



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/2003/4
19 août 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-dix-septième session, 28-30 octobre 2003,
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 express 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), et trois autres pays (Suède, Ukraine et Serbie-et-Monténégro) 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 au trafic 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-ONU) 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^{er} janvier 2003 était de 23 705 km, dont 9 763 étaient en service et 1 031 en construction (annexe 1). On trouvera à l'annexe 4 une carte schématique du réseau en 2003.
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 (29,2 %), 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, 41,2 % de l'ensemble du réseau TEM étaient en service et 4,3 % en construction.
7. Bien qu'il ne soit pas complètement achevé, le TEM fonctionne déjà au quotidien, 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 priorités en matière d'investissements, en étudiant comment obtenir les ressources financières nécessaires à sa construction et en définissant des systèmes de remboursement des coûts de construction par les utilisateurs;
 - b) Aider à concevoir, à construire, à entretenir, à exploiter et à gérer le réseau d'autoroutes TEM sur le territoire des pays participants dans le cadre d'une infrastructure routière européenne unifiée, de manière à combler les lacunes du réseau autoroutier existant dans la région;
 - c) Étudier la possibilité, compte tenu des restrictions économiques actuelles, d'améliorer les routes existantes et de construire les autoroutes par étapes;
 - d) Promouvoir et améliorer la coopération sur toutes les questions qui ont trait au transport routier entre pays du TEM ayant des niveaux de développement différents;
 - e) Continuer à partager avec d'autres régions du monde les connaissances, les compétences techniques et le savoir-faire acquis par les pays de la région TEM.
9. Tout au long des 26 années qui se sont écoulées depuis le lancement du projet TEM, parallèlement à la mise en place d'un cadre institutionnel et d'une structure d'organisation du projet, il s'est instauré une coopération et une concertation efficaces entre les autorités routières et autoroutières respectives 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 ainsi que des mesures d'ordre général à prendre dans le cadre des activités du TEM, et prend des décisions concernant l'action commune.
11. Le Comité directeur a tenu sa dernière (trente-neuvième) session du 26 au 28 mai 2003, à Genève. La prochaine session (quarantième) aura lieu du 12 au 14 novembre de cette année, à Trieste (Italie).

12. Le projet est dirigé par un bureau central qui a pour tâche de coordonner toutes les activités menées dans le cadre 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 un directeur. 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 de la Slovaquie, arrive à échéance le 31 décembre 2005.
14. Dans chaque pays participant, un coordonnateur national TEM, désigné par le gouvernement du pays, est chargé de la coordination de toutes les activités relatives au projet dans son pays.
15. Toutes les activités du projet sont financées soit en espèces soit en nature par les 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, qui stipule que chaque pays participant doit chaque année verser au projet une contribution de 7 500 dollars des États-Unis en plus de sa contribution en nature. Aux termes de l'Accord, la CEE-ONU 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 2002, approuvé par la trente-neuvième session du Comité directeur, les crédits totaux disponibles pendant l'année 2002 se sont élevés à 132 081 dollars, et les dépenses totales (y compris les frais de soutien aux programmes de la CEE-ONU) à 108 529 dollars, ce qui laisse un solde positif total non grevé au 31 décembre 2002 de 12 534 dollars.
17. Le budget et le programme de travail du TEM pour 2003, établis sur la base des dispositions de l'Accord sur le Fonds d'affectation spéciale, et approuvés par la trente-huitième session du Comité directeur (20-22 novembre 2002, Varsovie) sont joints à ce 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 pour l'évaluation des conditions de concession construction-exploitation-transfert des autoroutes, 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 les ponts, les études d'impact, 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 par des moyens variables selon les objectifs et le type d'activité, notamment des séminaires, des ateliers et des tables rondes, habituellement organisés conjointement 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 du projet.

20. Ces activités de transfert et d'assistance technique ont aussi bénéficié de contributions précieuses de la part 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 est unique en son genre car 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 bénéficiaires. Le potentiel technique accumulé, en termes d'experts formés, constitue aussi une ressource considérable pour le projet TEM, qui peut être utilisée dans d'autres régions.

21. Le projet collabore avec 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» (IEC), 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. La coopération fructueuse entre la CEE et les organisations internationales intéressées et l'élaboration par le Bureau central du projet TEM de projets de documents sous les auspices de la CEE, ont abouti, en février et mars 2003, à la signature de mémorandums d'accord entre la CEE, l'Union internationale des transports routiers (IRU) et l'Association européenne des concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage (ASECAP), mémorandums qui posaient les bases d'une coopération plus étroite dans le cadre du projet TEM.

23. 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 du Directeur du projet TEM à la réunion du Comité directeur du couloir III à Dresde (Allemagne), les 27 et 28 mars, et du Directeur adjoint du TEM à la réunion du Comité directeur du couloir VI, qui s'est tenue à Gdańsk (Pologne), les 7 et 8 avril de l'année en cours. En outre, à la demande du Président du Comité directeur du couloir VI, le Bureau central du projet s'est déclaré disposé à assumer la responsabilité du secrétariat du couloir VI. Le Gouvernement polonais a souscrit à cette initiative, et le Directeur de la Division des transports de la CEE-ONU l'a approuvée en juillet de l'année en cours.

24. Après les débats du Comité directeur du TEM au cours de ses précédentes sessions sur l'éventualité d'une collaboration avec le DREO, la troisième réunion commune entre les représentants du TEM et les membres des sous-groupes du DREO chargés du réseau routier transeuropéen (TERN) a eu lieu à Budapest (Hongrie) le 19 mai 2003. La réunion a essentiellement porté sur l'étude de l'évaluation fonctionnelle de l'utilité pour le TERN des grands axes routiers d'Europe, compte tenu également des pays d'Europe orientale candidats à l'entrée dans l'UE. Une collaboration future, jugée mutuellement bénéfique, devrait permettre

aux pays adhérant au projet TEM de participer à l'établissement d'indicateurs de performance dans le secteur routier, d'harmoniser la collecte de données et les systèmes de référence pour le TEM et pour le TERN et d'analyser les réseaux TERN/TINA/TEM/routes E. Dans l'esprit de cette coopération, le Directeur du projet a participé à l'atelier commun des sous-groupes du DREO chargés du TERN et des données sur les routes, qui a eu lieu à Bonn (Allemagne) le 25 mars de l'année en cours, et à la réunion, le 24 juin 2003, à Budapest, du sous-groupe du DREO chargé des données sur les routes, réunion à laquelle ont aussi pris part les représentants de plusieurs États membres du TEM.

25. La base de données TEMSTAT représente la principale source de données du programme cartographique ArcView du TEM. Celui-ci comporte des cartes régionales et nationales de l'état de l'infrastructure, 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 centrale), première zone de ce genre en Europe, établie avec le soutien financier et technique de la FHWA et de HEEP. Ce dernier organisme est une association à but non 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 participant au TEM et à leurs experts en logiciels d'avoir libre accès aux dernières innovations en matière d'ingénierie électronique autoroutière.

27. La réunion annuelle de la zone V TEM/HEEP s'est tenue à Kastel Stari (Croatie), du 7 au 9 avril 2003. Dans le cadre du programme HEEP de participation des éducateurs et des étudiants, deux étudiants des universités techniques de Split et de Rijeka ont obtenu une bourse d'étude pour présenter un rapport sur le résultat de leurs recherches à la Conférence internationale annuelle HEEP qui aura lieu à Cheyenne, Wyoming (États-Unis d'Amérique), en septembre 2003.

28. Pendant la période examinée, la collaboration déjà très étroite entre le Bureau central du projet TEM et la CEE-ONU s'est encore intensifiée. Le Directeur du projet a participé à la soixante-cinquième session du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, qui s'est tenue du 18 au 20 février 2003, et à la Réunion spéciale sur l'application de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), qui a eu lieu les 6 et 7 mai de l'année en cours, à Genève. En outre, le Bureau central du projet a participé à la définition des grandes lignes du plan directeur TEM. Le Directeur adjoint du projet TEM, en sa qualité de membre du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts CEE-ONU de la sécurité dans les tunnels, a aussi participé à la session de ce groupe les 21 et 22 janvier 2003 à Genève.

29. À l'invitation de la Commission européenne par l'intermédiaire de RAND-Europe, le Directeur du projet a pris part à la première conférence ouverte sur ETIS LINK-Thematic Network, qui s'est tenue les 13 et 14 février 2003 à Bruxelles. Le système ETIS y a été présenté aux décideurs des États membres de l'UE et des pays candidats à l'entrée dans l'Union afin d'amorcer un dialogue entre la communauté des usagers potentiels et des fournisseurs de données et l'équipe chargée de développer le système.

30. 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 les 27 et 28 février 2003. Y ont participé les représentants de cinq pays ainsi que de la CEE, de l'Initiative «Europe centrale» et du Bureau central du projet.

31. Les 20 et 21 mai 2003 s'est tenue à Budapest (Hongrie) la réunion TEMSTAT sur la collecte et la cartographie des données, à laquelle ont participé les représentants de 12 pays membres du projet TEM. À cette occasion, les bases de données TEMSTAT 1 et 2, les données sur l'état du TEM et les cartes TEMSTAT 2002 des pays établies par le Bureau central du projet ont été mises à jour. Le rapport sur la réunion porte la cote TEM/CO/OP/20.

32. À la trente-neuvième session du Comité directeur du projet TEM, la définition 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 vise l'élaboration d'un plan stratégique de mesures pour concrétiser les objectifs du projet TEM touchant la mise à jour et l'ordre de priorité des besoins en transport routier des pays membres de ce projet, c'est-à-dire i) déterminer les priorités en matière d'investissement, ii) établir un calendrier pour leur réalisation, iii) évaluer les coûts que cela entraîne et les arrangements financiers appropriés. Pour assurer aux pays voisins la continuité nécessaire du réseau TEM, il a été proposé que le Plan directeur s'étende aussi sur huit pays non membres (Biélorus, Fédération de Russie, Grèce, République de Moldova, ex-République yougoslave de Macédoine, Serbie-et-Monténégro, Slovaquie, Ukraine).

33. Pendant la période à l'examen, la collaboration établie en 1991 avec le Bureau central du projet TER de Budapest s'est poursuivie. La collaboration 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^{er} janvier 2003)

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	% de la longueur totale du réseau	PROGRESSION DE LA CONSTRUCTION (% de la longueur en construction)	NIVEAU D'EXÉCUTION (% de la longueur en service)
N° colonne	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AUTRICHE	485	35	36	-	-	35	414	2,0	-	89,1
BOSNIE- HERZÉGOVINE	792	-	792	-	-	-	-	3,3	-	-
BULGARIE	925	-	617	-	15	19	274	3,9	1,6	30,7
CROATIE	1 627	317	833	61	33	127	396	6,8	3,9	28,3
GÉORGIE	1 053	-	1 045	-	-	-	8	4,4	-	0,8
HONGRIE	1 624	65	1 012	-	98	65	449	6,8	6,0	29,7
ITALIE	1 519	-	4	-	-	-	1 515	6,4	-	99,7
LITUANIE	733	186	11	13	-	253	456	3,1	1,0	79,5
POLOGNE	3 373	893	1 750	24	188	36	482	14,1	5,9	14,8
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	972	-	429	-	16	-	527	4,1	1,6	54,2
ROUMANIE	2 937	-	2 696	-	134	-	107	12,3	4,6	3,6
SLOVAQUIE	897	-	486	17	55	8	331	3,8	7,1	37,3
TURQUIE	6 921	4 131	504	-	321	-	1 965	29,0	4,6	28,4
TOTAL	23 858	5 627	10 215	115	860	543	6 924	100,0	3,9	30,2

Annexe 2

**PROJET D'AUTOROUTE TRANSEUROPEENNE NORD-SUD (TEM):
PROGRAMME DE TRAVAIL POUR L'ANNEE 2003**

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2003			
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 I.	Élaboration du plan directeur du TEM axée sur la réponse aux 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 connections 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 Explorer les autres liaisons possibles dans la région du TEM, compte tenu de l'approche intermodale, et formuler des propositions sur leur faisabilité	Bureau central du projet Gouvernements				*
				1.1.5 Prêter assistance aux pays du TEM pour harmoniser les procédures législatives/administratives régissant l'exploitation du réseau TEM, afin de lever les obstacles au moyen des technologies modernes appropriées	Bureau central du projet	*	*	*	*

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2003			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
				1.1.6 Présenter le projet de plan directeur du TEM au Comité directeur	Bureau central du projet				*
				1.1.7 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	*	*	*	*
		1.2 I.	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	*	*	*	*
		1.3 I.	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 I.	Établissement de nouveaux contacts et de nouvelles relations avec les pays voisins afin qu'ils se joignent au projet	2.1.1 Veiller à ce que les représentants de la CEE et du Bureau central prennent contact avec les pays conformément à l'Accord sur le Fonds d'affectation spéciale pour le TEM afin d'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 contacts bilatéraux et multilatéraux	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
		2.2 I.	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	*	*	*	*

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2003			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
				2.2.2 Mettre à jour en permanence la page Web du projet TEM sur le site Web de la CEE-ONU	CEE Bureau central du projet	*	*	*	*
				2.2.3 Imprimer et diffuser la brochure TEM 2003	Bureau central du projet	*			
				2.2.4 Diffuser la brochure sur le TEM ainsi que les normes définies et les pratiques recommandées en ce qui concerne cette entreprise à la soixante-cinquième session du Comité CEE-ONU des transports intérieurs	CEE Bureau central du projet	*			
				2.2.5 Donner aux membres l'information en retour sur le TEM	Bureau central du projet	*	*	*	*
				2.2.6 Être présent aux rencontres concernant les transports européens	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
				2.2.7 Organiser des manifestations régionales et nationales pour présenter le Projet et y participer	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
				2.2.8 Renforcer le Bureau central du projet TEM en lui assurant des ressources financières et humaines plus abondantes	CEE Gouvernements	*	*	*	*
3.	Assurer sur le réseau TEM des conditions de conduite sûres, durables et homogènes en prêtant assistance à sa conception, sa maintenance, son exploitation et sa gestion	3.1 II.	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) portant sur la signalisation des autoroutes/voies rapides	CEE Bureau central du projet	*	*	*	*

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2003			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
		3.2 I.	Systèmes d'information TEM	3.2.1 Exécuter les activités courantes prévues pour la zone V HEEP	Bureau central du projet Croatie		*		
				3.2.2 Traitement des données des bases de données TEMSTAT	Bureau central du projet	*		*	
				3.2.3 Former les agents de liaison de TEMSTAT	Bureau central du projet Gouvernements		*		
		3.3 II.	Prévisions de la circulation sur le réseau TEM	3.3.1 Organiser l'atelier sur les recensements de la circulation et les prévisions en la matière	Bureau central du projet CEE Gouvernements				*
		3.4	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	3.4.1 Réunion ordinaire de la Table ronde permanente	Bureau central du projet Autriche Bosnie-Herzégovine Croatie Hongrie Italie Slovaquie				*
				3.4.2 Réunion du Groupe de travail de la Table ronde permanente	Bureau central du projet Gouvernements intéressés	*			
4.	Intégration du réseau TEM dans le système paneuropéen de transport	4.1 I.	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 Organiser la réunion des Directeurs généraux du DREO et du TEM	Bureau central du projet Gouvernements DREO			*	
				4.1.3 Participer aux activités des différents sous-groupes du DREO	Bureau central du projet Gouvernements DREO	*	*	*	*

Objectif		Activité		Interventions	Agent d'exécution	2003			
N°	Description	Rang de priorité	Description			I	II	III	IV
				4.1.4 Assurer la participation du TEM aux travaux entrepris dans le cadre des programmes de recherche et développement de l'Union européenne et au programme RTR de l'OCDE	ECE Bureau central du projet	*	*	*	*
				4.1.5 Participer aux activités des sous-groupes compétents du DREO	Bureau central du projet Gouvernements DREO	*	*	*	*
				4.1.6 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	*	*	*	*
				4.1.7 Promotion des normes définies et des pratiques recommandées en ce qui concerne le Projet TEM	CEE Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
		4.2 I.	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, C.E.M.T., 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	2003			
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	Activités du Comité directeur	5.1.1 Sessions ordinaires	CEE Bureau central du projet Gouvernements		*		*
		5.2	Coopération avec la CEE-ONU	5.2.1 Poursuivre et renforcer la coopération avec le Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU et avec ses organes subsidiaires	CEE Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*
		5.3	Coopération entre les pays du TEM pour tout ce qui concerne le transport routier	5.3.1 Prendre contact avec les gouvernements au sujet de leurs besoins	Bureau central du projet Gouvernements	*	*	*	*

Annexe 3

PROJET DE BUDGET DU TEM POUR 2003

LIGNE BUDGÉTAIRE	MOIS												TOTAL 2003
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	
PERSONNEL DE PROJET													
11.01 Directeur du projet	505	505	505	505	505	505	505	505	505	505	505	505	6 060
11.03 Consultants	-	-	-	-	540	-	-	-	-	-	-	-	540
13.00 Appui administratif	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	2 400
15.00 Frais de voyage	-	1 500	1 500	3 000	4 000	3 000	-	-	2 300	2 300	3 000	1 500	22 100
16.00 Coûts des missions	-	-	-	-	2 000	-	-	-	-	-	-	-	2 000
19.00 Total partiel	705	2 205	2 205	3 705	7 245	3 705	705	705	3 005	3 005	3 705	2 205	33 100
SOUS-TRAITANCE													
21.00 Sous-traitance	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
29.00 Total partiel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FORMATION													
31.00 Bourses	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
32.00 Formation en groupe	-	-	-	10 000	7 000	-	-	-	6 000	6 000	5 000	-	34 000
39.00 Total partiel	-	-	-	10 000	7 000	-	-	-	6 000	6 000	5 000	-	34 000
MATÉRIEL													
42.00 Durable	-	-	-	3 000	-	-	-	-	-	-	-	-	3 000
49.00 Total partiel	-	-	-	3 000	-	-	-	-	-	-	-	-	3 000
DIVERS													
51.00 Maintenance et exploitation	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1 200
53. Frais divers	1 250	1 250	1 250	1 250	1 250	1 250	1 250	1 250	1 250	1 250	1 250	1 250	15 000
59.00 Total partiel	1 350	1 350	1 350	1 350	1 350	1 350	1 350	1 350	1 350	1 350	1 350	1 350	16 200
APPUI AU PROGRAMME	900	900	900	900	1 000	900	1 000	900	1 000	900	1 000	900	11 200
TOTAL GÉNÉRAL	2 955	4 455	4 455	18 955	16 595	5 955	3 055	2 955	11 355	11 255	11 055	4 455	97 500

