'à la conférence internationale consacrée à la question des goulets d'étranglement de la future liaison entre la République slovaque et la Pologne (couloir VI), tenue à Bielsko Biala (Pologne) les 22 et 23 janvier 2004.

24. La collecte et la cartographie des données TEMSTAT se sont développées avec succès au cours de la période à l'examen. La Réunion TEMSTAT consacrée à cette question, organisée parallèlement à la Réunion du projet TEM et des représentants du Sous-Groupe des données routières de la Conférence des directeurs des routes d'Europe de l'Ouest (DREO), s'est tenue à Prague les 18 et 19 mars 2004. Y ont participé 11 experts des pays participants. À cette occasion, les données sur l'état d'avancement du TEM et les données TEMSTAT 1 et 2 de 2004 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 novembre 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 Liptovsky Jan (Slovaquie) du 17 au 19 mai 2004. Dans le cadre du programme HEEP de participation des éducateurs et des étudiants, un étudiant de l'Université technique de Bratislava a obtenu une bourse d'étude pour présenter ses recherches à la Conférence internationale annuelle HEEP qui aura lieu à Lincoln, Nebraska (États-Unis d'Amérique), en septembre 2004.
28. Pendant la période examinée ici, 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-sixième session du Comité des transports intérieurs de la CEE, qui s'est tenue du 17 au 19 février 2004, et à la Réunion du Groupe de travail des statistiques du transport qui s'est tenue du 9 au 11 juin 2004 à Genève. Le Directeur adjoint a pris part, en sa qualité de membre du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts CEE de la sécurité dans les tunnels, à la septième session de ce Groupe qui s'est tenue à Barcelone (Espagne) les 19 et 20 janvier 2004.
29. Le Groupe de travail de la 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 TEM s'est réuni à Trieste le 11 novembre 2003. Y participaient les représentants de quatre pays, de la CEE, de l'Initiative «Europe centrale» et du Bureau central du projet. On notera à ce propos que le Gouvernement italien, agissant en étroite collaboration avec les autorités de la région italienne de Friuli-Venezia Giulia, est en voie de créer à Trieste le Centre de transport intermodal qui sera également utile à la CEE et au projet TEM.
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) pour organiser la collaboration avec le projet TEM s'est poursuivie avec la participation des représentants de 10 pays participants, du Directeur du projet et de son adjoint à l'Atelier du Bureau de liaison TEM/ASECAP/ASFINAG (société autrichienne de financement des autoroutes et de voies rapides) consacré à la perception électronique des péages comme méthode de financement, organisé à Vienne le 29 mars 2004. D'autre part, à l'invitation des organisateurs, le Directeur du projet a également participé aux journées d'étude et d'information de l'ASECAP tenues à Vilamoura (Portugal) le 24 mai 2004.

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). 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; elle devrait être achevée à la fin d'octobre 2004. Jusqu'à présent, le Directeur du projet et son adjoint ont pris part à trois réunions (Budapest, Varsovie et Genève) du Groupe de coordination des plans directeurs TEM et TER, présidées par la CEE. De plus, la première Réunion du Groupe d'experts du plan directeur du TEM s'est tenue à Bratislava le 9 février 2004. On trouvera sur le site Web de la CEE ([www.unece.org/trans](http://www.unece.org/trans)) les informations préliminaires et les premières recommandations concernant le plan directeur.

32. Pendant la période à l'examen, 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 à la révision coordonnée des grandes lignes définies pour l'élaboration des plans directeurs du TEM et du TER.

---

## Annexe 1

### ÉTAT DU RÉSEAU TEM (au 1<sup>er</sup> janvier 2004)

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	19	36	16	-	35	414	2,1	1,6	89,0
Bosnie-Herzégovine	331	-	319	-	-	-	12	1,4	-	3,6
Bulgarie	925	-	617	-	15	19	274	3,9	1,6	30,7
Croatie	1 465	311	564	36	257	101	420	6,3	18,8	32,1
Géorgie	1 053	-	1 045	-	-	-	8	4,5	-	0,8
Hongrie	1 658	653	377	20	52	34	522	7,1	3,7	32,5
Italie	1 519	-	-	-	4	-	1 515	6,5	0,3	99,7
Lituanie	731	204	12	-	-	254	466	3,1	-	81,1
Pologne	3 383	425	2 247	-	83	86	542	14,4	2,5	17,3
République tchèque	987	-	414	8	30	8	535	4,2	3,4	54,6
Roumanie	2 983	-	2 735	-	134	-	114	12,8	4,5	3,8
Slovaquie	948	-	487	23	77	588	348	4,1	9,5	68,6
Turquie	6 921	-	378	-	321	3 954	2 268	29,6	4,6	61,3
<b>TOTAL</b>	<b>23 389</b>	<b>1 612</b>	<b>9 231</b>	<b>103</b>	<b>973</b>	<b>5 079</b>	<b>7 438</b>	<b>100,00</b>	<b>4,4</b>	<b>42,7</b>

Annexe 2

**PROJET D'AUTOROUTE TRANSEUROPEENNE NORD-SUD (TEM):  
PROGRAMME DE TRAVAIL POUR L'ANNEE 2004**

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2004			
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>	Élaboration du plan directeur du TEM axée sur les besoins prioritaires identifiés	1.1.1 Parvenir à la compatibilité maximale entre le réseau TEM, les couloirs paneuropéens de transport et le réseau TINA	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	
				1.1.2 Mettre à jour les cartes du réseau TEM et de la circulation, en indiquant les connexions avec les régions voisines et les extensions possibles, ainsi que les points de transfert entre différents modes	Bureau central du projet	*	*	*	
				1.1.3 Examiner dans le cadre du plan directeur du TEM les goulots d'étranglement, les liaisons manquantes et les autres insuffisances à corriger à titre prioritaire dans l'infrastructure des principaux couloirs routiers TEM	Bureau central du projet Gouvernements CEE	*	*	*	
				1.1.4 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	*	*	*	
				1.1.5 Réunion du Groupe de coordination des plans directeurs du TEM et du TER	CEE Bureau central du projet Gouvernements		*	*	
				1.1.6 Réunion du Groupe d'experts du plan directeur	CEE Bureau central du projet Gouvernements Consultants	*	*		



Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2004			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
				1.1.7 Élaboration du document final du plan directeur du TEM			*		
				1.1.8 Présentation et approbation du plan directeur du TEM par le Comité directeur	Bureau central du projet			*	
				1.1.9 Sélectionner les interventions et soutenir leur mise en œuvre en faisant participer le TEM à la recherche de moyens financiers	Bureau central du projet Gouvernements			*	
				1.1.10 Sensibiliser l'opinion publique et faire connaître les résultats du plan directeur	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 couloirs paneuropéens	CEE Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
				1.2.2 Assurer le secrétariat du couloir paneuropéen de transport VI	Bureau central du projet Pologne	*	*	*	*
		1.3 <b>I</b>	Construction du TEM	1.3.1 Donner suite à la réunion sur le stade de la construction de l'autoroute	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
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	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	*	*	*	*

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2004			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
		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 sur l'évolution 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 2004	Bureau central du projet			*	
				2.2.5 Diffuser la brochure sur le TEM	CEE Bureau central du projet			*	
				2.2.6 Donner aux membres l'information en retour sur le TEM	Bureau central du projet	*	*	*	*
				2.2.7 Être présent aux rencontres concernant les transports européens	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
				2.2.8 Organiser des manifestations régionales et nationales pour présenter le projet et y participer	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
				2.2.9 Renforcer le Bureau central du projet en lui assurant des ressources financières et humaines plus abondantes	CEE Gouvernements	*	*	*	*

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2004			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
3.	Assurer sur le réseau TEM des conditions de conduite sûres, durables et homogènes en concourant à sa conception, sa maintenance, son exploitation et sa gestion	3.1 <b>II.</b>	Harmonisation de la signalisation des autoroutes	3.1.1 Participer aux travaux du Groupe de travail CEE de la sécurité et de la circulation routières (WP.1)	CEE Bureau central du projet	*	*	*	*
		3.2 <b>I.</b>	Systèmes d'information TEM	3.2.1 Exécuter les activités courantes prévues pour la zone V HEEP	Bureau central du projet Slovaquie		*		
				3.2.2 Traitement des données des bases TEMSTAT	Bureau central du projet	*		*	
				3.2.3 Rencontres avec les interlocuteurs de TEMSTAT	Bureau central du projet Gouvernements		*		
		3.3 <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	3.3.1 Réunion ordinaire de la Table ronde permanente	Bureau central du projet Autriche Bosnie-Herzégovine Croatie Hongrie Italie Slovaquie				*
				3.3.2 Promouvoir ensemble le projet auprès des sources éventuelles de financement de l'UE	CEE Bureau central du projet Gouvernements intéressés	*	*	*	*
				3.3.3 Réunion du Groupe de travail de la Table ronde permanente	Bureau central du projet Gouvernements intéressés		*		

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2004			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
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 d'intérêt commun	CEE Bureau central du projet Gouvernements concernés	*	*	*	*
				4.1.3 Établir l'habitude de coopérer et de dialoguer 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	*	*	*	*
				4.1.4 Promotion des normes définies et des pratiques recommandées en ce qui concerne le projet TEM	CEE Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
		4.2 <b>I</b>	Coopération avec d'autres pays et entités	4.2.1 Mettre en place une coopération étroite avec d'autres initiatives et projets connexes (IEC, Successeurs de TINA, CEMN, OCDE, CEMT, etc.)	CEE Bureau central du projet	*	*	*	*
				4.2.2 Développer les contacts avec les ONG européennes pour étudier les possibilités de coopération	CEE Bureau central du projet	*	*	*	*
				4.2.3 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				*

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2004			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
				4.2.4 Repérer les connexions entre le réseau TEM et les réseaux de transport des régions voisines	CEE Bureau central du projet			*	*
				4.2.5 Assurer la participation du TEM à l'application des nouvelles technologies et techniques (ITS, 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****PROJET DE BUDGET ADDITIONNEL AU PROJET DE BUDGET  
DU TEM POUR L'EXERCICE 2004***(En dollars É.-U.)*

<b>Ligne budgétaire</b>	<b>Projet de budget additionnel</b>	<b>Budget déjà approuvé</b>	<b>Total du nouveau projet de budget</b>
<b>PERSONNEL DE PROJET</b>			
11.01 Directeur du projet	-	6 060	6 060
11.03 Consultants	-	-	-
13.00 Appui administratif	<b>1 600</b>	2 400	4 000
15.00 Frais de voyage	<b>5 000</b>	27 300	32 300
16.00 Coûts des missions	<b>3 000</b>	1 500	4 500
19.00 Total partiel	<b>9 600</b>	37 260	46 860
<b>SOUS-TRAITANCE</b>			
21.00 Sous-traitance	-	-	-
29.00 Total partiel	-	-	-
<b>FORMATION</b>			
32.00 Formation en groupe	<b>7 000</b>	21 000	28 000
39.00 Total partiel	<b>7 000</b>	21 000	28 000
<b>MATÉRIEL</b>			
42.00 Durable	<b>3 000</b>	7 000	10 000
49.00 Total partiel	<b>3 000</b>	7 000	10 000
<b>DIVERS</b>			
51.00 Maintenance et exploitation	<b>1 120</b>	1 020	2 140
53.00 Frais divers	<b>8 000</b>	20 000	28 000
59.00 Total partiel	<b>9 120</b>	21 020	30 140
<b>APPUI AU PROGRAMME</b>	<b>3 780</b>	11 220	15 000
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>32 500</b>	<b>97 500</b>	<b>130 000</b>

Le budget additionnel de 32 500 dollars devrait être couvert par la contribution exceptionnelle de 2 500 dollars que chaque pays participant mettra à la disposition de l'ONU pour l'exercice 2004.

## Annexe 4

