



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.6/2004/4
16 mars 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des statistiques des transports
(Cinquante-cinquième session, 9-11 juin 2004,
point 5 a) de l'ordre du jour)

**MISE EN PLACE DE BASES DE DONNÉES ET DE SYSTÈMES D'INFORMATION
SUR LES TRANSPORTS**

Rapport de situation sur la base de données du projet d'autoroute
transeuropéenne nord-sud (TEM)

Communication du secrétariat

Note: À sa cinquante-quatrième session, le Groupe de travail a exprimé le souhait de suivre les progrès réalisés dans la mise en place de bases de données et de systèmes d'information sur les transports (TRANS/WP.6/145, par. 33). Compte tenu de cela, le Bureau central du projet d'autoroute transeuropéenne nord-sud (TEM) a établi un rapport, dont le contenu est reproduit ci-après.

* * *

MISE EN PLACE DE BASES DE DONNÉES ET DE SYSTÈMES D'INFORMATION
SUR LES TRANSPORTS

Rapport de situation sur la base de données du projet d'autoroute
transeuropéenne nord-sud (TEM)

A. MISE EN PLACE DU SYSTÈME

1. Les activités de collecte et de traitement des données du projet TEM ont démarré en 1977. Pendant de nombreuses années, elles ont été limitées aux données de base sur l'état d'avancement du réseau d'autoroutes TEM et du corridor TEM, c'est-à-dire les liaisons routières existantes devant être ultérieurement remplacées par des autoroutes TEM.

2. Dans le cadre de l'élargissement des activités du projet au milieu des années 80, le besoin s'est fait sentir de rassembler des données supplémentaires sur les principaux paramètres géométriques de ces liaisons, ce qui a entraîné la création de deux bases de données (TEMSTAT 1 et TEMSTAT 2). TEMSTAT 1 rend compte de l'état du réseau autoroutier TEM tel qu'il est actuellement ou tel qu'il sera à l'avenir, tandis que TEMSTAT 2 rend compte de l'état du système routier national, qui remplit les fonctions de liaisons manquantes, ainsi que des routes E (AGR) et des liaisons TINA restantes.

3. Les données suivantes ont été emmagasinées dans des bases de données au Bureau central du projet TEM à Varsovie:

- Numéro de l'autoroute ou de la route (internationale ou nationale);
- Longueur des tronçons (en service, en construction ou prévus);
- Nombre de chaussées ou de voies;
- Largeur des voies et des accotements;
- Gradient maximal;
- Longueur des tronçons en agglomération;
- Longueur des routes pour lesquelles la vitesse maximale par construction est inférieure à 60 km/h;
- Longueur des rampes manquantes;
- Longueur des ponts ayant une portance inférieure à 60 t;
- Nombre de passages à niveau;
- Nombre de passages souterrains d'une hauteur inférieure à 4,5 m;
- Temps de voyage estimés (voitures, camions);

- Volumes du trafic (trafic moyen journalier annuel-TMJA) selon le dernier recensement.

La collecte et le traitement des données se font selon un système de référence uniforme comportant des tronçons, des sous-tronçons et des portions de sous-tronçons.

4. Les exemples de formulaires de collectes de données TEMSTAT 1 et 2 ont été joints au rapport présenté à la cinquante-deuxième réunion du Groupe de travail, tenue du 14 au 16 novembre 2001 (TRANS/WP.6/2001/11).

5. À la suite de la décision prise par le Comité directeur du projet TEM à sa vingt-sixième session (25-27 novembre 1996, Genève), la collecte de données TEMSTAT a débuté en 1997. Les données ainsi recueillies sont traitées et analysées par le Bureau central du projet à Varsovie. À sa vingt-huitième session (22-26 novembre 1997, Genève), le Comité directeur a en outre décidé que les formules TEMSTAT et le système de référence seraient révisés et mis à jour tous les ans et qu'une réunion spéciale de coordination des experts chargés de fournir les données serait convoquée chaque année aussi.

6. Conformément à cette décision, les réunions de coordination et de formation TEMSTAT ont eu lieu à Istanbul (Turquie, 25-27 mars 1998), à Prague (République tchèque, 30 mars-1^{er} avril 1998), à Vilnius (Lituanie, 7-9 avril 1999) et à Budapest (Hongrie, 17-19 avril 2000, 18-20 avril 2001, 8 et 9 avril 2002 et 19-21 mai 2003) et à Prague (18 et 19 mars 2004).

7. À ces réunions ont été examinés et clarifiés, pays par pays, les problèmes liés à la collecte et au traitement des données TEMSTAT, ainsi qu'au système de référence et à la cartographie.

8. Depuis 1999, les correspondants des 13 pays qui participent au projet font parvenir au Bureau central du projet TEM, par voie électronique, les données sur l'état du réseau au 1^{er} janvier de chaque année. Ces informations sont aussi employées pour décrire tous les ans l'état du réseau TEM (voir annexe 1).

9. En ce qui concerne les cartes TEMSTAT, le Bureau central du projet TEM est en mesure d'établir les types fondamentaux suivants de cartes au format ArcView:

- Cartes représentant l'état actuel du corridor TEM et du réseau des grandes routes (AGR, TINA) dans la région TEM;
- Cartes représentant le réseau autoroutier existant (en service) ou futur (en construction, en phase de conception ou prévu) à un horizon donné;
- Cartes représentant les flux de trafic actuels ou prévus à un horizon donné.

Ces cartes peuvent couvrir soit l'ensemble de la région TEM, soit des pays membres individuels, soit des secteurs choisis (par exemple, le voisinage d'une grande ville ou d'une agglomération industrielle).

10. Chaque année, depuis 2000, à partir des données transférées par les pays membres du projet TEM, le Bureau central du projet TEM établit, généralement à une échelle de 1:750 000,

les cartes représentant l'infrastructure routière ou autoroutière TEMSTAT de chacun de ces pays et les tient à leur disposition sous la forme d'un tirage sur papier ou par voie électronique. L'assemblage des cartes TEMSTAT des différents pays permet par ailleurs d'obtenir la carte de l'ensemble de la région TEM.

11. En outre, depuis fin 2002, les données TEMSTAT transférées par voie électronique par les pays membres et traitées par le Bureau central du projet TEM sont reliées de manière interactive au système cartographique, de manière à permettre l'introduction automatique dans les cartes concernées des changements annuels signalés en matière d'infrastructure, et à achever le passage du système cartographique TEMSTAT au SIG pleinement fonctionnel.

12. Dans le cadre de la collaboration entre le Bureau central du projet TEM et le DREO (Directeurs des routes d'Europe occidentale), devenu en 2003 la CEDR (Conférence européenne des directeurs des routes), ses représentants participent régulièrement aux réunions annuelles susmentionnées TEMSTAT, pour faire en sorte que les procédures de collecte et de traitement des données routières et autoroutières ainsi que les systèmes de référence et de cartographie des pays d'Europe centrale ayant nouvellement adhéré soient harmonisés avec ceux de l'Union européenne.

13. Par ailleurs, conformément au programme de travail du projet TEM pour la période 2001-2004, qui fait partie intégrante de l'Accord portant création du Fonds d'affectation spéciale TEM, l'élaboration du plan directeur TEM a débuté en septembre 2003. Cette activité s'inscrivait également dans le cadre de la Stratégie à court terme pour une intégration plus poussée du projet TEM dans le nouvel environnement européen en matière de transport, dont l'adoption représentait un des plus importants résultats de la trente-sixième session du Comité directeur, tenue à Genève du 4 au 6 décembre 2001.

14. À sa trente-neuvième session tenue à Genève du 26 au 28 mai 2003, le Comité directeur a approuvé le mandat révisé, tel qu'élaboré par la Division des transports de la CEE, et a décidé que le plan directeur devait être terminé en septembre 2004. Le Comité a également donné mandat au groupe de coordination du plan directeur (Directeur et/ou conseiller régional de la Division des transports de la CEE, directeur et directeur-adjoint du projet TEM, consultants externes) pour qu'il commence les travaux dans les meilleurs délais et qu'il applique une approche flexible et adaptée à la réalité des situations rencontrées, étant entendu que le Comité serait tenu informé des décisions prises et des progrès accomplis.

15. L'élaboration du plan directeur TEM a rendu nécessaire la collecte de données supplémentaires qui serviront à la définition et à l'évaluation en ligne des projets prioritaires, au moyen de la méthode d'évaluation approuvée et élaborée par les consultants externes.

16. À cette fin, les masques de saisie ci-joints (annexes 2 à 6) ont été envoyés aux pays participant au projet TEM ainsi qu'à huit autres pays intéressés d'Europe orientale et d'Europe du Sud-Est; ils doivent être retournés, dûment remplis, au plus tard fin avril 2004.

Annexe 1

Bureau central du projet TEM de la CEE

Varsovie (Pologne)

ÉTAT DU RÉSEAU TEM (au 1^{er} janvier 1002)

COUNTRY	Longueur totale	PROGRAMMÉ (étude, avant-projet et phase de conception)		EN CONSTRUCTION		EN SERVICE		INDICATEURS COMPARATIFS		
	km	Chaussée unique	Chaussée double	Chaussée unique	Chaussée double	Chaussée unique	Chaussée double	Pourcentage par rapport à la longueur totale du projet TEM	État d'avancement de la construction (pourcentage de la longueur en construction)	DEGRÉ D'ACHÈVEMENT (pourcentage de la longueur en service)
N° colonne	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AUTRICHE	485	35	36	-	-	35	414	2,1	-	89,0
BOSNIE-HERZEGOVINE	792	-	792	-	-	-	-	3,3	-	-
BULGARIE	925	-	617	-	15	19	274	3,9	1,6	30,7
CROATIE	1 465	311	564	36	257	101	420	6,2	18,8	32,1
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	972	8	405	8	32	-	527	4,1	3,7	54,2
GÉORGIE	1 053	-	1 045	-	-	-	8	4,4	-	0,8
HONGRIE	1 624	40	1 037	-	-	40	547	6,9	-	34,9
ITALIE	1 519	-	4	-	-	-	1 515	6,4	-	99,7
LITUANIE	733	205	11	10	-	266	456	3,1	0,7	80,3
POLOGNE	3 297	425	2 247	9	152	86	464	13,9	4,7	15,4
ROUMANIE	2 983	-	2 735	-	134	-	114	12,6	4,5	3,8
SLOVAQUIE	936	-	487	23	77	588	348	3,9	9,5	68,6
TURQUIE	6 921	-	378	-	321	4 227	1 995	29,2	4,6	59,4
TOTAL	23 705	1 024	10 358	86	988	5 362	7 082	100,00	4,3	41,2

Annexe 2

PLANS DIRECTEURS DES PROJETS TEM ET TER DE LA CEE

MASQUE DE SAISIE 1. Projets définis

Numéro d'identification du projet*	Route et infrastructure s'y rapportant	Titre du projet	Coût du projet (en millions d'euros)	Budget total (en millions d'euros)
	<i>Tronçons</i>	<i>Par exemple rénovation de l'autoroute de contournement d'Ankara</i>	<i>Veillez indiquer la monnaie</i>	<i>Par année pendant la durée des plans directeurs</i>

Note: Chaque pays est censé remplir un masque de saisie.

Annexe 3**MASQUE DE SAISIE 2A. Fiche de projet concernant une route ou une infrastructure s'y rapportant**

Titre du projet:			
Nature du projet:	<input type="checkbox"/> Rénovation	<input type="checkbox"/> Modernisation	<input type="checkbox"/> Autres
Emplacement:	<i>(Description géographique, en indiquant les principales villes, les ports, etc., et de préférence une carte)</i>		
État d'avancement du projet:	<input type="checkbox"/> Étude	<input type="checkbox"/> Appel d'offres	<input type="checkbox"/> Planification
	<input type="checkbox"/> Définition	<input type="checkbox"/> Conception	<input type="checkbox"/> En Construction
Objectifs du projet:*			
Description du projet: <i>Décrire le nouveau projet, en indiquant en quoi il diffère de la situation actuelle (les caractéristiques techniques de la situation actuelle seront données dans la section V du masque de saisie et les caractéristiques du nouveau projet dans la section VI)</i>			
I. Trafic journalier moyen annuel (TJMA) actuel**			
a) Tous véhicules confondus			
b) Trafic international			
b1) Camions			
b2) Autobus/autocars			
b3) Voitures particulières			
c) Trafic intérieur			
c1) Camions			
c2) Autobus/autocars			
c3) Voitures particulières			
II. Trafic journalier moyen annuel (TJMA) projeté (2010) **			
a) Tous véhicules confondus			
b) Trafic international			
b1) Camions			
b2) Autobus/autocars			
b3) Voitures particulières			
c) Trafic intérieur			
c1) Camions			
c2) Autobus/autocars			
c3) Voitures particulières			
III. Coûts du voyage pour les voitures particulières/pour les passagers en autobus, par kilomètre, pour les tronçons considérés (actuellement, puis si le projet est mis en œuvre)**			
IV. Temps de voyage pour les passagers et pour les marchandises pour le tronçon considéré (actuellement, puis si le projet est mis en œuvre)***			

V. Caractéristiques techniques de la situation actuelle	
a) Fait partie d'un accord international (tel que l'AGR) b) Type de route (route à grande circulation, autoroute à accès réglementé, autoroute à libre accès, etc.) c) Nombre de voies d) Longueur (en km) e) Type d'ouvrages spéciaux (longueur des tunnels, longueur des ponts, etc.) f) Existence de péages/tarifs	
VI. Caractéristiques techniques du projet	
a) Fait partie d'un accord international (tel que l'AGR) b) Type de route (route à grande circulation, autoroutes à accès réglementé, autoroute à libre accès, etc.) c) Nombre de voies g) Longueur (en km) h) Type d'ouvrages spéciaux (longueur des tunnels, longueurs des ponts, etc.) i) Existence de péages/tarifs	
a) Type d'infrastructure spéciale b) Emplacement de l'infrastructure spéciale c) Superficie (en km ²) de l'infrastructure spéciale	
Coût d'investissement estimé (en euros ou en dollars, aux prix de 2003):	
Taux de rendement escompté:	<i>Taux émanant de l'étude de faisabilité ou taux escompté</i>
Avantages escomptés:	
Rapports existants:	
Calendrier de mise en œuvre (années):	Préparation: ... Expropriation: ... Construction: ... Total: ...
Agent d'exécution:	
Sources de financement: (nombre total par source ou en pourcentage du budget total par source)****	Fonds d'origine nationale:..... Prêts bancaires:..... Dons (par exemple de l'UE, des États-Unis, du Japon, etc.):..... Secteur privé:.....

Notes:* *Données facultatives.*** *Si les données sont inexistantes dans les statistiques officielles, une estimation suffira. En l'absence d'estimation, les études pertinentes pourront être utilisées comme sources (par exemple TINA, TIRS, etc.).**** *Estimation uniquement.***** *Si ces données ne sont pas disponibles, laissez un blanc.*

Annexe 4**MASQUE DE SAISIE 2C concernant le transport maritime et les ports¹**

Nom du port	
Emplacement	<i>(Description de la situation géographique, y compris les principales villes, les ports, etc., et de préférence une carte)</i>
Description du port et des liaisons intermodales:	
Description du projet: <i>Indiquer s'il existe des plans d'investissement concernant l'infrastructure ou les installations portuaires</i>	
I. Trafic annuel moyen (TAM) actuel**	
<ul style="list-style-type: none"> a) Passagers (trafic international, trafic intérieur) b) Véhicules en trafic international (camions, voitures particulières) c) Véhicules en trafic intérieur (camions, voitures particulières) d) Marchandises diverses en tonnes (trafic international, trafic intérieur) e) Conteneurs (nombre d'EVP, en tonnes) – trafic intérieur f) Conteneurs (nombre d'EVP, en tonnes) – importations/exportations g) Conteneurs (nombre d'EVP, en tonnes) – transbordement 	
II. Trafic annuel moyen (TAM) projeté (2010)**	
<ul style="list-style-type: none"> a) Passagers (trafic international, trafic intérieur) b) Véhicules en trafic international (camions, voitures particulières) c) Véhicules en trafic intérieur (camions, voitures particulières) d) Marchandises diverses en tonnes (trafic international, trafic intérieur) e) Conteneurs (nombre d'EVP, en tonnes) – trafic intérieur f) Conteneurs (nombre d'EVP, en tonnes) – importations/exportations g) Conteneurs (nombre d'EVP, en tonnes) – transbordement 	
III. Capacité annuelle du port (en tonnes pour les marchandises diverses, en EVP pour les conteneurs)	

¹ Le MASQUE DE SAISIE 2B porte sur les transports et l'infrastructure ferroviaire et ne concerne donc pas le projet TEM.

IV. Coûts de voyage dans les ports (manutention, droits portuaires, etc.)^{***}	
a) Par conteneur b) Par tonne de marchandises diverses c) Par camion d) Par navire (en moyenne)	
V. Temps de manutention/traitement dans les ports^{***}	
a) Par conteneur b) Par tonne de marchandises diverses c) Par camion	
VI. Coûts de voyage dans les ports (manutention, droits portuaires, etc.)^{***}	
a) Par conteneur b) Par tonne de marchandises diverses c) Par camion d) Par navire (en moyenne)	
VII. Caractéristiques des liaisons portuaires avec les autres ports dans les pays participant aux projets TEM ou TER	
a) Navires porte-conteneurs: liaisons par mois, coût de la traversée, durée de la traversée, nombre d'EVP par an b) Cargos: liaisons par mois, coût de la traversée, durée de la traversée, nombre de tonnes par an c) Rouliers/transbordeurs: liaisons par mois, coût de la traversée, durée de la traversée, nombre de camions et de voitures particulières par an	

Notes:

* *Données facultatives.*

** *Si ces données ne figurent pas dans les statistiques officielles, une estimation suffira. En l'absence d'estimation, les études pertinentes seront utilisées comme sources (à savoir TINA, TIRS, etc.).*

*** *Estimation uniquement.*

Annexe 5

MASQUE DE SAISIE 3. Scores en fonction des critères du projet (*chaque pays remplit la colonne le concernant, s'il le souhaite*)

Critère	Ensemble de scores fixé par défaut par les consultants*	Scores par pays participant au projet**																				
		AT	BG	B-H	BL	CZ	CR	FYROM	GE	GR	HU	IT	LT	MD	PL	RO	RU	SK	SL	S-M	TU	UKR
C _A																						
C _{A1}																						
C _{A2}																						
C _{A3}																						
C _{A4}																						
C _{A5}																						
C _B																						
C _{B1}																						
C _{B2}																						
C _{B3}																						
C _{B4}																						
C _{B5}																						
C _C																						
C _{C1}																						
C _{C2}																						
C _{C3}																						
C _{C4}																						
C _{C5}																						

* Ou score fourni par l'équipe Delphi, le cas échéant.

** Au cas où les experts nationaux ne sont pas d'accord avec les scores proposés, ils peuvent remplir la colonne concernant leur pays au moyen des scores qu'ils proposent, en y joignant une justification appropriée des modifications souhaitées.

Annexe 6

MASQUE DE SAISIE 4. Pondérations en fonction des critères du projet (chaque pays remplit la colonne le concernant, s'il le souhaite)

Pondérations	Ensemble de pondérations fixées par défaut par les consultants*	Pondérations par pays participant au projet **																				
		AT	BG	B-H	BL	CZ	CR	FYROM	GE	GR	HU	IT	LT	MD	PL	RO	RU	SK	SL	S-M	TU	UKR
W_A																						
W_{A1}	12%																					
W_{A2}	4%																					
W_{A3}	8%																					
W_{A4}	12%																					
W_{A5}	4%																					
W_B																						
W_{B1}	10%																					
W_{B2}	10%																					
W_{B3}	13%																					
W_{B4}	10%																					
W_{B5}	8%																					
W_W																						
W_{W1}	4%																					
W_{W2}	1%																					
W_{W3}	3%																					
W_{W4}	1%																					
W_{W5}	2%																					
SOMME	100%																					

* Fourni par l'équipe Delphi (voir annexe II).

** Au cas où les experts nationaux ne sont pas d'accord avec les pondérations proposées, ils peuvent remplir la colonne concernant leur pays en utilisant les pondérations qu'ils proposent, en y joignant une justification appropriée des modifications souhaitées.
