



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2005/11
22 juin 2005

Original : FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports

(Dix-huitième session, 15-16 septembre 2005,
point 9 de l'ordre du jour)

REALISATION PAR ETAPES DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Transmis par les Gouvernements de la Roumanie et de la Suisse

ROUMANIE

Après avoir examiné le Projet de lignes directrices relatives à la réalisation par étapes des projets d'infrastructure de transport, la Roumanie communique ce qui suit :

Pour la Roumanie, bientôt membre de l'Union européenne, l'alignement des projets de développement d'infrastructure des transports européens est fondamental.

A cet égard, l'objectif stratégique fondamental des administrateurs des réseaux est l'intégration d'une infrastructure nationale de transport dans les paramètres techniques et opérationnels de niveau européen, afin que le réseau soit comparable et interopérable avec les réseaux européens.

Les trois concepts : l'interopérabilité, l'interconnectivité et l'intermodalité deviennent les éléments essentiels de la modernisation d'infrastructure de transport ainsi que de notre pays.

La contrainte de l'utilisation raisonnable des ressources financières limitées permettra à la Roumanie de moderniser son infrastructure de transport par étapes.

Le développement d'infrastructure de transport routière occupe une place importante dans l'intégration du marché interne et soutient la mise en valeur de la position géographique de la Roumanie, comme zone de transit, à l'intersection de plusieurs corridors des transports trans-européens.

La construction des autoroutes se fait également par étapes en fonction du trafic et de la réalisation des liaisons avec les pays d'Europe et d'Asie.

La réalisation par étapes des travaux suppose une composante sur le terrain et dans le temps. Dans le premier cas on réalise un programme de développement d'infrastructure à long terme, conformément aux priorités.

Dans le second cas, on prévoit un échelonnement des travaux pour un projet spécifique, garantissant que l'offre suivra la demande.

Conformément au concept élaboré par la réunion TEM dans l'année 2000 (la méthode de réalisation progressive relative à l'amélioration des réseaux d'infrastructure), les autoroutes ont d'abord 2 voies, et puis en fonction des nécessités du trafic, 3 voies. Les mesures de sécurité consisteront alors à réserver le terrain nécessaire à la construction de la troisième voie, mais le projet initial doit permettre la construction de prochaines voies.

Pour chaque tronçon de l'autoroute on fait une évaluation détaillée des avantages et des désavantages de la méthode progressive, parce que chaque tronçon comporte ses particularités (le type de terrain, le volume et la composition du trafic, le nombre de ponts et tunnels, etc.). En outre on tient compte de l'impact sur l'environnement et des effets socio-économiques des constructions.

Etant donné les conditions techniques et économiques de la Roumanie, progressivement, l'amélioration de l'infrastructure routière se réalise dans le pays et au niveau régional.

En outre, cette méthode progressive est étroitement liée à la situation budgétaire selon qu'elle permet ou non la réalisation des projets complets (en une seule phase). En règle générale, les projets d'infrastructure sont examinés après que les budgets sont établis et les priorités estimées et classées pour une réalisation progressive. Chaque fois une évaluation transparente et une hiérarchisation des priorités basée sur une analyse de rentabilité des réseaux et des projets sont proposées, complètes avec les testes de sensibilité et une analyse des risques.

En conséquence, cette méthode de réalisation progressive des autoroutes par étapes est appliquée aussi en Roumanie.

SUISSE

Nous vous remercions de nous avoir soumis le document sur (TRANS/WP5/2004/2). A ce propos, il est exact que les restrictions budgétaires des états nécessitent de plus en plus souvent la fixation de priorités dans la réalisation des projets d'infrastructures de transport, voire la réalisation par étapes de parties de ces projets. Le fait que le WP.5 présente les avantages et les inconvénients d'un certain nombre d'expériences faites par les pays de la CEE/ONU en la matière est dans ce sens utile.

En ce qui concerne le titre à donner à ce document, nous estimons préférable de le présenter comme une étude devant servir d'aide à la décision pour les pays choisissant des concepts de réalisation par étapes, plutôt que de parler de "lignes directrices". Chaque pays doit en effet pouvoir choisir selon différentes méthodes en fonction de ses spécificités.

Les recommandations faites portant quasi-exclusivement sur les projets routiers, il serait utile de les soumettre au groupe de travail des transports routiers. En outre, nous serions favorables à ce que quelques éléments d'une approche plus multimodale soit intégrés dans le document.

Dans ce sens, lorsqu'il apparaît que la réalisation d'un nouveau projet de route doit être reportée dans le temps, nous sommes d'avis qu'il s'agirait de recommander aux pays membres d'examiner les alternatives pour répondre à la demande de transport, par exemple en augmentant la capacité d'infrastructures ferroviaires existantes sur l'axe considéré.
