



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2000/2  
7 juillet 2000

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

(Treizième session, 18-20 septembre 2000,  
point 5 a) de l'ordre du jour)

FAITS NOUVEAUX EN MATIÈRE DE POLITIQUES DE TRANSPORT

Situation concernant les couloirs et zones de transport paneuropéens

Communication de la Commission européenne

À sa douzième session, le Groupe de travail a demandé à la Commission européenne de fournir des renseignements sur les progrès accomplis dans la réalisation des couloirs de transport paneuropéens et des zones de transport paneuropéennes (TRANS/WP.5/26, par. 14). Conformément à cette demande, le rapport intitulé *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*, établi par le secrétariat du projet TINA en février 2000, a été communiqué par la Commission européenne. Certaines des informations qui figurent dans ce rapport sont reproduites dans le présent document. Des exemplaires de la version intégrale du rapport (en anglais), présentée sous la forme d'un document officiel, seront disponibles dans la salle de réunion.

## CORRIGENDUM

Des circonstances imprévisibles et de récents événements ont empêché que les modifications ci-après ne soient incluses dans le texte avant sa mise sous presse.

Il vous est demandé d'en tenir compte en examinant ce rapport.

Page 40 (de l'anglais) : Couloir IV - alignement - deuxième paragraphe

*Remplacer le paragraphe par le texte suivant :*

À l'heure actuelle, il existe un transbordeur sur le Danube à la frontière roumano-bulgare (Vidin/Calafat). Après des discussions intenses entre la Commission européenne, la Bulgarie et la Roumanie, la construction d'un nouveau pont sur le Danube reliant Vidin à Calafat a été convenue par toutes les parties. La Turquie a un projet de tunnel ferroviaire à travers le Bosphore. Une fois ce tunnel réalisé, le couloir comportera une liaison ferroviaire ininterrompue avec l'Asie, comme c'est déjà le cas en ce qui concerne la route.

Page 45 : Roumanie - rail - premier paragraphe

*Remplacer les deux dernières phrases par le texte suivant :*

La Roumanie et la Bulgarie se sont entendues sur la construction d'un nouveau pont sur le Danube près de Calafat (km 796). Les études détaillées de conception de ce pont devraient débuter en mai 2000.

Page 48 : Couloir V - évolution générale - premier paragraphe

*Ajouter à ce paragraphe la phrase suivante :*

Le projet de texte modificateur complétant le mémorandum d'accord à propos de l'embranchement 3 adopté par la troisième Conférence paneuropéenne sur les transports, qui s'est tenue à Helsinki, a été soumis au comité directeur et à la Commission.

Page 50 : Italie - rail

*Remplacer le paragraphe par le texte suivant :*

Le tronçon italien allant de Venise à la frontière italo-slovène (Villa Opicina) est une ligne à deux voies d'une longueur de 177 km. Sur ce tronçon, les activités du terminal ferroviaire de Cervignano s'intensifient. Entre Monfalcone et Trieste, trois tunnels ont été élargis pour admettre le gabarit C de Venise à la frontière italo-slovène. D'ici la fin de l'an 2000, une nouvelle ligne entre Treviso et Portogruaro permettra d'éviter le goulot d'étranglement de Venise. Une nouvelle ligne à deux voies à grande vitesse est inscrite dans le projet de réseau TEN. On procède à l'heure actuelle à une étude de faisabilité de la nouvelle ligne entre Venise et Trieste : son tracé final en direction de la frontière est subordonné au choix concernant la ligne allant en direction de Ljubljana (couloir V).

Page 61 : Couloir VIII - Évolution générale - premier paragraphe

*Ajouter à ce paragraphe la phrase suivante :*

Cependant, le mémorandum d'accord, qui doit encore faire l'objet de négociations sur des questions mineures de formulation, devrait être soumis à la signature, dans le courant de l'année 2000.

Page 76 : Évolution générale - troisième paragraphe

*Supprimer la dernière phrase de ce paragraphe*

Page 76 : Évolution générale - quatrième paragraphe

*Ajouter à ce paragraphe la phrase suivante :*

L'idée de l'adjonction de nouveaux embranchements au couloir X ne coïncide pas encore avec l'avis du comité directeur, même si elle constitue une proposition qui a été formulée dans le cadre des discussions sur le Pacte de stabilité. De nouveaux éléments de cette nature pourraient être ajoutés à l'avenir, mais il faudra que toutes les parties prenantes au comité directeur du couloir X acceptent ces amendements.

Page 80 : Caractéristiques techniques - rail - Grèce

Le tronçon Idomeni (ex-République yougoslave de Macédoine/frontière grecque) - Thessaloniki est une ligne à voie unique et non une ligne à deux voies.

Page 84 : premier alinéa marqué d'un point

*Remplacer le premier alinéa marqué d'un point par le texte suivant :*

- Groupe de travail sur l'harmonisation des procédures administratives et douanières, présidé par la République hellénique pour la phase initiale, la Roumanie devant en assurer la présidence par la suite.

*Après le deuxième alinéa marqué d'un point, ajouter le paragraphe qui suit :*

Le Groupe de travail sur l'harmonisation des procédures administratives et douanières élaborera un programme de travail englobant les éléments touchant aux transports routiers, ferroviaires, maritimes ou combinés, ainsi qu'à la facilitation du franchissement des frontières. La première réunion doit se tenir à Athènes les 13 et 14 mai 2000.

Page 84 : Zone de transport mer Adriatique/mer Ionienne

*Remplacer le paragraphe par le texte suivant :*

Un projet de mémorandum d'accord a été élaboré à l'initiative de l'Italie et a d'ores et déjà été soumis à la Commission européenne.

Page 84 : Zone de transport du bassin méditerranéen

*Après le dernier paragraphe, ajouter ce qui suit :*

Des discussions relatives à un mémorandum d'accord sur la zone de transport du bassin méditerranéen ont eu lieu lors de la réunion de Malte des 23 et 24 mars 1999.

## INTRODUCTION

Le réseau de transport paneuropéen devant être prolongé, en perspective de l'élargissement de l'Union européenne, on a défini un cadre idoine et adéquat qui fait partie intégrante de l'initiative de l'Union européenne tendant à favoriser l'aménagement des liaisons avec l'Europe centrale et orientale et stimuler ainsi les relations commerciales et sociales avec cette partie de l'Europe. Le concept de couloir s'inscrit dans le droit-fil de celui d'infrastructure paneuropéenne de transport, élaboré ces neuf dernières années au fil des conférences consacrées à cette question : Prague en 1991, la Crète en 1994 et Helsinki en 1997. L'épine dorsale de ce réseau est constituée par les couloirs de transport paneuropéens, tels que définis lors de la troisième de ces conférences (Helsinki, 1997). Comme il est apparu que le concept de couloir ne convenait pas pour des bassins maritimes, on a adopté pour ces derniers celui de zone de transport paneuropéenne (ZTPE).

L'une des tâches confiées au Groupe de travail des transports G-24 est de faire régulièrement le point sur la situation du réseau paneuropéen de transport. Il a été demandé au secrétariat du projet TINA, sis à Vienne, de définir une procédure de suivi des progrès. Sa mission consiste à observer les travaux des différents comités directeurs de chacun des dix couloirs et de chacune des quatre zones de transport paneuropéennes (ZTPE) et à présenter ces informations dans un rapport annuel, qui est présenté et examiné lors de la réunion du Groupe de travail des transports G-24.

L'établissement de ce rapport est facilité par l'excellente collaboration entre la Commission européenne, les administrations des divers pays - notamment les Ministères des transports -, les institutions internationales de financement, la CEE/ONU, les responsables des projets TEM et TER, la CEMT, l'UIC et le secrétariat du projet TINA.

## LES COULOIRS ET ZONES DE TRANSPORT

Le réseau paneuropéen de transport est le fruit de trois conférences paneuropéennes des transports qui se sont tenues au cours des neuf dernières années. La première, organisée à Prague en 1991, avait permis d'élaborer un concept adéquat d'infrastructure des transports, le concept de couloir. La seconde, organisée en Crète en 1994, avait permis aux pays d'Europe occidentale, centrale et orientale de retenir comme prioritaires pour le développement des infrastructures neuf couloirs de transport longue distance. La troisième, organisée à Helsinki en juin 1997, avait permis d'ajouter un dixième couloir et d'introduire la notion de zone paneuropéenne de transport pour les bassins maritimes.

L'établissement de couloirs de transport paneuropéens et l'élaboration de plans d'infrastructure améliorés pour les zones de transport paneuropéennes figurent parmi les mesures qui sont prises dans le cadre du partenariat pour le réseau de transport paneuropéen, qui a été approuvé à la troisième Conférence paneuropéenne des transports, tenue à Helsinki en juin 1997. Le concept de partenariat en matière d'investissements pour l'infrastructure de transport paneuropéenne repose sur la mise en place de toutes les composantes indispensables d'un futur réseau paneuropéen de transport sur le territoire de l'Union européenne, des pays candidats à l'accession, des nouveaux États indépendants (NEI) et au-delà. Ce réseau devrait se constituer conformément aux orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport<sup>1</sup>. Il englobe les éléments suivants :

- Le réseau transeuropéen de transport, sur le territoire de l'Union (DIX);
- Les dix couloirs de transport paneuropéens, incluant les pays candidats à l'accession, les NEI et se prolongeant au-delà;
- Le réseau TINA<sup>2</sup>, qui est constitué des dix couloirs et des éléments complémentaires du réseau situés sur le territoire des pays candidats à l'accession;
- Les quatre zones de transport paneuropéennes (ZTPE) couvrant les bassins maritimes;
- Plusieurs liaisons Europe-Asie, notamment celles visées dans le cadre du programme TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia = couloir de transport Europe-Caucase-Asie).

---

<sup>1</sup> Décision No 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

<sup>2</sup> TINA - Transport Infrastructure Needs Assessment, soit : évaluation des besoins en matière d'infrastructure de transport.

Pour chacun de ces couloirs et chacune de ces zones, les pays participants ont conclu ou concluront, au niveau des Ministres des transports et, dans la plupart des cas, avec la Commission européenne, un mémorandum d'accord. Ce mémorandum équivaut à un engagement volontaire pris par les participants et n'a aucun caractère juridique contraignant. Cependant, en concluant un mémorandum d'accord, les participants expriment leur intention d'unir leurs efforts en vue de constituer le réseau paneuropéen de transport.

Dans les mémorandums d'accord, il est recommandé, notamment, de constituer un comité directeur ayant pour mission de favoriser les initiatives nécessaires et de suivre les progrès accomplis. Ce comité peut en outre créer des groupes de travail appelés à s'occuper de questions spécifiques relatives à chaque couloir ou zone. Pour certains couloirs, les compagnies de chemin de fer concernées ont signé des mémorandums d'accord supplémentaires relatifs à l'essor du trafic ferroviaire et ont constitué des comités directeurs qui chapeautent eux-mêmes des groupes de travail chargés d'examiner certaines questions.

Les couloirs multimodaux d'Helsinki ont une longueur totale d'environ 48 000 km, dont 25 000 correspondent au réseau ferroviaire et 23 000 au réseau routier. Les aéroports, les ports maritimes et les ports fluviaux, ainsi que les grands terminaux servent de nœud entre les divers modes de transport le long de ces interconnexions longue distance entre pays d'Europe centrale et orientale.

## **ÉTAT D'AVANCEMENT DES COULOIRS PANEUROPÉENS DE TRANSPORT**

### **COULOIR I**

#### **Alignement :**

Le couloir I est une liaison de transport multimodale, dans le sens nord-sud. Partant d'Helsinki (Finlande), il relie Tallinn (Estonie), Riga (Lettonie) et Kaunas (Lituanie) à Varsovie (Pologne) et Gdansk (Pologne). À Kaunas, le couloir I coupe le couloir IX, qui est orienté est-ouest.

Le couloir routier (Via Baltica) va de Tallinn jusqu'à la capitale lettone en longeant le golfe de Riga. Là, il se divise en deux embranchements. Le principal passe par Kaunas (Lituanie), franchit la frontière lituano-polonaise à Kalvarija/Budzisko, et mène à Varsovie. L'autre (couloir IA) franchit la frontière lituano-russe à Panemune/Pagegiai et se poursuit en direction de Kaliningrad (Russie), puis franchit la frontière russo-polonaise à Grzechotki et mène à Gdansk (Pologne).

Le couloir ferroviaire (Rail Baltica) part de Tallinn, passe par Tartu (Estonie) et mène à Riga (Lettonie). Il franchit la frontière letto-lituanienne à Meitene/Kalviai et se poursuit en direction de Jonaitiskiai (Lituanie), où il se subdivise. L'embranchement principal mène à Kaunas, franchit la frontière lituano-polonaise à Mockava/Trakiszki et se poursuit jusqu'à Varsovie. L'autre (couloir IA) franchit la frontière lituano-russe à Pagegiai/Sovjetsk, se poursuit en direction de Kaliningrad et de la frontière russo-polonaise (Mamonovo/Braniewo) pour se terminer à Gdańsk.

#### **Évolution générale :**

Les Ministères des transports de la Finlande, de la Pologne, de l'Estonie, de la Lettonie, de la Lituanie et de la Fédération de Russie, ainsi que la Commission européenne ont signé un mémorandum d'accord général le 3 juillet 1996. Aux termes de cet accord, le couloir est divisé en trois éléments : route : Via Baltica; rail : Rail Baltica; liaison rail/route : tronçon Riga-Kaliningrad-Gdansk (voir également embranchement IA).

En ce qui concerne la Via Baltica, il existe un mémorandum d'accord distinct, signé le 1er décembre 1995 par les Ministres des transports de la Finlande, de la Pologne, de l'Estonie, de la Lettonie et de la Lituanie ainsi que par la Commission européenne. Ce mémorandum porte création d'un comité de suivi de la Via Baltica, dans lequel siègent l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne, avec une participation de la Commission européenne. Ce Comité est placé sous la présidence de la Suède, son secrétariat étant assuré par la Finlande. Il fait rapport au Groupe de travail sur les transports G-24.

Le Programme quinquennal d'investissement en faveur de la Via Baltica, qui couvrait la période 1996-2000, a pour successeur une phase II, qui doit être plus étroitement axée sur les projets que la première qui englobera en conséquence les descriptifs de projet, les coûts et



les échéanciers. Le degré de précision de cette phase II sera conforme à ce qui est requis par les institutions financières internationales, l'ISPA (instrument structurel de préadhésion) et la Commission européenne.

Le comité directeur chargé du suivi de la coopération ferroviaire en ce qui concerne Rail Baltica résulte d'un Protocole d'accord signé en juin 1997 par les compagnies de chemin de fer concernées. Les chemins de fer lituaniens ont succédé à l'UIC à la présidence de ce comité directeur, qui a tenu sa quatrième réunion en mars 1999 à Vilnius (Lituanie), et s'est attaché à définir l'infrastructure souhaitée et les investissements nécessaires à cette fin. Ses travaux ont abouti à la publication, en juin 1999, d'un document de politique générale récapitulant les données concernant l'infrastructure et le matériel roulant et détaillant les investissements déjà effectués et ceux qui sont prévus. Ce document de politique générale donne également des précisions sur les volumes actuels de trafic et les prévisions en la matière à l'horizon 2010.

La liaison rail/route Riga-Kaliningrad-Gdansk (embranchement IA) a connu un faible développement lorsque l'on compare avec la Via Baltica. Le Ministère des transports de la Fédération de Russie a accueilli à Kaliningrad le 5 mars 1999 une première réunion du comité directeur consacrée à l'état de l'infrastructure de transport, de même qu'aux problèmes et perspectives que présente le développement de cet embranchement. La réunion suivante était prévue pour mi-avril 2000, toujours à Kaliningrad. Un secrétariat permanent placé sous les auspices du Ministère des transports de la Fédération de Russie a été constitué.

À l'heure actuelle l'essentiel du volume de trafic sur ce couloir concerne la route, le trafic ferroviaire nord-sud n'atteignant à ce jour qu'un niveau modeste. Lors de la Conférence d'Helsinki, il a été suggéré d'ajouter des embranchements routiers et ferroviaires est-ouest au réseau initialement approuvé pour tenir compte du trafic de transit allant des ports de la Baltique vers la Fédération de Russie et les autres pays nouvellement indépendants.

Le développement de la liaison ferroviaire est largement subordonné à la façon dont les problèmes de franchissement de frontières seront résolus. Le franchissement des frontières touche à la fois aux procédures administratives (aspects juridiques concernant les connaissances, les formalités douanières et les procédures internes des chemins de fer) et aux obstacles techniques qui se posent entre la Pologne et les États baltes de même qu'entre la Pologne et la Fédération de Russie (changement d'écartement et différence dans les systèmes de freinage et d'attelage).

## COULOIR II

### **Alignement :**

Le couloir II est une liaison multimodale est-ouest reliant Berlin (Allemagne) à Nijni-Novgorod (Fédération de Russie) via Varsovie (Pologne), Minsk (Biélarus) et Moscou (Fédération de Russie).

La prolongation du couloir II jusqu'à Nijni-Novgorod a été décidée lors de la Conférence d'Helsinki, en 1997, de manière à donner accès à la grande ligne ferroviaire transsibérienne et aux voies de navigation intérieure de la Fédération de Russie, le long de la Volga jusqu'à la mer Caspienne et, via le canal de la Volga au Don, jusqu'à la mer d'Azov et à la mer Noire.

### **Évolution générale :**

Un mémorandum d'accord sur l'aménagement du couloir a été signé le 23 janvier 1995 par les Ministres des transports de l'Allemagne, de la Pologne, du Biélarus, de la Fédération de Russie, de même que par le Ministre des chemins de fer de ce dernier pays ainsi que par la Commission européenne. Un comité directeur, dont la présidence, tournante, est également assurée par la Direction générale des transports de la Commission européenne, assure depuis lors le suivi de cet aménagement. À la troisième réunion du comité directeur du couloir II, qui s'est tenue à Nijni-Novgorod en février 1998, il a été décidé d'élaborer un additif au mémorandum d'accord sur le couloir II, tendant à officialiser la prolongation du couloir jusque-là. À l'invite du Ministère allemand des transports, les participants ont accepté que la possibilité de créer un secrétariat permanent du couloir II soit étudiée. Cette question a de nouveau été examinée lors de la quatrième réunion du comité directeur, qui s'est tenue à Berlin le 17 novembre 1998. La réunion suivante du comité directeur devait se tenir en mars 2000, la signature de l'additif étant prévue à cette occasion.

Le Comité directeur pour les chemins de fer, qui est présidé par les chemins de fer allemands (DB AG), a tenu sa dernière réunion à Berlin les 7 et 8 décembre 1999. Un accord de coopération a été signé en avril 1995 par les compagnies de chemins de fer de l'Allemagne, de la Pologne, du Biélarus et de la Russie.

Dans le cadre du programme d'assistance technique à la Communauté d'États indépendants (TACIS), il est procédé à une étude tendant à l'amélioration des flux de trafic sur les couloirs II et IX. L'objectif est d'élaborer des prévisions concernant la demande de transport ainsi qu'une documentation sur la faisabilité du projet routier et ferroviaire selon des modalités conformes aux attentes des organismes de financement. Ce projet devrait être mené à bien en février 2001.

### **L'initiative reposant sur le partenariat public-privé pour le couloir ferroviaire II :**

La table ronde organisée en mai 1998 entre l'Union européenne et les industriels russes a permis de constituer un groupe de travail spécial public-privé, qui sera le garant de la participation des secteurs public et privé à l'aménagement du couloir ferroviaire.

L'initiative en question est issue de la volonté de supprimer les principaux points faibles affectant le transport international par le rail et de parvenir à une augmentation considérable du volume transporté. Elle repose sur la création de deux compagnies d'exploitation ferroviaire

multinationales (une pour le transport des passagers et l'autre pour le fret) ayant pour mission d'introduire le long de ce couloir des services de transport transfrontière porte à porte. La mise en place du "guichet unique" placé sous la responsabilité d'un seul et même exploitant de l'infrastructure autorisera une organisation optimale des horaires et de l'utilisation des moyens d'infrastructure. L'initiative prévoit en outre, dans le cadre de ce partenariat public-privé, le concours de l'industrie au financement et à la gestion.

L'initiative a pour partenaires les quatre compagnies d'exploitation ferroviaire (DB AG, PKP, BCh, RZhD), les quatre pays signataires du mémorandum d'accord : Allemagne, Pologne, Bélarus et Russie, les secteurs industriels utilisant les chemins de fer et des institutions financières internationales. Elle est soutenue par la Commission européenne.

Dans sa forme nouvelle, l'initiative englobe les éléments suivants :

- La création de compagnies ferroviaires multinationales d'exploitation pour le transport de marchandises et de passagers, qui assureront un service à la clientèle complet et intégré de part et d'autre de l'ensemble des frontières (sur le modèle des services Thalys et Eurostar);
- L'inclusion dans le partenariat des quatre sociétés d'exploitation ferroviaire du couloir, des industries privées répondant aux critères et des institutions financières;
- La sélection pour l'exploitation des terminaux, gares et autres infrastructures concernant les marchandises de partenaires compétents soumis aux lois du marché;
- L'application, dans le cadre des structures propres au partenariat public-privé, de nouvelles méthodes de financement pour les investissements nécessaires aux infrastructures et à l'exploitation;
- L'introduction de procédés industriels apportant des solutions rapides et économiques.

Le processus d'amélioration s'articule selon deux composantes :

- Une exploitation orientée sur le marché et la clientèle, accompagnée d'une simplification des procédures administratives, notamment au franchissement des frontières;
- Une amélioration des infrastructures (notamment aux goulots d'étranglement) et des systèmes de régulation de la circulation des trains, l'acquisition ou la location-achat d'un matériel roulant qui soit attrayant pour l'utilisateur et l'informatisation de l'information et de la régulation de la circulation des trains.

La première des deux composantes est prioritaire, puisque seule une augmentation du volume de trafic permettra de financer les investissements. L'initiative reposant sur un partenariat public-privé s'appuiera sur le précieux travail accompli jusqu'à présent par plusieurs organismes internationaux associés au couloir II, tout en ayant pour objectif final de conférer au projet une approche entièrement orientée sur le marché et, ainsi, une dimension plus dynamique.

Trois étapes sont prévues : dans la première, un groupe de travail spécial, constitué de représentants des partenaires mentionnés ci-dessus, s'accorde sur les modalités. Le concept

sur lequel repose l'initiative et les étapes ultérieures sont présentés dans le document intitulé "Report Step 1", finalisé en avril 1999. Le processus d'approbation formelle de cette première étape par tous les partenaires, qui arrive pratiquement à son terme, devrait être achevé dans le courant de l'an 2000. Entre-temps, des travaux préparatoires d'un grand intérêt ont été entrepris dans le cadre de la phase 2. On a notamment défini un programme de travail et dressé la liste des membres potentiels de l'équipe spéciale, on a intégré l'initiative dans une étude TACIS consacrée à l'amélioration des flux de trafic dans les couloirs II et IX et on a organisé à l'intention de l'ensemble des membres du groupe de travail un séminaire sur la gestion d'un réseau ferroviaire obéissant aux règles du marché.

Dans le cadre de la deuxième étape, une équipe spéciale constituée de membres permanents et temporaires amènera l'initiative à moins d'un an de son étape d'exécution. L'équipe spéciale, qui étudiera tous les problèmes juridiques, financiers, administratifs et structurels en tenant compte de toutes les informations disponibles, jettera les fondements des deux compagnies multinationales et des plans d'exécution indispensables. Parallèlement, de nouveaux partenaires, notamment de l'industrie et de la finance, pourront se rallier à l'initiative et un conseil consultatif fournira à l'équipe spéciale un appui financier et le concours de ses compétences. L'équipe spéciale devrait mener ses travaux à bien en un an, c'est-à-dire d'ici au début de 2001 et présenter ses résultats lors d'une grande réunion à laquelle devraient participer non seulement tous les partenaires concernés jusqu'à présent mais aussi les nouveaux partenaires potentiels.

Après approbation de tous les partenaires, et une fois toutes les conditions réunies, les deux compagnies multinationales pourront être constituées et l'initiative basée sur un partenariat public-privé pourra être mise en œuvre en 2001.

### **COULOIR III**

#### **Alignement :**

Le couloir III est une liaison de transport multimodale est-ouest reliant Dresde (Allemagne) à Kiev (Ukraine) via Wroclaw (Pologne) et Katowice (Pologne) et via Lviv (Ukraine), assurant ainsi la connexion avec d'importantes zones industrielles d'Allemagne et de Pologne. Un embranchement supplémentaire en ce qui concerne la route part de Berlin pour rejoindre le tracé principal à Krzywa (Pologne).

#### **Évolution générale :**

Le mémorandum d'accord sur l'aménagement du couloir a été signé par les Ministres des transports le 3 octobre 1996, la première réunion du comité directeur ayant eu lieu le 2 décembre suivant à Bruxelles. Deux groupes de travail ont été constitués. L'un est le groupe de travail des chemins de fer, présidé par les chemins de fer polonais (PKP) et l'autre le groupe de travail sur le franchissement des frontières et les questions douanières. Le comité directeur a tenu sa deuxième réunion le 9 septembre 1999 à Lviv. La Pologne assume simultanément la présidence pendant 12 mois et les responsabilités du secrétariat. Les deux sous-groupes, sous la présidence polonaise, examineront les problèmes administratifs et techniques liés au franchissement multimodal des frontières. La troisième réunion du comité directeur se tiendra en Pologne en mai 2000.

Une étude de faisabilité concernant une liaison allant de Gdansk (Pologne) à Alexandroupoli (Grèce) via la République slovaque, l'Ukraine, la Roumanie et la Bulgarie ou bien via la Hongrie et utilisant certains tronçons du couloir III a été financée par le programme pour les transports intéressant plusieurs pays (PHARE-MCTP). Il s'agissait d'étudier l'itinéraire le plus intéressant pour les usagers. Cependant la conclusion est que le trafic de bout en bout est faible et que l'aménagement devrait être programmé en fonction des augmentations de trafic.

## COULOIR IV

### **Alignement :**

Le couloir IV est une liaison de transport multimodale nord-ouest/sud-est reliant Dresde/Nuremberg (Allemagne) à la Roumanie, via Prague (République tchèque), Vienne (Autriche), Bratislava (Slovaquie) et Budapest (Hongrie). En Roumanie, le couloir IV se divise en deux branches. La branche septentrionale va d'Arad à Constanta, sur la mer Noire, via Bucarest, tandis que la branche méridionale va d'Arad à Sofia (Bulgarie) via Craiova et se subdivise elle-même pour se prolonger d'une part jusqu'à Thessalonique (Grèce) et, d'autre part, jusqu'à Istanbul (Turquie).

À l'heure actuelle, il existe un service de transbordeur sur le Danube à la frontière roumano-bulgare (Vidin/Calafat). Un pont est à l'étude et devrait être réalisé si le volume de trafic le justifie. La Turquie travaille sur un projet de tunnel ferroviaire pour la traversée du Bosphore. Si ce projet voit le jour, le couloir sera relié à l'Asie également par le rail, comme il l'est déjà par la route.

### **Évolution générale :**

Le mémorandum d'accord sur l'aménagement du couloir IV a été signé par les Ministres des transports en mai 1999, après deux réunions du comité directeur. Lors de la troisième réunion du comité directeur, qui s'est tenue à Prague le 30 juin 1999, un secrétariat permanent placé sous la présidence allemande a été constitué. Il a pour mission d'aider le comité directeur à mettre en place un programme de travail pour l'aménagement du couloir.

La présidence du comité directeur est assurée par l'Allemagne, la vice-présidence par la Turquie. Son mandat est de deux ans, toute prorogation ou modification devant en être approuvée par le comité directeur.

Un comité directeur des chemins de fer a été constitué, il est présidé par les chemins de fer allemands (DB AG). Le mémorandum d'accord entre les dix compagnies ferroviaires entrant actuellement en jeu à l'intérieur de la zone a été signé en janvier 1997. Le but est une coopération pour l'aménagement du couloir, l'accent étant mis sur l'harmonisation des infrastructures et des procédures administratives.

## COULOIR V

### **Alignement :**

Le couloir V est une liaison de transport multimodale sud-ouest (Slovénie)/nord-est (Ukraine). La principale ligne du couloir V relie Venise (Italie) et Trieste (Italie) à Lviv (Ukraine), via Ljubljana (Slovénie) et Budapest (Hongrie). En outre, il existe trois liaisons jusqu'à la mer Adriatique et une liaison avec le couloir IV à Bratislava.

En Slovénie, une liaison relie le port de Koper au couloir V à Divaca. À Budapest (Hongrie), le couloir se subdivise en deux branches, allant l'une et l'autre vers le sud en direction de l'Adriatique. L'une mène à Rijeka (Croatie), l'autre au port de Ploce (Croatie) via Sarajevo (Bosnie-Herzégovine).

Dans le couloir ferroviaire, il manque une liaison entre la Slovénie et la Hongrie. Les pays concernés construiront une liaison ferroviaire directe entre eux d'ici 2001.

### **Évolution générale :**

Le 16 décembre 1996, un mémorandum d'accord a été signé par toutes les parties sauf la Croatie, du fait qu'aucun accord sur la liaison Rijeka-Trieste ne s'était dégagé. La Commission a néanmoins signé le mémorandum d'accord en juin 1997. Le Ministère italien des transports préside le comité directeur, qui a tenu sa première réunion le 19 janvier 1998. Ce comité a tenu sa deuxième réunion à Rome le 13 juillet 1999.

Le groupe de travail des chemins de fer est présidé par les chemins de fer slovaques. Un accord de coopération a été signé en avril 1998 par tous les chemins de fer concernés sauf la Croatie. Cet accord est assorti d'un plan d'action axé essentiellement sur les infrastructures.

Le groupe de travail des chemins de fer est divisé en trois sous-groupes, traitant de différentes régions géographiques. La concurrence entre les ports de l'Adriatique est vive. Une liaison directe est envisagée avec la Hongrie et la Slovénie, évitant le transit par la Croatie.

Les ports et terminaux terrestres jouent un rôle déterminant dans l'aménagement du couloir V. Le transport intermodal et la logistique sont une question clef. Le couloir a comme atouts les trois principaux ports de l'Adriatique – Trieste, Koper et Rijeka. C'est Trieste qui vient en tête pour le trafic, suivi par Rijeka et Koper. On ajoutera le port de Ploce et le port intérieur de Zahony, situés l'un et l'autre sur le couloir. Ploce a été sévèrement touché par la guerre en Yougoslavie. Zahony est considéré comme le plus important port intérieur de transbordement en Europe.

Le programme pour les transports intéressant plusieurs pays (PHARE-MCTP) a conclu en octobre 1998 un contrat d'étude de faisabilité sur l'aménagement du couloir V et de ses embranchements. L'étude sera menée à bien en mars 2000.

Le Bélarus suggère d'ajouter au couloir V un embranchement allant de Lviv à Minsk. Pour l'instant, rien ne justifie cet aménagement.

## COULOIR VI

### **Alignement :**

Le couloir VI est une liaison de transport multimodale nord-sud, reliant Gdynia et Gdansk, ports maritimes polonais de la Baltique, avec la Slovaquie et la République tchèque.

La ligne principale du couloir VI relie Gdansk (Pologne) à Katowice, puis Zilina (Slovaquie) par deux embranchements, l'un via Varsovie, et l'autre via Torun et Lodz.

À Tczew, environ 40 km au sud de Gdansk, les autorités polonaises ont décidé de séparer le trafic ferroviaire voyageurs du trafic marchandises. Le trafic voyageurs passe par Varsovie et va ensuite jusqu'à Katowice, alors que le trafic marchandises est acheminé à Katowice via Bydgoszcz.

Outre ceux de la ligne principale, il existe deux autres embranchements. L'un relie le couloir VI, près de Grudziadz (Pologne) au couloir II à Poznan (Pologne), uniquement pour le mode routier. Le second relie le couloir VI au sud de Katowice à Bielsko Biala (Pologne) au couloir IV à Brno (République tchèque) pour le mode routier et à Breclav (République tchèque) pour le mode ferroviaire.

### **Évolution générale :**

Deux mémorandums d'accord ont été signés en mai 1998, sous les auspices de l'UIC, en vue de l'aménagement du couloir ferroviaire, l'un entre les chemins de fer autrichiens (ÖBB), les chemins de fer tchèques (CD) et les chemins de fer polonais (PKP) et l'autre entre ÖBB, les chemins de fer slovaques (ZRS) et PKP.

Les chemins de fer polonais (PKP) assurent la présidence du comité directeur pour les chemins de fer. La dernière réunion s'est tenue à Vienne les 6 et 7 octobre 1998. Les travaux du comité directeur seront poursuivis par des sous-groupes s'occupant respectivement du trafic marchandises, du trafic voyageurs et des infrastructures.



## COULOIR VII

### Alignement :

Le Danube est le deuxième fleuve d'Europe par sa longueur. Il constitue le principal couloir de transport par voie de navigation intérieure reliant l'ouest et l'est de l'Europe via le Rhin, le Main et le canal du Main au Danube. Il relie la mer du Nord à la mer Noire, par les pays suivants : Allemagne, Autriche, Slovaquie, Hongrie, Croatie, République fédérale de Yougoslavie, Roumanie, Bulgarie, République de Moldova et Ukraine. Il inclut les infrastructures portuaires correspondantes et le canal de la mer Noire au Danube.

### Évolution générale :

La Commission a chargé l'Autriche de convoquer la première réunion d'un comité directeur du couloir VII, composé de représentants de tous les pays susmentionnés, traversés ou touchés par le Danube, ainsi que de la Commission. Cette première réunion s'est tenue à Vienne le 7 juillet 1998, avec pour objectif d'élaborer un mémorandum d'accord et de constituer trois groupes de travail.

Après deux nouvelles réunions du comité directeur, en novembre 1998 et octobre 1999, tenues l'une et l'autre à Vienne, le texte final du mémorandum d'accord a été retenu et paraphé. Le mémorandum d'accord est actuellement soumis pour signature aux Ministres des transports.

Les principaux domaines d'intérêt couverts par les groupes de travail sont précisés en annexe à ce mémorandum d'accord.

Le programme pour les transports intéressant plusieurs pays (PHARE-MCTP) a financé une étude sur l'amélioration de la navigation sur le Danube en Bulgarie et en Roumanie, dont le rapport final est disponible depuis décembre 1999.

### Caractéristiques techniques du couloir VII<sup>3</sup> :

|   |  |
|---|--|
| Pays concernés                          | Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Hongrie, Moldova, République fédérale de Yougoslavie, Roumanie, Slovaquie, Ukraine |
| Modes de transport                      | Navigation intérieure  |
| Longueur approximative du couloir       | 2 415 km   |
| Investissements envisagés jusqu'en 2015 | 657 millions d'euros   |
| Nombre de ports fluviaux et maritimes   | 44   |

<sup>3</sup> Remarque : Les chiffres concernant le nombre d'aéroports, de ports maritimes et de ports fluviaux n'englobent que les nœuds situés sur le territoire des pays membres du TINA.

### **Navigation par voie d'eau intérieure :**

En raison de l'aggravation des problèmes d'environnement, l'Union européenne s'est fixé pour objectif d'aiguiller autant que possible le trafic vers des modes de transport écologiques, tels que les voies d'eau intérieures. En tant que principal axe nord-ouest/sud-est, le Danube offre d'excellentes possibilités pour ce type de transport.

En 1992 a été ouvert le canal Rhin-Main-Danube, reliant ce dernier fleuve au Main, affluent du Rhin, et aux voies d'eau commerciales d'Europe occidentale. Peu après l'inauguration, les volumes transportés ont marqué une progression, malgré les problèmes qui se posaient, mais à l'heure actuelle le passage est coupé au niveau de la Yougoslavie.

En avril 1999, les bombes de l'OTAN ont détruit les ponts de Novi Sad, en amont de Belgrade. Ces destructions, conjuguées à d'autres infligées à des industries chimiques et des installations pétrolières, devraient rendre le fleuve non navigable à ce niveau pendant encore un certain temps.

La navigabilité du Danube et la liberté de transport sont réglementées par des instruments internationaux. Le principe de la libre navigation pour tous les États est inscrit dans le Traité de Paris de 1856, consécutif à la guerre de Crimée.

La libre navigation sur le Danube revêt aujourd'hui davantage un caractère politique que technique. Les efforts portent donc sur une décision politique de rétablissement de la libre navigation sur le Danube, décision dont dépend la mise en œuvre d'une solution technique.

Les principaux paramètres susceptibles de faire obstacle à l'utilisation économique d'un cours d'eau comme voie d'eau navigable sont la profondeur et la largeur du chenal navigable. La hauteur libre sous les ponts est, elle aussi, un élément critique. Les facteurs naturels tels que les courants, le brouillard et les glaces n'ont qu'une importance secondaire.

Les trois groupes de travail qui ont été constitués sous l'égide du comité directeur sont chargés respectivement des aspects suivants :

- Les infrastructures (sous la présidence de la Roumanie);
- L'exploitation (sous la présidence de l'Autriche); et
- La flotte (sous la présidence de la Hongrie).

#### Infrastructures

Le groupe de travail sur les infrastructures s'occupe des infrastructures portuaires et de navigation. En matière d'infrastructure, il est indispensable de tenir compte du caractère intermodal du couloir. À cet égard, le programme TECNOMAN pourrait servir de référence pour la conception des nœuds.

### Exploitation

Le groupe de travail sur l'exploitation s'occupe de la gestion du trafic à venir, des coûts de transport et de la logistique mais aussi de l'efficacité et de la qualité des services, y compris des obstacles administratifs.

Deux études sont actuellement en cours, sous l'autorité des quatrième et cinquième programmes-cadres de la Commission européenne :

- INDRIS-Inland Navigation Demonstrator for River Information Services
- ALSO-Advanced Logistics Solution for Danube.

En Roumanie, un système de gestion du trafic des bateaux (VTM) sera mis en œuvre sur le tronçon Constanta-Czernavoda dans le courant de l'an 2000.

Un dispositif électronique devrait contribuer à atténuer les obstacles au franchissement des frontières tels que les formalités douanières ou de contrôle des rôles d'équipage.

### Flotte

Le groupe de travail sur la flotte s'occupe de l'évolution des paramètres concernant l'importance de la flotte du Danube et les types de bateaux, de même que de leur interopérabilité avec les flottes du Rhin et du Dniepr. L'évaluation de l'adéquation de la flotte du Danube en termes de structure et de caractéristiques des bateaux s'effectue en s'appuyant sur des informations concernant les flux potentiels de marchandises et les prévisions de trafic, et l'état des voies d'eau et des infrastructures portuaires.

La conception d'un nouveau type de bateau fait appel à la fois aux technologies nouvelles et à la coopération. Le groupe de travail doit établir le cahier des charges d'une étude axée sur la conception d'un type de bateau adapté au Danube. Une évaluation de la capacité de la flotte pourrait être réalisée sur la base de l'étude de prévision du trafic menée par le consortium NEA.

### **Ports :**

Le cours du Danube comporte 44 ports intérieurs principaux. La distance moyenne entre chacun d'eux est de 55 km. La fonction d'un port intérieur ne se limite pas, cependant, à la navigation intérieure. L'interconnexion de l'axe fluvial avec les autres couloirs routiers/ferroviaires est très importante pour assurer l'interconnectivité intermodale sur l'ensemble du réseau. La plupart des ports situés sur le cours du Danube comportent des liaisons ferroviaires et des liaisons routières faisant de chacun un maillon potentiel du transport combiné.

Les principaux ports intérieurs raccordés au couloir IV sont : Budapest, Medgidia;  
au couloir V : Bratislava, Budapest, Dunaujvaros, Mohacs;  
au couloir IX : Oltenita, Giurgu, Rousse; et  
au couloir X : Budapest, Belgrade, Novi Sad.

Il convient en outre de mentionner le port maritime de Constanta, à l'embouchure du canal du Danube à la mer Noire.

## COULOIR VIII

### **Alignement :**

Le couloir VIII est une liaison de transport multimodale est-ouest en Europe du Sud-Est. Il relie la zone de transport paneuropéenne (ZTPE) mer Adriatique/mer Ionienne à la ZTPE de la mer Noire. Il commence au port de Durrës (Albanie), passe par Tirana (Albanie) et Skopje (ex-République yougoslave de Macédoine), rejoint Sofia (Bulgarie) puis Burgas et Varna, ports bulgares de la mer Noire.

Ce couloir n'a fait l'objet d'aucune modification lors de la Conférence d'Helsinki en 1997. Toutefois, comme il a été décidé à Helsinki, le couloir X, nouvelle liaison entre l'Autriche et la Grèce comportant plusieurs alignements latéraux, permet, avec le tronçon Sofia-Plovdiv du couloir IV, d'intégrer le couloir VIII aux liaisons clefs des couloirs de transport paneuropéens. De nouvelles connexions avec les ports italiens et le réseau transeuropéen aux frontières grecques sont envisagées par les pays concernés. Le projet de protocole concernant l'alignement se présente comme suit : Bari/Brindisi–Durrës/Vlore–Tirana–Popgradec–Skopje–Sofia–Plovdiv–Burgas–Varna; avec un embranchement de Popgradec à Kapstiche/Kristallopigi, à la frontière entre l'Albanie et l'ex-République yougoslave de Macédoine, qui doit être relié au réseau de transport transeuropéen.

### **Évolution générale :**

Un projet de mémorandum d'accord pour l'aménagement du couloir a été élaboré sous la direction de l'Italie. Grâce au raccordement du couloir VIII au couloir IV (voir ci-dessus), il a été possible d'obtenir la participation de la Grèce et de la Turquie. La signature de cet instrument est subordonnée à un accord final sur l'alignement.

Un groupe de travail des chemins de fer a été constitué en mai 1997, sous la présidence des chemins de fer bulgares (BDZ). Le projet d'accord de coopération entre les différentes compagnies de chemin de fer n'a pas encore été signé. Le Pacte de stabilité pour l'Europe du Sud-Est prévoit certaines possibilités de financement, qui pourraient être utilisées pour la liaison ferroviaire de Skopje à la Bulgarie.

La liaison ferroviaire est interrompue sur deux tronçons, en Albanie et dans l'ex-République yougoslave de Macédoine. Près de 80 km de voie doivent être posés dans une région montagneuse difficile d'accès.

Il existe un certain nombre de goulots d'étranglement le long de ce couloir - tronçons manquants de ligne de chemin de fer et routes en mauvais état. Les niveaux actuels de trafic ne sont pas assez élevés pour justifier dans un proche avenir d'ambitieux projets d'infrastructure. Une coordination de la politique de l'Albanie, de l'ex-République yougoslave de Macédoine et de la Bulgarie en matière d'infrastructure serait essentielle. La politique des transports à court et moyen terme devrait se donner pour objectifs les suivants :

- Amélioration de l'entretien de l'infrastructure routière existante et élimination des goulots d'étranglement le long du couloir, notamment en Albanie;
- Aménagement du port de Durrës sur les plans de la capacité et des pratiques commerciales;
- Achèvement de la liaison ferroviaire entre l'ex-République yougoslave de Macédoine et la Bulgarie;
- Réalisation d'un raccordement ferroviaire entre l'ex-République yougoslave de Macédoine et l'Albanie lorsque des critères économiques incontestables le justifieront.

Albanie :

Rail : Le couloir ferroviaire va de Durrës à Tirana et continue en direction de la frontière entre ce pays et l'ex-République yougoslave de Macédoine. Il est constitué essentiellement d'une ligne à voie unique comportant des tronçons à deux voies. La vitesse maximale est en moyenne faible - de 30 à 40 km/h. La voie est dans un piètre état, les rails aussi bien que les traverses ayant plus de 40 ans. Les travaux de réfection de la ligne entre Durrës et Lin (138 km) ont été entrepris et devraient être achevés en 2000.

Route : Le couloir routier va de Durrës à Tirana puis se poursuit en direction de la frontière entre ce pays et l'ex-République yougoslave de Macédoine (Qafë Thane). D'une longueur de 145 km, il sera entièrement remis en état, le début des travaux étant prévu pour 1999.

Ex-République yougoslave de Macédoine :

Rail : Il n'y a pas de liaison ferroviaire continue dans le sens est-ouest en ex-République yougoslave de Macédoine. Il manque en particulier un tronçon entre l'Albanie et l'ex-République yougoslave de Macédoine sur une distance totale de 65 km et un tronçon entre l'ex-République yougoslave de Macédoine et la Bulgarie sur une distance totale de 55 km. Le raccordement ferroviaire de Beljakovce à la frontière bulgare doit être réalisé à neuf, mais le problème réside dans le manque de moyens de financement.

Route : Le couloir routier va de la frontière entre l'ex-République yougoslave de Macédoine et l'Albanie (Struga) à Skopje puis jusqu'à la frontière entre l'ex-République yougoslave de Macédoine et la Bulgarie (Devebar). Le tronçon routier de Kumanovo à Devebar est en cours de réfection. La construction d'une route à deux voies de circulation dans chaque sens sur le tronçon Struga-Kicevo est un projet à long terme.

Bulgarie :

- Rail : Le couloir ferroviaire s'étend de la frontière de ce pays avec l'ex-République yougoslave de Macédoine (Gjuesevo) jusqu'à Sofia et se poursuit jusqu'à Karnobat, où il se prolonge par deux embranchements distincts allant respectivement vers les ports de Burgas et de Varna, sur la mer Noire. La distance de Gjuesevo à Karnobat est de 565 km, de Karnobat à Burgas 59 km et de Karnobat à Varna 158 km. Une nouvelle ligne électrifiée allant jusqu'à la frontière avec l'ex-République yougoslave de Macédoine, d'une longueur de 3 km dont 500 m en tunnel, et une nouvelle gare frontière, seront construites d'ici 2015. Il est prévu de remettre en état ou, au besoin, de reconstruire la ligne, d'électrifier les tronçons qui ne le sont pas et de doubler la voie entre Plovdiv et Zimnica.
- Route : Le couloir routier allant de la frontière entre la Bulgarie et l'ex-République yougoslave de Macédoine (Gjuesevo) à Sofia se prolonge vers les ports maritimes de Burgas et Varna, sur la mer Noire. D'une longueur totale de 650 km, ce couloir consiste en une route nationale à deux voies, sauf en ce qui concerne le tronçon Sofia-Plovdiv-Orizova. Une autoroute sera construite d'Orizova aux ports de la mer Noire. Les travaux devraient être achevés entre 2005 et 2010.

## COULOIR IX

### **Alignement :**

Le couloir IX est le plus long des dix couloirs paneuropéens de transport multimodaux. Il va d'Helsinki (Finlande) jusqu'à Saint-Pétersbourg (Fédération de Russie), où il se sépare en deux embranchements, l'un menant à Moscou (Fédération de Russie) et l'autre à Pskov (Fédération de Russie). Ils se rejoignent à Kiev (Ukraine). Le couloir se sépare à nouveau à Ljubashevka/Rozdilna (Ukraine). Un embranchement mène à Odessa (Ukraine), sur la mer Noire, tandis que la liaison principale se poursuit jusqu'à Chisinau (République de Moldova), puis Bucarest (Roumanie) et Dimitrovgrad (Bulgarie) pour se terminer au port grec d'Alexandroupoli, sur la mer Égée.

Outre les embranchements susmentionnés, il existe d'autres liaisons supplémentaires qui commencent toutes deux à la mer Baltique, l'une à Kaliningrad (Fédération de Russie), l'autre à Klaipeda (Lituanie). Elles se rejoignent à Kaunas (Lituanie) pour aller jusqu'à Kiev (Ukraine), via Vilnius (Lituanie) et à Minsk (Biélorus), où la liaison est raccordée au couloir II.

### **Évolution générale :**

Le mémorandum d'accord pour l'ensemble du couloir et les additifs y associant la Grèce ont été signés en mars 1995. La première réunion du comité directeur s'est tenue à Alexandroupoli (Grèce) en juin 1996, sous la présidence de la Commission européenne. Une deuxième réunion du comité directeur s'est tenue à Bruxelles en décembre 1996. Pour faciliter le suivi des activités, trois sous-comités ont été créés, un sous-comité pour la partie nord (Helsinki-Saint-Pétersbourg-Moscou) présidé par la Finlande, un sous-comité pour la partie centrale (Saint-Pétersbourg-Vitebsk-Gomel-Kiev; pour l'embranchement A : Ljubashevka/Rozdilna-Odessa; et pour l'embranchement B : Kiev-Gomel-Minsk-Kaunas-Klaipeda/Kaliningrad) présidé par la Lituanie et un sous-comité pour la partie sud (Ljubashevka/Rozdilna-Chisinau-Bucarest-Dimitrovgrad-Alexandroupoli) présidé par la Roumanie.

Une réunion du comité directeur pour la partie nord du couloir IX s'est tenue le 8 juin 1999 à Helsinki et, pour la partie centrale, le 6 octobre 1999 à Vilnius. Une réunion pour la partie méridionale est prévue pour le printemps 2000.

Outre ces comités, il a été créé un groupe de travail sur les chemins de fer et le transport combiné pour l'ensemble du couloir lors de la première réunion du comité directeur. Ce groupe de travail est présidé par la Grèce. Sa dernière réunion s'est tenue à Vilnius le 7 octobre 1999.

Le suivi des activités s'est révélé jusqu'à présent complexe étant donné que le couloir se divise entre les zones des programmes PHARE et TACIS. Au titre de ce dernier, une étude sur l'amélioration des flux de circulation sur les couloirs II et IX est en cours. L'objectif est de procéder à une évaluation de ces couloirs, puis d'élaborer des prévisions concernant la demande en transport ainsi qu'une documentation sur la faisabilité des liaisons routière et ferroviaire se présentant sous la forme requise par les organismes de financement. L'échéance du projet est fixée à février 2001. Dans le cadre du programme PHARE, une étude sur l'amélioration des chemins de fer et du transport combiné en vue d'un raccordement de la partie sud du couloir IX à la Pologne a été menée à bien en décembre 1999.

## COULOIR X

### **Alignement :**

Le couloir X est le "plus jeune" des couloirs de transport paneuropéens. La Conférence d'Helsinki a décidé d'ajouter ce couloir de la zone des Balkans au réseau de couloirs de transport paneuropéens.

Le couloir X est une liaison de transport multimodale dans le sens nord-ouest/sud-est, qui relie Salzbourg (Autriche) à Thessalonique (Grèce) via Ljubljana (Slovénie), Zagreb (Croatie), Belgrade (République fédérale de Yougoslavie) et Skopje (ex-République yougoslave de Macédoine). Outre cette liaison principale, il existe quatre embranchements :

- Un embranchement allant de Graz (Autriche) à Zagreb (Croatie) via Maribor (Slovénie);
- Un embranchement allant de Budapest (Hongrie) à Belgrade (République fédérale de Yougoslavie);
- Un embranchement allant de Nis (République fédérale de Yougoslavie) à Sofia (Bulgarie) et se poursuivant par le couloir IV jusqu'à Istanbul;
- Un embranchement allant de Veles (ex-République yougoslave de Macédoine) à la Via Egnatia, via Florina (Grèce).

### **Évolution générale :**

Au niveau gouvernemental, la Grèce s'est chargée de l'organisation des réunions, invitant toutes les parties concernées, en vue de l'élaboration d'un mémorandum d'accord par les Ministres des transports. La première réunion préalable à celle d'un comité directeur s'est tenue à Thessalonique (Grèce) en novembre 1998. À cette occasion, les participants se sont accordés sur un projet de mémorandum d'accord. La deuxième réunion préalable à celle d'un comité directeur s'est tenue à Thessalonique le 26 novembre 1999. En raison des tensions politiques dans la région, la signature du mémorandum d'accord a été reportée à une date ultérieure.

Sous la présidence de la République hellénique, un secrétariat technique a été constitué à Thessalonique. Ce secrétariat technique assistera le comité directeur dans l'accomplissement de ses fonctions, conformément au mémorandum d'accord, dans sa forme actuelle, pour la période se terminant en juillet 2001.

Les compagnies ferroviaires ont organisé, sous la présidence des chemins de fer autrichiens (ÖBB), plusieurs réunions à l'issue desquelles il a été décidé de fixer à Vienne le siège de la direction du couloir. En mai 1998 toutes les compagnies concernées, y compris DB AG et GySEV, ont signé un accord des chemins de fer participant à ou intéressés par la promotion, la modernisation, la restructuration et le développement du trafic ferroviaire le long du couloir X. Les chemins de fer helléniques ont financé une étude sur les perspectives du trafic



voyageurs et du trafic marchandises, qui a abouti à la formulation d'un plan d'action en deux phases pour l'aménagement du couloir. La guerre au Kosovo et ses conséquences ont limité les progrès à certains tronçons. L'avenir de ce couloir reste subordonné à des considérations politiques tant que la paix n'aura pas été restaurée dans la région.

En septembre 1999, une conférence sur les couloirs de transport dans la région de la Bosnie et de l'Herzégovine s'est tenue à Sarajevo, pour faire un bilan de la situation à l'issue de la crise du Kosovo. Il a été proposé d'introduire un nouvel élément consistant à prolonger le couloir X de Zagreb au Monténégro et jusqu'à l'ex-République yougoslave de Macédoine via Sarajevo. L'Institut d'urbanisme et de planification du territoire de Sarajevo a réalisé une préétude de faisabilité pour une autoroute dans la partie nord-ouest/sud-est allant de Velika Kladusa à Kljuc.

## **SITUATION ACTUELLE CONCERNANT LES ZONES DE TRANSPORT PANEUROPÉENNES (ZTPE)**

Un examen attentif de l'aménagement du réseau de transport par rapport aux bassins maritimes a fait apparaître que le concept de couloir, tel que défini en Crète en 1994, n'était pas adapté. Il a donc été convenu, lors de la troisième Conférence paneuropéenne sur les transports, qui s'est tenue à Helsinki en 1997, de définir, en complément des couloirs paneuropéens de transport, quatre zones géographiques constituant les zones de transport paneuropéennes (ZTPE) suivantes :

- La mer de Barents/Euro-Arctique;
- Le bassin de la mer Noire;
- Les mers Adriatique/Ionienne; et
- Le bassin méditerranéen.

Ces quatre bassins maritimes baignent l'Europe. Trois d'entre eux sont visés par les programmes PHARE et TACIS. Le quatrième, celui du bassin méditerranéen, rentre dans la juridiction du MEDA.

### **ZONES DE TRANSPORT MER DE BARENTS/EURO-ARCTIQUE**

La ZTPE mer de Barents/Euro-Arctique est une zone de transport multimodale. Elle englobe les régions septentrionales de la Suède, de la Finlande et de la Norvège, de même que la partie nord-ouest de la Fédération de Russie, notamment les districts de Mourmansk et d'Archangelsk, la République de Carélie et le territoire autonome des Nenets.

La Finlande et la Suède ont œuvré très activement à la signature d'un mémorandum d'accord pour la zone mer de Barents/Euro-Arctique. Cet accord, premier du genre pour une ZTPE, a été signé par les quatre pays concernés lors de la Conférence européenne des Ministres des transports qui s'est tenue à Copenhague le 26 mai 1998. La Commission européenne l'a signé en juillet 1998. Ce mémorandum d'accord est analogue aux instruments correspondants concernant les couloirs, puisqu'il institue un comité directeur composé de représentants des parties concernées qui assure un suivi des travaux.

L'objectif est de renforcer la coopération internationale existante dans des domaines tels que la coopération douanière ou l'entretien ou la construction d'infrastructures de transport multimodales. Il tend en outre à l'aménagement d'un réseau de transport régional dans une région difficile d'accès, notamment du fait de la rareté des routes et de l'infrastructure ferroviaire, des longues distances et de la rudesse du climat.

Le comité directeur a tenu sa première réunion à Oslo le 8 décembre 1998. Depuis mars 1999, la Finlande en assure la présidence et le secrétariat permanent est établi à Helsinki. Deux réunions du comité directeur se sont tenues sous la présidence finlandaise - le 9 juin 1999 à Helsinki et le 26 novembre 1999 à Rovaniemi. Un plan d'action pour une période de travail de cinq ans, c'est-à-dire jusqu'en 2003, a été adopté lors de la réunion de juin.

Avec le concours des autres membres du comité directeur, le secrétariat finlandais a entrepris de recueillir des données pertinentes sur le réseau principal pour les archiver dans une base de données spécifique à cette zone de transport. Aujourd'hui, cette tâche est terminée et l'on peut désormais consulter sur CD-ROM la configuration du réseau principal ainsi que la base de données, qui renferme une série d'éléments concernant les routes, les voies de chemin de fer, les ports maritimes et les aéroports.

La "Dimension septentrionale", programme d'action formulé par le Ministère des transports de Finlande, recommande elle aussi d'améliorer les liaisons de transport terrestre à destination et à partir des ports des États baltes et de la Fédération de Russie. La Commission européenne a saisi le Conseil d'une communication en date du 20 novembre 1998 intitulée "Une Dimension septentrionale pour les politiques de l'Union"<sup>4</sup>.

La présidence de la ZTPE mer de Barents/Euro-Arctique reviendra à la Russie en mars 2000. La quatrième réunion du comité directeur se tiendra à Mourmansk au printemps 2000.

### **ZONE DE TRANSPORT DE LA MER NOIRE**

La zone de transport de la mer Noire relie les pays riverains de cette mer entre eux, de même qu'avec les pays d'Europe centrale et orientale via les couloirs de transport paneuropéens et l'isthme du Caucase, l'Asie centrale via le TRACECA (couloir de transport Europe-Caucase-Asie) et la zone de transport du bassin méditerranéen.

La ZTPE de la mer Noire associe en vue d'une coopération régionale en matière de transport les États riverains de la mer Noire, à savoir la République de Moldova, l'Ukraine, la Fédération de Russie, la Géorgie, la Turquie, la Bulgarie, la Roumanie et la République hellénique. L'Arménie, l'Azerbaïdjan et le secrétariat de la Coopération économique de la mer Noire (CEMN) ont été invités à envoyer des observateurs aux réunions du comité directeur.

La Commission s'est félicitée du désir de la Géorgie d'accueillir la première réunion des hauts fonctionnaires chargés d'élaborer un mémorandum d'accord sur l'aménagement de cette ZTPE. Cette réunion de hauts fonctionnaires s'est tenue les 23 et 24 novembre 1998 à Tbilissi (Géorgie). À cette occasion, un projet de mémorandum d'accord a été paraphé par tous les pays participants mais non par la Commission européenne. La Moldova n'était pas représentée. L'objectif déclaré du mémorandum est de poursuivre le renforcement de la coopération internationale existante en vue de l'aménagement d'une infrastructure et de services de transport principaux et auxiliaires respectueux de l'environnement.

La première réunion du comité directeur, qui s'est tenue le 1er juillet 1999 à Tbilissi, a été consacrée aux mesures à prendre. Les objectifs et les mesures immédiates ont été fixés dans un programme d'action, qui a été élaboré par le Bureau du TINA en coopération étroite avec la Commission européenne. La présidence du comité directeur a été confiée à la Turquie. Le programme d'action a été adopté lors de la deuxième réunion de ce comité directeur, qui s'est tenue le 25 novembre 1999 à Istanbul.

---

<sup>4</sup> COM (1998) 589/3 du 20 novembre 1998.

Pour parvenir aux objectifs fixés, deux groupes de travail ont été constitués :

- Un groupe de travail sur l'harmonisation des procédures administratives et formalités douanières, sous la présidence de la Roumanie et, alternativement, de la République hellénique;
- Un groupe de travail sur les infrastructures, sous la présidence de la Turquie.

Le groupe de travail sur les infrastructures procédera à un inventaire des ports et à une évaluation des infrastructures existantes, le résultat de cet inventaire devant être présenté sous la forme d'une carte.

### **ZONE DE TRANSPORT MER ADRIATIQUE/MER IONIENNE**

Des contacts informels entre les participants potentiels ont eu lieu à l'initiative de l'Italie. Les pays concernés se sont accordés pour reporter toute décision concernant cette zone de transport à la signature du mémorandum d'accord concernant le couloir VIII.

### **ZONE DE TRANSPORT DU BASSIN MÉDITERRANÉEN**

Lors de la Conférence d'Helsinki de juin 1997, il a été décidé d'aménager l'infrastructure de transport dans le bassin méditerranéen, qui est de loin la plus grande des quatre zones de transport paneuropéennes.

En application de la politique euro-méditerranéenne définie dans le cadre du Processus de Barcelone en ce qui concerne les transports, la Commission européenne a adopté en janvier 1998 une communication<sup>5</sup> définissant à grands traits une stratégie propre à garantir que l'aménagement des services de transport satisfasse à la fois aux besoins des partenaires et aux contraintes inhérentes à un développement acceptable et soutenable du système de transport. Elle aborde également dans cette communication les modalités d'application de cette stratégie et suggère de charger un groupe de travail de la mise en œuvre d'un plan d'action pour les transports.

Pour éviter toute déperdition d'effort, qui amoindrirait l'efficacité du plan d'action pour les transports, la Commission a proposé de créer un **forum euro-méditerranéen des transports**, qui est désormais la nouvelle appellation du groupe de travail préconisé dans la communication et qui mettra en place les mesures énoncées dans cette dernière.

La mission du forum englobera les activités prévues dans le cadre de la zone de transport paneuropéenne du bassin méditerranéen (ZTPE Méditerranée), de même que les activités prévues dans le cadre des réseaux de transport transeuropéens et de l'initiative TINA concernant les pays d'Europe centrale et orientale candidats à l'accession.

La constitution du forum a été approuvée le 15 septembre 1998 par les 15 États membres et les 12 partenaires méditerranéens.

-----

---

<sup>5</sup> Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen concernant le partenariat euro-méditerranéen dans le secteur des transports - COM/1998/7/fin.