

Avis du Comité économique et social européen sur «Les corridors paneuropéens de transport»

(2005/C 120/04)

Le 23 janvier 2003, le Comité économique et social européen a décidé, en vertu de l'article 29 paragraphe 2 de son règlement intérieur, d'élaborer un avis sur: « Les corridors paneuropéens de transport».

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a élaboré son avis le 5 octobre 2004 (rapporteuse: Mme ALLEWELDT).

Lors de sa 412^{ème} session plénière des 27 et 28 octobre 2004 (séance du 27 octobre) le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 164 voix pour, 2 voix contre et 9 abstentions.

1. Introduction

1.1 Avec l'élargissement des thèmes ⁽¹⁾ à toutes les questions qui ont un rapport avec le développement des corridors paneuropéens de transport, le groupe d'étude permanent a repris ses travaux en janvier 2003. Les actions réalisées sous le mandat précédent avaient été largement approuvées par l'Assemblée plénière en décembre 2002. Outre la poursuite et le développement des actions relatives aux corridors, les années 2003-2004 se caractérisent par de nouvelles orientations importantes adoptées par la Commission européenne en ce qui concerne le développement des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), qui touchent également les travaux sur les 10 corridors paneuropéens d'Helsinki. Les conditions cadres de la politique commune en matière d'infrastructures ainsi que de la coopération dans les corridors sont modifiées tant par l'élargissement de l'Union européenne en mai 2004 que par les perspectives d'adhésion qui se dégagent pour les pays des Balkans occidentaux.

1.2 Le présent projet d'avis a non seulement pour objectif de rendre compte des activités et des réflexions du Comité économique et social européen sur «Les corridors paneuropéens de transport» tout au long des deux années qui se sont écoulées, mais aussi de formuler des recommandations sur les prochaines actions que les parties concernées devraient entreprendre et comment le Comité pourrait y contribuer.

2. Nouveau cadre de la politique paneuropéenne en matière d'infrastructures de transport

2.1 Le rapport préparé par le groupe d'experts présidé par M. Karel VAN MIERT a été l'amorce de la révision des RTE-T par la Commission à la mi-2003. Cela a abouti à élargir la liste des projets prioritaires qui avait été établie en 1996, à prévoir de nouvelles formules de financement par l'UE et une nouvelle forme de coopération améliorée ⁽²⁾. On avait envisagé d'inscrire le concept de corridors de transport dans la politique européenne des infrastructures. Il faudrait à l'avenir passer dans l'UE d'une politique des infrastructures axée sur les réseaux en

général à une politique basée sur des priorités le long de certains grands axes de circulation. Cette approche, préconisée par le groupe d'experts de M. VAN MIERT, n'a pas été approuvée.

2.2 Le CESE a débattu en détails de l'avenir des RTE-T dans le cadre de la réunion hors-siège de la section spécialisée à Rome en septembre 2003, avec la commission V «Grands travaux et réseaux d'infrastructure» du CNEL italien (Conseil national de l'économie et du travail), qui a permis l'adoption d'une résolution commune ⁽³⁾. Cette résolution prône un engagement accru en faveur de la réalisation d'un réseau de transports intégré qui englobe véritablement les nouveaux États membres tout en ne se limitant pas à cela. L'intermodalité et la durabilité devraient être au premier plan; le financement devrait être renforcé en commun et, le cas échéant, complété par un fonds européen pour les réseaux transeuropéens des transports.

2.3 Une demande exprimée par la présidence italienne a conduit le CESE à élaborer un avis d'initiative qui avait pour objectif d'approfondir le débat lancé à Rome. Cet avis intitulé «*Les infrastructures de transport de l'avenir: - planification et pays limitrophes - mobilité durable - financement*» ⁽⁴⁾ présentait les idées essentielles du Comité sur la politique européenne en matière d'infrastructures de transport. Regardant vers l'avenir, le CESE propose d'essayer de nouvelles formules de financement, d'accorder une plus large priorité à la protection de l'environnement et à la durabilité sociale et écologique et, dans la planification et la réalisation d'un réseau de transport paneuropéen, de conserver les réalisations positives dans les corridors d'Helsinki tout en appliquant de nouvelles méthodes pour relever les défis d'un genre nouveau qui se posent.

2.4 L'Union européenne a accordé la plus haute priorité à la reconstruction pacifique de la région des Balkans occidentaux et a par conséquent insisté sur la mise en place d'infrastructures de transport opérationnelles. Pour compléter les corridors existants qui touchent cette région, à savoir les corridors X, V, VII, IV et VIII, et sur la base de la déclaration d'Helsinki de 1997 ainsi que des expériences réalisées avec le processus

⁽¹⁾ Décision du Bureau du 23 octobre 2002.

⁽²⁾ Pour de plus amples détails, cf. l'avis du CESE, JO C 10 du 14.1.2004, p. 70.

⁽³⁾ CESE 1043/2003 fin, disponible au secrétariat de la section spécialisée TEN.

⁽⁴⁾ JO C 108 du 30.4.2004, p. 35.

TINA⁽⁵⁾, on a élaboré un concept de transports pour les Balkans occidentaux. Ce concept comprend un réseau d'infrastructures intermodal, dit réseau de base du transport régional de l'Europe du sud-est («South East Europe Core Regional Transport Network»), à mettre en place de manière commune et coordonnée. Les États concernés⁽⁶⁾ ont préparé un mémorandum d'accord qui se réfère entre autres explicitement à la coopération avec les groupes d'intérêts socioéconomiques de la région et le groupe d'étude permanent du CESE.

2.5 La coordination des travaux des comités directeurs dans les 10 corridors d'Helsinki⁽⁷⁾ et 4 zones de desserte (des programmes PETRA)⁽⁸⁾ a pris un nouveau virage. Un fois par an, la Commission invite les présidents et directeurs des secrétariats des corridors ainsi qu'une série d'autres représentants européens ou des institutions européennes pour échanger des idées sur la situation et les nouvelles perspectives de travaux. L'ancien groupe de travail «Transports» du G-24 devrait être remplacé par une structure de travail plus petite et plus efficace. Dans le même temps, les responsables de la Commission sont conscients que seule celle-ci est en mesure d'assurer certains aspects de la coordination et de l'aide sur le plan technique et organisationnel. Les dernières rencontres ont eu lieu en juin 2003 et le 15 mars 2004. Les chapitres 3 et 4 en reflètent les conclusions les plus importantes.

2.6 L'élargissement de l'UE et sa «nouvelle politique de voisinage» ne resteront pas non plus sans influence sur la future planification en matière de politique des transports en Europe et au-delà. En juin, la Commission et le Parlement européen ont organisé une rencontre stratégique commune, à laquelle étaient invités des représentants du secteur européen des transports, notamment des autres États limitrophes de l'EU. Il y a été décidé de créer un groupe de travail à haut niveau, qui sera chargé d'élaborer des accords sur le développement de grands axes de circulation transeuropéens, tout particulièrement en direction des pays limitrophes à l'Est, à savoir la Fédération de Russie, la région de la mer Noire et les Balkans. En ce qui concerne le bassin méditerranéen, un projet de création d'un réseau de transport Europe-Méditerranée a été lancé. Pour la Turquie, on examine à l'heure actuelle les besoins en infrastructures de transport.

3. Grandes orientations des travaux du groupe d'étude permanent

3.1 Nouveaux développements et missions anciennes: information et transparence

3.1.1 Même 7 années de mise en œuvre de la déclaration d'Helsinki et de consolidation de la coopération dans les comités directeurs, avec plus largement la participation de la Commission européenne, n'ont pas suffi pour qu'augmentent de manière notable la transparence et l'interconnexion des divers processus de planification. Les nouvelles orientations des RTE-T, les corridors et zones de desserte, le réseau de base du transport régional de l'Europe du sud-est («South East Europe

⁽⁵⁾ Évaluation des besoins en infrastructures de transport (EBIT), planification en matière d'infrastructures pour les PECO au cours de la deuxième moitié des années 1990.

⁽⁶⁾ Albanie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Serbie-Monténégro, ARYM.

⁽⁷⁾ Une carte détaillée des corridors est disponible au secrétariat de la section spécialisée TEN.

⁽⁸⁾ Les programmes PETRA comprennent 4 zones de desserte conformément à la déclaration d'Helsinki de 1997: mer de Barents/Euro-Arctique, Bassin de la mer Noire, Bassin méditerranéen et mer Adriatique-Ionienne.

Core Regional Transport Network»), les travaux de la CEMT et de la CEE-ONU ainsi que diverses initiatives régionales visant à renforcer la coopération n'intéressent qu'un cercle restreint d'experts.

3.1.2 Le manque de transparence se fait encore davantage sentir au niveau de la société civile organisée. L'une des tâches essentielles du groupe d'étude permanent est et reste son rôle de liaison et d'information tant au sein des organes officiels que vis-à-vis des organisations de la société civile concernées. La Commission travaille à élaborer un système d'information qui devrait être disponible de manière générale pour la planification et l'analyse d'impact. Ce système d'information géographique (SIG) n'est pour l'instant disponible qu'en interne mais pourrait, sous certaines conditions, se baser sur des données socioéconomiques, ce qui permettrait au CESE de mieux en tirer profit pour les thèmes qu'il doit examiner. Il conviendrait d'évoquer cette approche avec la Commission.

3.2 Utiliser les procédures de consultation: les voies de transport «européennes» requièrent un «consensus européen»

3.2.1 Le bilan dressé par le groupe VAN MIERT a permis d'entrevoir clairement les difficultés qui creusent entre les plans européens ambitieux et leur concrétisation un fossé qu'il paraît difficile de combler. Il a été reconnu à juste titre que l'adoption d'une approche plus transfrontière dans les procédures de planification et l'augmentation de la participation des groupes d'intérêts de la société civile constituaient deux éléments susceptibles de remédier à cette situation à l'avenir, qui ont d'ailleurs trouvé place dans les nouvelles orientations des RTE.

3.2.2 La participation de la société civile organisée est essentielle pour un développement équilibré qui tienne compte des intérêts locaux et régionaux et rende effectifs le fonctionnement et l'utilisation des voies de transport. Les projets d'infrastructure d'intérêt européen ne peuvent remplir leur fonction que s'ils répondent à des intérêts de durabilité et prennent ceux-ci en compte. Pour cela, il faut la participation des organisations professionnelles, des entreprises de transport, des syndicats, des organisations environnementales et des associations de consommateurs, participation qui doit s'exercer au niveau européen et transfrontalier. L'impulsion nécessaire à la réalisation des voies de communication «européennes» ne peut venir que d'une entente et d'un consensus «européens» portés par la collectivité. Le CESE a maintes fois proposé son aide pour instaurer ce consensus. Pour ce faire, il convient de faire appel systématiquement à l'instrument de l'audition au niveau européen. Le CESE met cependant en garde contre la tentation de considérer ceci comme un simple exercice de style dont les résultats seraient indifférents. L'audition sur le processus TINA, réalisée par le CESE en 1998 avec la collaboration de la Commission européenne n'a pas été prise en compte dans le rapport final, bien qu'elle ait suscité un grand intérêt et abouti à des conclusions évidentes.

3.3 De la consultation à la collaboration conceptuelle et pratique

3.3.1 Depuis plusieurs années que le CESE mène des travaux sur la politique paneuropéenne des transports, la participation et la consultation ont longtemps été au cœur des revendications essentielles qu'il a formulées. C'est un concept de base qui s'est largement imposé aujourd'hui parmi les participants qui oeuvrent au niveau européen et le CESE a établi de bons contacts en la matière. Il est désormais temps de concrétiser une autre exigence, à savoir participer sur le plan conceptuel et pratique aux travaux des comités directeurs et d'autres organes.

3.3.2 Le récent avis d'initiative intitulé «Les infrastructures de transport de l'avenir», qui définit expressément les principes de la politique européenne des transports du point de vue du Comité, jette les bases d'une collaboration sur le fond en matière de conception. L'objectif de durabilité, les réflexions menées sur l'amélioration des financements et l'orientation paneuropéenne des infrastructures de transport en constituent trois grands axes. Pour ce qui concerne le développement des corridors de transport, le Comité y définit des actions prioritaires autour desquelles doivent s'articuler les travaux du groupe de travail permanent, que l'on rappellera brièvement ⁽⁹⁾:

- contrôler l'instauration de meilleures liaisons entre les espaces économiques;
- augmenter l'intermodalité sur la base de critères aisément applicables;
- améliorer les liaisons avec les voies navigables;
- intégrer le transport maritime à courte distance;
- favoriser davantage la collaboration dans les transports ferroviaires, qui a donné parfois de bons résultats;
- accorder davantage d'attention au raccordement des réseaux de transport locaux et régionaux aux grands axes de transport;
- tenir systématiquement compte, dans les travaux sur les corridors, des objectifs de développement sur le plan qualitatif et de l'exploitation (questions de sécurité, intérêts des consommateurs, conditions sociales notamment dans le transport routier international, qualité des prestations, bilan environnemental);
- conserver largement le concept de corridors et en augmenter la portée géographique.

3.3.3 Ces objectifs de la Commission ont été partiellement repris lors de la révision des grandes orientations des RTE. Il s'agira désormais de réussir le tour de force de poursuivre leur réalisation sur le plan pratique et de manière cohérente, tout en conservant une approche commune transfrontière. Le CESE

aurait la possibilité d'y contribuer grâce à des actions spécifiques concrètes.

3.4 Interconnexion des corridors et collaboration régionale

3.4.1 Les travaux des comités directeurs ont atteint entre-temps la même intensité dans tous les corridors. De manière générale, on peut dire qu'il existe des imbrications régionales, de sorte que l'on peut davantage considérer qu'il s'agit d'un réseau de corridors plutôt que d'axes de circulation distincts. Les approches adoptées dans les zones de desserte comportent désormais de plus en plus une composante régionale en matière de coopération, par exemple dans les Balkans occidentaux pour les corridors IV, V, VII et X ou dans la région de la mer Baltique pour les corridors I et IX. Cette intensité des travaux s'oppose aux activités plutôt réduites dans les zones de desserte définies officiellement (programmes PETRA).

3.4.2 Ces deux approches, à savoir la mise en place de grands axes de circulation et l'interconnexion régionale à grande échelle, se complètent. Il conviendrait qu'à l'avenir, les travaux du groupe d'étude permanent mettent davantage l'accent sur l'élaboration de concepts de développement régional. L'interrelation entre la politique des transports, le développement régional et les thèmes prioritaires dans les relations extérieures du CESE (pays limitrophes à l'est, dimension nordique, Balkans occidentaux) est un aspect important abordé par le CESE au sein de plusieurs sections.

3.5 Future mission: instaurer de nouvelles liaisons

3.5.1 Le Comité se félicite de la discussion stratégique qui a eu lieu en juin 2004 entre la Commission et le Parlement européen, même s'il a toujours souligné que l'élargissement ne devait pas avoir pour conséquence une limitation des initiatives de l'UE en faveur de la réalisation de liaisons européennes de transport. Dans un courrier adressé au CESE, la Commission affirme être dans une période de lancement d'une procédure décisionnelle plus large et plus ouverte à laquelle chaque participant pourra contribuer. Cette ouverture est un facteur de réussite et de durabilité indispensable à la planification des transports au niveau européen.

3.5.2 Les expériences engrangées jusqu'ici, notamment les travaux des comités directeurs, constituent les fondements importants indispensables à de nouvelles planifications. La contribution spécifique du CESE, telle qu'elle a été définie dans le présent avis, en se basant sur une expérience de plusieurs années, ne peut être apportée qu'au tout début de la procédure de planification des infrastructures. Le CESE se doit de saisir cette occasion.

⁽⁹⁾ JO C 108 du 30.4.2004, p. 5, par. 1.8.1 à 1.8.8.

4. Les activités du groupe d'étude permanent dans les divers corridors de transport

4.1 Un groupe de travail syndical a été mis en place dans le corridor II⁽¹⁰⁾ et a tenu sa première réunion les 10 et 11 avril 2003 à Moscou. Le CESE a participé à la réunion officielle du comité directeur des 15 et 16 mai 2003 à Berlin. Les conclusions de ces deux rencontres sont de bon augure pour nos travaux. Les problèmes rencontrés dans le corridor II résident dans les difficultés de coopération avec le Belarus. L'option qui aurait tendance à s'imposer entre-temps est celle du contournement du Belarus, et donc d'une partie très importante et très bien équipée du corridor, par le nord. Il s'agit d'éviter les difficultés qui se posent aux frontières. On assiste à l'heure actuelle à l'intensification de la coopération entre les compagnies de chemin de fer. Il a été récemment proposé d'élargir le corridor jusqu'à Iekaterinbourg. Chacun se montre particulièrement intéressé à mieux gérer les problèmes liés au transport routier ainsi que les procédures pratiques aux postes frontières et donc à bénéficier du soutien apporté par le CESE.

4.2 La participation aux travaux dans le corridor IV⁽¹¹⁾ n'a cessé de se consolider. La réunion du comité directeur, tenue les 20 et 21 mai 2003 à Sopron (Hongrie), a permis à des représentants d'entreprises ferroviaires et à des syndicats de cheminots du corridor IV de se rencontrer et d'engager une discussion fructueuse sur le développement du transport ferroviaire. Cette discussion doit être poursuivie. C'est ce qui s'est produit lors de la dernière réunion des 10 et 11 novembre 2003 à Dortmund. Les obstacles d'ordre technique et organisationnel et les propositions de solutions pour franchir les postes-frontières ont été définis comme les thèmes principaux à aborder lors de prochaines discussions. Pour assurer la continuité, un représentant de la coopération syndicale des cheminots participera désormais en tant qu'observateur aux comités directeurs. Il paraît donc normal d'aborder de manière thématique la situation économique et sociale dans le transport routier de marchandises ainsi que les aspects techniques et organisationnels de ce secteur dans le corridor IV.

4.3 Le CESE attache une importance particulière au développement du corridor X⁽¹²⁾. Aussi les contacts avec le comité directeur de ce corridor ont-ils été intensifiés. La concrétisation d'actions éventuelles du CESE s'est faite dans le cadre de la réunion du comité directeur des 18 et 19 juillet 2003 en Slovaquie. Le 3 novembre 2003, le CESE organisait avec succès une «conférence-dialogue» à Belgrade, qui a permis l'adoption d'une résolution commune⁽¹³⁾. D'autres actions visant à renforcer la coopération, notamment pour les chemins de fer, vont suivre. Les relations de travail à Sarajevo ainsi que la coopération avec le comité directeur du réseau de base du transport régional de l'Europe du sud-est sont deux autres éléments de ces travaux. Dans la perspective d'une politique équilibrée sur les ports maritimes et leur liaison avec les voies de circulation de l'arrière-pays, le corridor V⁽¹⁴⁾ représente un axe de liaison important dans ce contexte.

⁽¹⁰⁾ Allemagne-Pologne-Belarus-Russie.

⁽¹¹⁾ Allemagne-Tchéquie-Autriche-Slovaquie-Hongrie-Roumanie-Bulgarie-Grèce-Turquie.

⁽¹²⁾ Autriche-Croatie-Serbie-ARYM-Slovaquie-Hongrie-Serbie-Bulgarie.

⁽¹³⁾ Cf. annexe 1.

⁽¹⁴⁾ Italie-Slovaquie-Hongrie-Ukraine-Slovaquie-Croatie-Bosnie-Herzégovine.

4.3.1 Une action commune devrait avoir lieu début novembre 2004 avec la Communauté de travail des chemins de fer, l'ARGE du corridor X (ARGE-X Line), en faveur d'une amélioration des services de chemins de fer, qui prévoit un cortège de manifestants et des actions à Villach (en Autriche), à Zagreb (en Croatie) et à Sarajevo (en Bosnie-Herzégovine)⁽¹⁵⁾.

4.4 Le CESE a élaboré toute une série de propositions⁽¹⁶⁾ sur le développement des voies navigables et du corridor VII⁽¹⁷⁾ (Danube). La dernière réunion du comité directeur a eu lieu en juillet 2004. La réflexion se poursuit dans le cadre du groupe d'étude permanent, l'accent étant mis sur les obstacles actuels à la croissance du transport fluvial dans le corridor VII et sur les dispositions permettant de les réduire. Les discussions portent également sur les possibilités de développement du transport intermodal et le choix des investissements en infrastructures de transport qui en découleront⁽¹⁸⁾.

4.4.1 Le CESE, dans son avis sur «*Les infrastructures de transports de l'avenir*» adopté le 28 janvier 2004⁽¹⁹⁾ évoquait la nécessité «*de promouvoir le corridor VII (...) Danube, d'assurer la jonction avec des lignes ferroviaires ainsi que de prévoir des dispositions techniques et sociales adaptées en matière de navigation intérieure transfrontalière*».

4.4.2 En outre, le Comité consultatif mixte UE/Roumanie (lors de sa réunion à Bucarest les 23 et 24/05/02) a proposé, afin d'optimiser le rôle du Danube en tant que corridor paneuropéen de transport, d'entreprendre des travaux et d'augmenter l'aide financière actuelle en vue d'améliorer sa navigabilité et l'interconnexion avec la mer Noire.

4.5 Depuis la «conférence ouverte» sur les corridors III⁽²⁰⁾ et VI⁽²¹⁾ qui a eu lieu à Katowice en 2001, le CESE n'a organisé aucune activité spécifique dans ces corridors. Cependant, un courrier du secrétariat pour le corridor III daté d'août 2004 l'invite désormais à poursuivre en élaborant des propositions sur le programme de travail 2003/2004.

4.6 Le CESE a reçu ces deux dernières années un soutien particulier de la part des employés du secteur des transports instaurant actuellement une nouvelle collaboration syndicale le long des corridors au niveau paneuropéen, sous l'égide de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). Le projet de l'ETF contribue de façon déterminante à la réussite des actions du CESE dans l'ensemble des secteurs des transports, sous la forme de contributions importantes sur le plan conceptuel et pratique, et renforcera encore la collaboration à l'avenir.

⁽¹⁵⁾ Ces actions sont en cours de préparation et ne peuvent donc pas être exposées en détails dans le présent avis, mais il est possible d'obtenir de plus amples informations auprès du secrétariat de la section spécialisée TEN.

⁽¹⁶⁾ «Vers un régime paneuropéen de la navigation fluviale», JO C 10 du 14.1.2004, p. 49.

⁽¹⁷⁾ Allemagne-Autriche-Slovaquie-Hongrie-Croatie-Serbie-Bulgarie-Moldavie-Ukraine-Roumanie.

⁽¹⁸⁾ Pour de plus amples détails, cf. le document de travail de M. LEVAUX, qui peut être obtenu auprès du secrétariat de la section spécialisée TEN.

⁽¹⁹⁾ Cf. note 4.

⁽²⁰⁾ Allemagne-Pologne-Ukraine.

⁽²¹⁾ Pologne-Slovaquie-Tchéquie.

4.7 Enfin, il convient de signaler que, pour chacun des corridors, une fiche comportant les données de base ⁽²⁾ a été établie par le président du groupe d'étude permanent, en collaboration avec le secrétariat de la section TEN et avec le soutien des services compétents de la Commission européenne.

5. Recommandations pour la poursuite des travaux

5.1 Les nouveaux éléments de la politique paneuropéenne des transports, tels qu'ils ont été évoqués ci-dessus, ont été repris par le groupe d'étude permanent et intégrés dans les planifications régionales, pratiques et conceptuelles. Plus que jamais la force du CESE réside dans sa capacité à relayer les intérêts et à formuler des propositions pratiques. Actions et présence sur place doivent en constituer la clé de voûte.

5.2 Avec le groupe d'étude permanent, le CESE dispose d'une sorte de lieu d'échanges, qui fait fonction de structure d'information et d'accueil pour les personnes intéressées tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du Comité. Les actions d'information, de gestion et de coordination des activités du CESE et la participation responsable aux actions transfrontalières de coordination au niveau européen font partie des tâches principales du groupe d'étude permanent, dont l'efficacité se fonde sur 13 années de participation active du Comité à la conception de la politique paneuropéenne des transports.

5.3 Dans les deux années à venir, le CESE devrait mettre l'accent au cours de ses travaux sur la collaboration pratique et la participation de la société civile organisée sur place. Il s'agira pour lui de contribuer aux objectifs fixés pour la politique des transports au paragraphe 3.3.2 en permettant aux organisations de la société civile concernées d'articuler leur évaluation, leur

critique et leurs propositions d'amélioration sur chaque corridor, région ou projet d'infrastructure concerné.

5.4 Il faudrait que la collaboration du CESE avec les comités directeurs des corridors et la Commission européenne s'intensifie. Il convient notamment que le groupe d'étude permanent remplisse pleinement son nouveau rôle dans le cadre de la mise en place du réseau de base du transport régional de l'Europe du sud-est (cf. par. 2.4).

5.5 Le groupe d'étude permanent devrait mener une réflexion sur la manière dont les aspects opérationnels des transports peuvent être davantage pris en compte dans la mise en place des axes de transport paneuropéens; il faudrait notamment que les dimensions d'intermodalité, de protection de l'environnement, de sécurité, de conditions sociales et d'efficacité se voient concrétisées dans le cadre de la politique sur les corridors.

5.6 La planification de nouveaux axes de transport dans le cadre de politique européenne de voisinage (PEV) est en cours. La Commission européenne a fait preuve d'ouverture en la matière et il conviendrait que le groupe d'étude permanent apporte sa contribution.

5.7 La Commission européenne et les comités directeurs dans les corridors et les zones de desserte devraient travailler davantage en synergie. La Commission européenne doit ici assurer une fonction importante de coordination, tout en apportant un soutien sur le plan technique et organisationnel. Il serait souhaitable d'accorder davantage d'importance à une orientation commune donnée par tous les participants aux diverses actions au niveau paneuropéen ainsi qu'à une participation plus étroite du Parlement européen.

Bruxelles, le 5 octobre 2004.

La Présidente
du Comité économique et social européen
Anne-Marie SIGMUND

⁽²⁾ Cf. annexe 2. Données non officielles susceptibles de subir des modifications.