



## Conseil économique et social

Distr. générale  
10 août 2009  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports routiers

##### Cent quatrième session

Genève, 19-21 octobre 2009

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

##### **Infrastructure des transports routiers: projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)**

### Rapport d'activité

#### Note du secrétariat

1. Le présent document est présenté conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2008-2012 (ECE/TRANS/2008/11, point 02.2.1, II c)), qui appelle l'évaluation des progrès accomplis et escomptés dans la réalisation du projet TEM et l'examen des possibilités de contribuer à son expansion.
2. L'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) est un réseau international d'autoroutes et de voies rapides reliant la mer Baltique, la mer Adriatique, la mer Égée et la mer Noire. Le projet réunit 15 pays d'Europe centrale et d'Europe du Sud (Arménie, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Géorgie, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Turquie). Trois autres pays (Serbie, Suède et Ukraine) y participent en qualité d'observateurs.
3. La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE), en tant qu'agent d'exécution du projet, est chargée du soutien technique et administratif à lui apporter et de la coordination de ses activités. Le projet est dirigé par un bureau central, qui coordonne toutes les activités du programme de travail. Ce bureau est installé à Varsovie et le Gouvernement polonais prend à sa charge les coûts administratifs qui s'y rapportent.
4. Le bureau central du projet de Varsovie a été confronté à une situation difficile jusqu'en juin 2009, et ce depuis l'année passée (document ECE/TRANS/SC.1/2008/6), en raison du départ du directeur du projet TEM en avril 2009. En juillet dernier, le Ministre autrichien a proposé que le directeur actuel du projet de chemin de fer européen (TER) assume le poste de directeur du projet TEM au moins jusqu'à la fin de cette année. La Commission économique pour l'Europe veillera à ce que les activités relatives au TER qui incombent au directeur ne pâtissent pas de cette nouvelle tâche.

5. De ce fait, ce qui a entraîné la suspension de facto des activités du projet ce printemps, il est impossible de donner présentement des détails précis sur le développement du réseau TEM au cours de la période 2008-2009. Un rappel de la situation sera donc fait au 1<sup>er</sup> janvier 2008.
6. La longueur totale prévue du réseau TEM au 1<sup>er</sup> janvier 2008 était de 24 240 kilomètres, dont 10 620 (chaussée double) et 3 195 (chaussée unique) étaient en service et 1 065 en construction (annexe I). On trouvera à l'annexe II une carte schématique du réseau en 2008.
7. D'après les indicateurs comparatifs correspondants (voir les trois dernières colonnes de l'annexe I), la Turquie comptait le pourcentage le plus élevé du réseau en longueur (28,6 %), la Slovaquie avait le rythme de construction le plus rapide (15,2 % du réseau national TEM en construction) et l'Autriche le pourcentage le plus élevé d'achèvement de son réseau (100 %). Au total, 50,4 % de l'ensemble du réseau TEM étaient en service et 4,6 % en construction.
8. Le Comité directeur a tenu sa dernière session (cinquantième) le 3 décembre 2008 à Genève. La prochaine session (cinquante et unième) du Comité aura lieu en septembre cette année à Budapest, où les nouvelles données concernant la situation du réseau TEM au 1<sup>er</sup> janvier 2009 lui seront communiquées.
9. D'après le rapport financier de 2008, approuvé à la cinquantième session du Comité directeur, les crédits totaux disponibles pour l'année 2008 se sont élevés à 225 591 dollars et les dépenses totales (y compris les frais de soutien aux programmes de la CEE) à 122 198 dollars, soit un solde créditeur non engagé de 103 393 dollars au 31 décembre 2008. Bien que 14 pays aient fourni des crédits en 2008, le projet TEM a couvert les 15 pays précités.
10. Le programme de travail concernant le TEM pour 2009, établi sur la base des dispositions de l'Accord sur le Fonds d'affectation spéciale et approuvé à la quarante-neuvième session du Comité directeur, prévoit la poursuite des activités entreprises au titre du projet.
11. Au cours de la période considérée, la contribution du Bureau central au suivi de la progression des couloirs de transport paneuropéens visait principalement à garantir la coordination entre les divers coordonnateurs nationaux du TEM, le secrétariat de la CEE et le Directeur du projet TER lorsqu'il a été décidé qu'il assumerait également la direction du projet TEM.
12. La collecte aux fins de saisie dans une base d'information et la cartographie des données TEMSTAT ont été menées à bien sur l'ensemble de la période considérée. La réunion TEMSTAT consacrée à cette question s'est tenue à Vilnius les 24 et 25 mars 2009. Le 21 avril 2009, au cours de la deuxième réunion conjointe des groupes d'experts TEM et TER sur la révision du plan directeur, tenue à Bad Gastein (Autriche) et à laquelle ont participé des experts des 10 pays membres du TEM, il a été indiqué que les données sur l'état d'avancement du TEM et les données TEMSTAT 1 et 2 de 2008 servaient, ainsi qu'il avait été décidé précédemment, à élaborer le rapport sur l'état d'avancement du TEM et les cartes nationales et régionales, ainsi qu'à mettre au point les activités de suivi du plan directeur du TEM.
13. La base TEMSTAT constitue la principale source de données du programme cartographique ArcView du TEM. Ce programme comprend des cartes régionales et nationales de l'état des infrastructures, des cartes des flux de circulation et des cartes du plan directeur du TEM représentant l'évolution prévue du réseau jusqu'en 2020.

14. Au cours de la période considérée, la collaboration avec le Bureau central du projet TER à Bratislava s'est poursuivie et a porté principalement sur l'administration des deux projets, sur les possibilités de coopérer avec la Commission européenne aux activités touchant le transport multimodal et sur la résolution coordonnée de toutes les questions relatives à l'élaboration des plans directeurs du TEM et du TER et à leur révision en 2010.

15. On trouvera sur le site Web de la CEE<sup>1</sup> de plus amples renseignements concernant le plan directeur du TEM et sa révision prévue.

---

<sup>1</sup> [www.unece.org/trans](http://www.unece.org/trans).

## Annexe I

État du réseau TEM (au 1<sup>er</sup> janvier 2008)

Pays	Longueur totale Km	En projet (à l'étude, au stade d'avant-projet ou en phase de conception)		En construction		En service		Indicateurs comparatifs		
		Chaussée unique	Chaussée double	Chaussée unique	Chaussée double	Chaussée unique	Chaussée double	Pourcentage de la longueur totale du réseau	Progression de la construction (pourcentage de la longueur en construction)	Niveau d'exécution (pourcentage de la longueur en service)
Numéro de colonne	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Autriche	485	–	–	–	–	–	485	2,0	–	100,0
Bosnie-Herzégovine	792	455	337	–	14	–	28	3,3	1,8	3,5
Bulgarie	1 120	–	221	19	–	19	282	4,6	0,9	26,1
Croatie	1 465	31	508	6	161	88	742	6,0	11,2	53,7
Géorgie	1 053	–	1 045	–	–	–	8	4,3	–	0,8
Hongrie	1 658	100	444	–	124	82	861	6,8	7,5	54,4
Italie	1 519	–	–	–	4	–	1 515	6,3	0,3	99,7
Lituanie	719	20	83	29	14	254	466	3,0	4,0	82,5
Pologne	3 317	403	1 914	51	96	92	763	13,7	3,7	24,4
République tchèque	987	–	241	–	99	–	647	4,1	10,0	65,6
Roumanie	3 064	–	2 614	–	187	–	263	12,6	6,1	8,6
Slovaquie	933	–	387	14	135	542	390	3,9	15,2	70,8
Slovénie	191	–	13	–	8	21	170	0,8	4,2	94,8
Turquie	6 937	–	677	–	163	2 097	4 000	28,6	2,4	72,8
<b>Total</b>	<b>24 240</b>	<b>1 009</b>	<b>8 484</b>	<b>119</b>	<b>1 005</b>	<b>3 195</b>	<b>10 620</b>	<b>100,00</b>	<b>4,6</b>	<b>50,4</b>

Note: Les données sur l'Arménie ne sont pas incluses.

## Annexe II

### Autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

