

**Minutes de la Conférence de Consultation publique du 28 mars 2006 sur l'extension des réseaux transeuropéens de transport aux pays et régions voisins.**

*Ouverture de la Conférence par Mr Hilbrecht, directeur de la Direction « Réseaux transeuropéens Energie et Transport », Direction Générale Transport et Energie, Commission Européenne*

En ouverture de la Conférence, Mr Hilbrecht souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants. Plus d'une centaine de participants étaient présents à la Conférence de Consultation publique du 28 mars 2006, alors que près d'une centaine de contributions écrites ont été reçues. Par ailleurs, près d'une vingtaine de présentations orales ont été proposées au cours de la journée.

Mr Hilbrecht rappela que la Consultation publique faisant l'objet de la présente Conférence portait sur le rapport rendu le 7 décembre 2005 par le Groupe à Haut Niveau sur l'extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins présidé par Mme Loyola De Palacio.

Ce rapport a été élaboré par des représentants de 53 pays différents, soit des 25 Etats Membres et de 28 pays tiers, dont la Roumanie et la Bulgarie. Trois banques internationales ont également participé à l'élaboration du rapport. Mr Hilbrecht souligna le succès que représente l'adoption d'un tel rapport par l'ensemble des participants aux travaux du Groupe, grâce notamment aux efforts de sa présidente, Mme De Palacio.

Si les travaux du Groupe à Haut Niveau présidé par Mme Loyola De Palacio trouvent leur point de départ dans le séminaire ministériel « Wider Europe for Transport » organisé en juin 2004 à Saint Jacques de Compostelle conjointement par la Commission Européenne et le Parlement Européen, le rapport doit cependant être replacé dans son contexte, et être considéré au regard de deux documents importants l'encadrant chronologiquement :

- les Orientations révisées pour le développement du réseau trans-Européen de transport adoptées le 29 avril 2004 par le Parlement Européen et le Conseil

Cette révisions des Orientations sont le fruit du travail d'un autre Groupe à Haut Niveau présidé par Mr Van Miert et dont le mandat était de prendre en compte l'élargissement de l'Union ainsi que le développement économique et le fonctionnement du marché commun, revoir les projets à l'horizon 2020, introduire les notions notamment de rééquilibrage modal et de développement de l'interopérabilité et intermodalité, de sécurité et de sûreté, et définir les 30 projets prioritaires du réseaux trans-Européen de transport.

- la révision à mi-parcours du Livre Blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » adopté par la Commission Européenne en 2001 actuellement en cours

Le Groupe à Haut Niveau présidé par Mme De Palacio reçut mandat de la Commission Européenne pour examiner les possibilités d'amélioration des connexions de l'Union Européenne avec ses voisins. Il fut ainsi chargé de sélectionner un nombre limité d'axes de transport majeurs, formuler des recommandations relatives à des mesures horizontales qui auront un impact sur les flux de transport et la proposition de cadres juridiques de mise en œuvre.

Le rapport « Des réseaux pour la paix et le développement, Extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins » du Groupe à Haut Niveau

présidé par Mme Loyola De Palacio est, par ailleurs, l'occasion de revoir sur la mise en oeuvre des Corridors paneuropéens, dans la perspective de développer les flux de transport dans le contexte de l'Union Européenne élargie, comme le précisa Mr Hilbrecht.

La prochaine étape du processus, suite au travail du Groupe à Haut Niveau et à cette Conférence de Consultation publique, est la préparation d'une Communication au Conseil et au Parlement Européen par les services de la Commission Européenne.

Mr Hilbrecht céda la parole à Mr Thielmann, Chef de l'Unité « Politique des Réseaux Trans-Européens et développement technologique », chargé de présider la Conférence de Consultation publique.

Ms Sikow-Magny fit ensuite une présentation des recommandations du Groupe à Haut Niveau (voir [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/external\\_dimension/hlg/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/external_dimension/hlg/index_en.htm)).

### *Bref résumé des contributions orales des intervenants*

- Mr Juan Amoros, FERRMED

Mr Amoros appela l'attention de l'assemblée sur le fait que, dans les Autoroutes de la Mer, les arrière-ports ne paraissaient pas suffisamment interconnectés et que les offres n'étaient pas assez diversifiées. Il remarqua que les relations maritimes de courte distance avec l'Afrique du Nord et le trafic intercontinental avec l'Asie n'étaient pas facilitées. De même, il releva une carence en matière de connexion des Axes Nord et Central identifiés par le Groupe à Haut Niveau aux fronts maritimes et portuaires, alors qu'il n'est pas fait mention du corridor méditerranéen espagnol dans l'Axe Sud-Ouest. En conséquence, Mr Amoros fit les recommandations suivantes : ajouter l'axe FERRMED à la liste des cinq grands axes identifiés par le Groupe, garantir le développement de l'intermodalité pour les Autoroutes de la Mer, sécuriser les systèmes d'interopérabilité dans le secteur ferroviaire, développer des lignes ferroviaires dédiées au fret et l'intermodalité. Mr Amoros appela également de ses vœux l'extension de l'Axe Nord à Duisburg, la connexion des corridors pan-européens V et X à la Mer Baltique, l'extension de la liaison Kiev – Dresde vers Metz, la modernisation de la ligne conventionnelle sur l'axe FERRMED (Stockholm – Algeciras), l'inclusion des sections de l'axe FERRMED dans les projets prioritaires des réseaux transeuropéens de transport. Il se prononça par ailleurs en faveur de la mise en place d'un secrétariat par Axe ou région, ainsi que du recours à un traité international. Une approche différenciée serait cependant souhaitable, avec la distinction de l'Ouest méditerranéen, l'Est méditerranéen et la CIS zone.

- Mr Stig Nerdal, UIC – Union Internationale des Chemins de Fer

Mr Nerdal présenta le principal couloir de transport mondial entre les Etats-Unis, l'Union européenne et l'Asie à travers notamment le continent eurasiatique. Les couloirs globaux sont une extension des couloirs transeuropéens. Il apparaît cependant que plusieurs itinéraires sont nécessaires pour faire face à l'augmentation des échanges et la saturation des capacités de transport sur le continent européen. Notamment, l'UIC examine des alternatives globales à travers l'Europe continentale, plus particulièrement les itinéraires nord européens (projet de couloir N.E.W.) et les projets Origine/Destination intérieure. Plusieurs itinéraires pertinents restent cependant encore à être plus précisément identifiés et développés. Mr Nerdal proposa à cette fin la coopération de l'UIC à la Commission Européenne en matière de développement des couloirs ferroviaires eurasiatiques à travers les projets actuels et futurs.

- Ms Barbara Bernardi, EIM

En préambule à son intervention, Ms Bernardi appela à renforcer la promotion d'une approche équilibrée entre le Sud-Est et le Sud-Ouest de l'Union européenne, ainsi qu'à mieux cibler et cartographier les réseaux régionaux. Concernant les Axes et mesures retenues par le Groupe à Haut Niveau, une attention devrait être portée sur les conséquences d'instabilités politiques potentielles sur la gestion des fonds alloués. Ms Bernardi releva par ailleurs un manque de liens entre les capitales des Balkans. Ms Bernardi suggéra également de donner une priorité aux Etats candidats ou potentiellement candidats (notamment les Balkans). Elle proposa ainsi de scinder le quatrième Axe identifié par le Groupe et jugé déséquilibré au profit du Mashrek en deux Axes, séparant les liaisons des Balkans de celles du Moyen-Orient, et d'ajouter deux axes dans les Balkans. Ms Bernardi suggéra également d'accroître les lignes de fret et l'interopérabilité en lien avec les corridors pan-européens. Sur la question des investissements, une rationalisation des financements des infrastructures de transport apparaît comme une priorité. Les mécanismes proposés sont le recours aux user charges pour les coûts de maintenance, le financement des autres coûts par les budgets publics complétés par le Fonds de Cohésion, le programme ISPA, la politique européenne de voisinage et le soutien de la Banque Européenne d'Investissement. Les Partenariats Public-Privé sont encouragés sous la condition de voir une implication étroite des Etats membres dans la surveillance des garanties. Enfin, Ms Bernardi se prononça en faveur du recours à des protocoles d'accord comme premiers pas de la coopération, ainsi que de la mise en place d'un Secrétariat par Axe.

- Mr José Ramon Garcia Anton, Région de Valence (Espagne)

Mr Garcia Anton exprima son entier soutien au renfort des connexions avec les pays voisins de l'Union européenne afin de développer la coopération, la stabilité et la paix, ainsi qu'aux mesures horizontales proposées par le Groupe à Haut Niveau telles que le développement de l'intermodalité et de l'interopérabilité. Mr Garcia Anton considéra cependant que les mesures proposées sont insuffisantes, les axes retenus contribuant à conforter un développement territorial déséquilibré de l'Union européenne au détriment du Sud méditerranéen. Mr Garcia Anton souhaita ainsi voir les recommandations du Groupe à Haut Niveau complétées par notamment l'inclusion du corridor méditerranéen Tarragona – Algeciras dans l'Axe Sud-Ouest, l'extension de la liste des ports des Autoroutes de la Mer, l'inclusion de l'axe Kiev – Lisboa, la prise en considération de l'axe FERRMED et l'évaluation de mesures concrètes en matière de transport maritime de courte distance et de transport aérien entre régions périphériques.

- Mr Petr Sebek, Région de Bohême du Sud (République Tchèque)

Mr Sebek évoqua l'histoire commune de la République Tchèque avec les pays des Balkans, conférant à la Région de Bohême du Sud une position privilégiée. Mr Sebek regretta à cet égard que la liaison avec le Sud-Ouest des Balkans ne soit pas prise en compte de façon appropriée, malgré des besoins croissants en matière de transport et de connexion à l'Europe centrale. Il appela ainsi de ses vœux que soit inclus dans les axes retenus par le Groupe à Haut Niveau les projets prioritaires RTE-T n° 7 et 22.

- Mr Joaquin Bascunana, Région de Murcia (Espagne)

Mr Bascunana s'exprima également au nom de l'autorité portuaire de Carthagène. Malgré son adhésion au reste du rapport du Groupe à Haut Niveau, Mr Bascunana déplora que l'Axe Sud-Ouest identifié par le Groupe n'inclue pas le corridor méditerranéen espagnol malgré son fort

développement économique et sa position stratégique par rapport à l'Afrique du Nord. Il plaida en faveur d'une extension de la liste des ports des Autoroutes de la Mer, d'une ligne ferroviaire de grande capacité dédiée au fret le long du corridor méditerranéen, la construction d'un terminal intermodal à Carthagène, de la mise en place de voies ferroviaires à grande vitesse pour le trafic passager passant par Murcia, Almeria et Granada, du développement des trajets maritimes de courte distance et exprima son appui à l'axe FERRMED. Enfin, il fit valoir que le transport aérien est un élément essentiel au développement des régions périphériques, et appela de ses vœux la réalisation d'un aéroport international dans la Région de Murcia.

- Ms Rosa Davila Mamely et Mr Luis Guillermo Padilla Macabeo, Région des Îles Canaries (Espagne)

Ms Davila Mamely remercia les services de la Commission pour l'organisation de la présente Conférence de Consultation publique. Ms Davila Mamely regretta cependant que la politique des réseaux transeuropéens de transport ne prenne pas suffisamment en considération les spécificités des régions périphériques de l'Union européenne. Les Îles Canaries occupent en effet une position stratégique par rapport au continent africain du fait d'une proximité géographique, position les conduisant à développer des relations commerciales plus étroites avec leurs voisins du continent africain mais également à gérer une immigration économique croissante en provenance notamment de la Mauritanie. Ms Davila Mamely et Mr Padilla Macabeo suggérèrent ainsi que la Mauritanie soit considérée comme un pays voisin de l'Union européenne et que ses ports soit inclus à ce titre dans l'extension des Autoroutes de la Mer, ainsi que les ports du sud du Maroc afin d'offrir une route maritime alternative entre les Îles Canaries et le Maroc. Ils appelèrent également de leurs vœux l'intégration des Îles Canaries dans les extensions des réseaux transeuropéens de transport proposés en tenant compte de leurs spécificités tenant à leur position périphérique, dans la perspective de participer au développement des Îles en tant que plateforme logistique tricontinentale sur la façade atlantique.

- Mr Imre Antal Kocsis, South Transdanubian Development Council (Hongrie)

Mr Kocsis exprima la satisfaction de voir que les suggestions formulées lors de la précédente consultation publique en avril 2005 sur l'extension des réseaux transeuropéens de transport avaient été prises en compte dans le rapport du Groupe à Haut Niveau. Il appela plus particulièrement de ses vœux le renforcement des décisions du Groupe en matière de développement du transport multimodal le long du corridor Budapest – Ploce en tant qu'axe prioritaire du réseau transeuropéen de transport ainsi que l'inclusion de l'axe entre les Mers Baltique et Adriatique au réseau des Autoroutes de la Mer, et notamment le port de Ploce à la liste des ports des Autoroutes de la Mer.

- Mr Svemir Zekulic, Autorité portuaire de Ploce (Croatie)

Mr Zekulic proposa une présentation du Port de Ploce, son développement et ses connexions avec son arrière-pays. Le port de Ploce présente un intérêt économique à la fois pour la Croatie et la Bosnie-Herzégovine. Ayant développé des liens avec des ports notamment italiens et maltais, il présente des résultats positifs tant économiques qu'en terme de trafic. Outre un projet de développement de ses capacités, le port est également impliqué dans des projets internationaux INTERREG ou RTE-T. Mr Zekulic souligna en outre qu'une attention particulière devrait être portée sur la navigation maritime de courte distance et le développement de centres logistiques intégrés de commerce international. En conclusion, Mr Zekulic exprima son entier soutien à l'initiative d'établissement du Corridor Vc en tant que

priorité du réseau transeuropéen de transport et l'inclusion du port de Ploce dans l'Axe des Autoroutes de la Mer.

- Mr Ignacio Alvarez-Ossorio, Autorité Portuaire Régionale d'Andalousie (Espagne)

Mr Alvarez-Ossorio considéra positives les extensions des réseaux transeuropéens de transport prévues par le Groupe à Haut Niveau et approuva la place accordée au transport maritime dans le cadre de l'Axe des Autoroutes de la Mer. Il remarqua cependant l'absence de représentation des ports européens des Autoroutes de la Mer sur la carte des extensions des réseaux transeuropéens de transport telles que proposées par le Groupe à Haut Niveau alors que les ports des Etats y figurent. Mr Alvarez-Ossorio exprima par ailleurs les inquiétudes de son organisation quant à la position périphérique de certaines régions dans la zone de la Mer Méditerranée. Les réseaux transeuropéens de transport doivent en effet garantir la compétitivité et la cohésion du marché unique. Mr Alvarez-Ossorio attira cependant l'attention de l'Assemblée sur les effets négatifs potentiels des ports des pays tiers intégrés dans l'Axe des Autoroutes de la Mer sur la compétitivité des ports des régions européennes les plus périphériques de la zone méditerranéenne. Mr Alvarez-Ossorio suggéra en conclusion la conduite d'une étude d'impact sur la fonctionnalité et la compétitivité des ports des régions les plus périphériques de l'Union européenne et la limitation des fonctionnalités des ports des pays tiers intégrés dans l'Axe des Autoroutes de la Mer, par exemple au transport de fret entre l'Union européenne et ses voisins.

- Mr Herwig Nowak, Corridor Pan-Européen V

Mr Nowak accueillit de manière positive l'intégration des Corridors Pan-Européens de transport dans les cinq grands Axes identifiés par le Groupe à Haut Niveau. Il recommanda toutefois de conserver les mécanismes des Corridors et une unité de gestion la plus simple possible. Il suggéra par exemple la création d'un Secrétariat Technique élargi à partir des Secrétariats Techniques existants et composés d'unités de travail spécifiques, et qui soutiendrait les Steering Committees de chaque Axe. Ce Secrétariat Technique pourrait être cofinancé par la Commission européenne et les Etats concernés par les Axes. Mr Nowak attira ensuite l'attention de l'Assemblée sur la nécessité de définir des standards de qualité communs. En matière de financement des projets, Mr Nowak se prononça en faveur de Plans d'Action financiers pluriannuels pour une identification claire des projets prioritaires et de leurs possibilités de financement. Enfin, concernant le cadre légal de la coopération, Mr Nowak recommande le recours à un document plus contraignant (traité international) que des Protocoles d'accord, instruments juridiques encadrant les structures actuelles des Corridors Pan-Européens. Ces documents devraient préciser les droits et obligations de chacune des parties et inclure des échéances pour les prises de décision des Etats.

- Ms Carmen De Miguel, Conseil des Chambres de Commerce de Valence (Espagne)

Ms De Miguel regretta l'absence de mention au corridor méditerranéen espagnol dans le rapport du Groupe à Haut Niveau malgré le potentiel économique des régions traversées (Valencia, Murcia et Andalusia) et leur position stratégique pour la coopération avec les Etats d'Afrique du Nord. Ms De Miguel appela ainsi de ses vœux le développement du transport ferroviaire à haute capacité le long du corridor méditerranéen, de définir le port de Valence en tant que port européen, le développement du transport maritime de courte distance entre les ports de la région de Valence, la mise en place d'une Autoroute de la Mer euro-méditerranéenne avec l'Afrique du Nord, l'extension et le développement des aéroports de Castellon et Alicante en complément de l'aéroport de Valence et la mise en place d'une voie

ferroviaire à grande vitesse liant le Centre à la Côte Est de l'Espagne ainsi que le long du corridor méditerranéen (Almeria – Tarragona).

- Ms Cristina Tilling, European Transport Workers Federation

Ms Tilling releva l'intérêt de l'exercice en cours pour la European Transport Workers Federation en particulier en terme d'impact social sur les voisins de l'Union. La durabilité et la cohésion devraient être partie intégrante de cette politique. Ms Tilling regretta cependant que le rapport du Groupe à Haut Niveau ne fasse pas mention des conséquences des mesures décrites sur le travail dans le transport et le secteur industriel. Les inquiétudes de Ms Tilling sont fondées sur l'absence ou les carences en matière de structures socio-économiques propres à traiter les personnes amenées à quitter leur emploi dans le secteur des Transports dans nombre de pays voisins. Elle attira l'attention de l'assemblée sur l'hétérogénéité des situations dans les pays concernés, telles que des problèmes ethniques potentiels dans les pays balkaniques. Cela entraîne en effet une forte mobilité des travailleurs quelques soient les conditions de travail. Ms Tilling souhaiterait ainsi qu'il soit tenu compte du chômage et de l'immigration économique dans les études d'impact social afin de bénéficier au mieux des effets économiques de l'extension des réseaux transeuropéens de transport. Ms Tilling remarqua également que la sélection de ports pour les Autoroutes de la Mer aurait pour effet de focaliser les investissements sur certains ports. Elle se prononça ainsi en faveur de la conduite d'étude d'impact social à tous les niveaux de mise en œuvre de la politique RTE-T et en faveur d'une harmonisation des politiques sociales et de transport. Ms Tilling considéra qu'un traité international était un instrument juridique pertinent et appela de ses vœux à ce qu'il y soit fait mention de standards sociaux. Elle renouvela enfin l'intérêt de la European Transport Workers Federation pour l'adoption d'un permis de conduire international et l'harmonisation des conditions de travail.

- Organisations environnementales : Bankwatch, WWF, T&E

Les trois Organisations Non Gouvernementales environnementales participant à la Conférence proposèrent une présentation conjointe.

Ms Stefanova présenta des remarques d'ordre général sur l'extension des RTE-T vers les régions du Caucase, du Sud-Est Méditerranéen et de la Mer Noire. Ms Ana Colovic, Ms Pippa Gallop, Mr Sergiy Moroz et Mr Yury Urbansky exposèrent ensuite différentes études de cas.

- Ms Anelia Stefanova, CEE Bankwatch Network

Après avoir exprimé son adhésion à l'extension des réseaux transeuropéens envisagée par le Groupe à Haut Niveau, Ms Stefanova appela l'attention de l'assemblée sur l'apport significatif des zones concernées en terme de biodiversité et de source de revenus pour les populations locales. Pour ce qui concerne les mesures horizontales devant assurer la durabilité des extensions des RTE-T, elle appela notamment à la conduite d'études de stratégie environnementale pour les plans de développement des axes et corridors proposés et d'études d'impact environnemental pour les projets eux-mêmes. Ms Stefanova appela également de ses vœux le renforcement de l'application du principe de précaution dans les zones dites sensibles d'un point de vue environnemental, l'assurance de la transparence et de l'implication du public à chaque stade de la vie des projets, ainsi que l'harmonisation des standards environnementaux et sociaux entre les Pays concernés.

- Ms Ana Colovic, Eco-Sense, Macedonia

Ms Colovic proposa une étude de cas relative au projet n°24 en Macédoine concernant l'extension de l'axe routier Demir – Kapija – Udovo – Smokvica. Après avoir présenté les éléments descriptifs du projet et ses conséquences sur les gorges de Demir Kapija, Ms Colovic exprima la nécessité de conduire des analyses devant identifier les besoins et des alternatives relatifs au projet, et le souhait de voir reporté le trafic de fret sur le Corridor Pan-Européen X.

- Ms Pippa Gallop, CEE Bankwatch Croatia

Ms Gallop proposa une étude de cas relative au Corridor Vc en Croatie et Bosnie-Herzégovine. Après avoir présenté les éléments descriptifs du projet et ses conséquences, Ms Gallop indiqua la nécessité de voir précisé ce qui fera l'objet d'un soutien communautaire. Elle suggéra par exemple de ne maintenir un soutien politique et/ou financier pour l'autoroute du corridor pan-européen Vc sur la seule section Sarajevo-Zenica. Ms Gallop exprima le souhait de voir le soutien du transport ferroviaire renforcé sur l'ensemble du territoire de la Bosnie, et de subordonner le soutien communautaire à la prise en compte par les Etats des résultats des consultations publiques organisées.

- Mr Sergiy Moroz, WWF

Mr Moroz exprima sa satisfaction du fait que l'accès à la Mer Noire soit mentionné dans le rapport du Groupe à Haut Niveau en tant que liaison à examiner plus en détail, sans toutefois identifier un projet spécifique à ce stade. Il présenta ensuite une étude de cas relative à l'aménagement du delta du Danube en Ukraine (Axe Sud-Est – voies navigables). Après avoir exposé les éléments descriptifs du projet, notamment son état et ses modalités d'avancement, Mr Moroz exprima son soutien au développement d'une voie navigable socialement et économiquement justifiée liant le Danube à la Mer Noire, conditions que ne réunit pas le canal Bystroye choisi par le Gouvernement ukrainien. Mr Moroz indiqua ainsi la nécessité de considérer les alternatives réalisables au projet, conformer les études environnementales aux standards internationaux, d'améliorer l'accès aux informations et la participation publique. Il exprima enfin la nécessité d'une gestion transfrontalière globale du Delta du Danube.

- Mr Yury Urbansky, National Ecological Centre of Ukraine - Bankwatch

Mr Urbansky présenta une étude de cas relative au projet n°14 d'extension de la route Lviv – Krakovets (Ukraine). Le projet aurait notamment pour conséquence de séparer deux villages situés de part et d'autre du tracé proposé (Zavadiv et Zashkiv), malgré l'hostilité exprimée par les habitants à plusieurs reprises. Mr Urbansky pointa notamment des carences en matière de consultation publique, d'études d'impact relatives aux espèces menacées, et la menace que constitue le projet sur le potentiel récréatif de la zone de Zavadiv / Zashkiv.

- Mr Bassoli, Ministère italien des Transports

Après avoir présenté un récapitulatif de la politique des réseaux transeuropéens de transport, des corridors pan-européens et du Groupe à Haut Niveau présidé par Ms Loyola De Palacio, Mr Bassoli proposa une présentation de l'approche italienne dans la Méditerranée et les corridors pan-européens V & VIII. L'Italie s'est en effet impliquée tout au long du processus de développement de la politique des réseaux transeuropéens, et est directement concernée par trois axes ferroviaires (Berlin-Palermo ; Lyon-Torino-Budapest ; Lyon/Genève-Rotterdam-Antwerp), le projet Galileo, et les Autoroutes de la Mer. Mr Bassoli évoqua les sources de financements de ces projets d'intérêt européen, tant communautaires qu'italiennes, précisant qu'une évaluation des investissements publics puis privés nécessaires pour les différents

secteurs de transport serait souhaitable. En conclusion, Mr Bassoli suggéra qu'une attention particulière devrait être apportée aux mesures horizontales retenues par le Groupe à Haut Niveau, notamment en matière de sûreté et de sécurité (dans le cadre du transport aérien par exemple).

- Mr Andrej Mocko, ZRS – Slovak Infrastructure Managers

Mr Mocko appela l'attention de l'assemblée sur l'importance de la liaison avec l'Ukraine pour la Slovaquie. Malgré la satisfaction apportée par l'inclusion de l'Ukraine dans l'Axe central, il regretta le fait que la réalité économique ne soit pas reflétée dans le rapport du Groupe à Haut Niveau. La liaison ferroviaire entre la Slovaquie et l'Ukraine réalise en effet d'excellentes performances en terme de volume de trafic. Il suggéra ainsi de voir reconsidéré cet élément ainsi que la place accordée au Corridor Pan-Européen Va.

- Mr Gordon Hahn, North East Cargolink

Mr Hahn exprima son soutien au rapport du Groupe à Haut Niveau, en particulier à l'Axe Nord avec les connexions multimodales identifiées avec les partenaires russes notamment. Il regretta néanmoins l'absence de référence dans le rapport à l'importance du trafic de fret notamment vers l'Asie. Il appela par ailleurs de ses vœux l'inclusion des ports des fjords norvégiens dans l'Axe des Autoroutes de la Mer, qui apporteraient une valeur ajoutée en matière de transport de fret et d'industrie. Enfin, Mr Hahn souligna la nécessité de soutenir financièrement l'axe ferroviaire du Transsibérien jusqu'à Saint-Pétersbourg.

#### *Conclusion de la Conférence par Mr Thielmann*

Mr Thielmann remercia l'ensemble des intervenants pour la richesse de leurs présentations venant d'organisations variées.

Mr Thielmann rappela que les contributions reçues seront examinées en détail en vue de la Communication au Conseil et au Parlement actuellement en cours de préparation. Il souligna cependant aussi que l'objet de la présente Consultation ne consistait pas à revoir la décision du Conseil et du Parlement Européen de 2004 sur le réseau de transport à l'intérieur de l'Union Européenne mais à examiner les liaisons entre ses axes prioritaires et ceux de nos voisins. Il précisa ensuite que pour ce qui est de la programmation 2007-2013, les perspectives financières auront des conséquences notamment sur ce qui a trait aux connexions de transport tant sur le territoire de l'Union européenne qu'hors de l'Union.

Les relations extérieures de l'Union européenne dans le secteur des Transports ont été le fil conducteur de la Conférence de Consultation publique sur l'extension des réseaux transeuropéens de transport aux pays et régions voisins. Les discussions qui se sont tenues aujourd'hui dans le cadre de cette assemblée doivent contribuer à une meilleure compréhension, un meilleur développement, et une meilleure coopération entre l'Union européenne élargie et ses pays voisins dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport.