



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.6/AC.4/2/Add.1  
24 octobre 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des statistiques des transports

Réunion spéciale sur le recensement du trafic  
sur les lignes ferroviaires E de 2005

RAPPORT DE LA RÉUNION SPÉCIALE SUR LE RECENSEMENT  
DU TRAFIC SUR LES LIGNES FERROVIAIRES E DE 2005  
(2-3 octobre 2003)

Additif 1

RECOMMANDATIONS À L'INTENTION DES GOUVERNEMENTS POUR  
LE RECENSEMENT DU TRAFIC SUR LES LIGNES FERROVIAIRES E DE 2005  
ENTREPRIS EN COOPÉRATION PAR  
LA COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE DES NATIONS UNIES  
ET PAR EUROSTAT  
(«RECENSEMENT SUR LES LIGNES FERROVIAIRES E DE 2005»)

MANDAT

1. Conformément aux décisions du Groupe de travail des transports par chemin de fer, à sa cinquante-troisième session et du Groupe de travail des statistiques des transports à sa cinquantième session (TRANS/SC.2/192, par. 49 et 50, TRANS/WP.6/137, par. 34 à 36) un groupe informel des méthodes de recensement du trafic ferroviaire s'était réuni en 2000. Par la suite, le Comité des transports intérieurs, à sa soixante-troisième session, avait approuvé le rapport du groupe informel (TRANS/WP.6/2000/7-TRANS/SC.2/2000/10) ainsi que la proposition de celui-ci de convoquer une réunion spéciale sur le recensement du trafic ferroviaire en 2003 (ECE/TRANS/136, par. 106).

2. À propos des travaux de la Réunion spéciale, le Groupe de travail des statistiques des transports a noté, à sa cinquante-troisième session, que le futur règlement du Conseil de l'Union européenne sur les statistiques ferroviaires demanderait la présentation de données similaires sur le trafic pour le réseau transeuropéen de transport, et il a accueilli avec satisfaction l'offre faite par Eurostat de participer activement à ce projet; enfin, il a approuvé les dates de la Réunion spéciale, à savoir les 2 et 3 octobre 2003 (TRANS/WP.6/143, par. 49).

3. La Réunion spéciale a noté elle-même que les États membres de l'Union européenne (UE) étaient tenus de procéder à un recensement du trafic ferroviaire conformément au Règlement n° 91/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif aux statistiques des transports par chemin de fer. Dans ce règlement, il est également fait mention de la Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Compte tenu des dispositions du Règlement européen mentionné et pour éviter les chevauchements d'activités, le Groupe de travail, à sa cinquante-quatrième session, a recommandé au secrétariat de la CEE-ONU et à Eurostat de procéder conjointement au recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E pour l'année 2005 (TRANS/WP.6/145, par. 39).

4. Conformément à la recommandation du Groupe de travail, le recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E de 2005 sera donc effectué par la CEE-ONU en coopération avec Eurostat.

#### CHAMP D'APPLICATION DU RECENSEMENT

5. Aux fins du recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E de 2005, le réseau à prendre en considération est constitué:

- des lignes visées dans l'annexe 1 de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) de 1985 et dans les amendements 1 à 6 de cet Accord (ECE/TRANS/63), et tout autre amendement qui entrerait en vigueur avant 2005;
- des lignes visées dans l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) de 1991 et dans les amendements 1 à 3 à l'Accord (ECE/TRANS/88/Rev.1) et tout autre amendement qui entrerait en vigueur avant 2005;
- dans les pays de l'Union européenne, des lignes du réseau ferroviaire transeuropéen (RTE-T) (Décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil et ses amendements ultérieurs).

6. Lorsqu'une ligne ferroviaire n'est pas ouverte à la circulation (parce qu'elle est en réparation, parce que la construction n'est pas achevée ou pour toute autre raison), le recensement devrait si possible porter sur les lignes ferroviaires sur lesquelles s'écoule le trafic qui autrement emprunterait la ligne en question.

## OBJECTIFS DU RECENSEMENT

7. Compte tenu du volume croissant du trafic international et du trafic de transit, il devient de plus en plus important de disposer en Europe de données internationalement comparables concernant le trafic sur les grandes lignes ferroviaires internationales.
8. Un effort maximum devrait être fait dans le cadre du recensement du trafic sur les lignes ferroviaires de 2005 pour recueillir des données qui soient autant que possible comparables sur le plan international et qui répondent aux nouveaux besoins de données et à l'évolution des conditions du trafic. Il faudrait donc veiller en permanence à ce que le champ et la qualité des données ainsi recueillies soient conformes aux besoins des utilisateurs.
9. En particulier, il conviendra de rassembler des données sur le trafic ferroviaire empruntant le réseau AGC, afin de faciliter l'organisation et la planification du trafic international de voyageurs et de marchandises entre les pays membres de la CEE.
10. Les données recueillies sur l'utilisation des divers tronçons de voies ferrées par les divers types de trains permettent de mieux gérer l'aménagement du territoire, de mieux intégrer la circulation ferroviaire dans le processus de planification, aussi bien aux niveaux national qu'international, et de mieux adapter les programmes d'entretien, de réfection et d'amélioration requis. Elles contribuent aussi à la solution des problèmes d'encombrement et facilitent l'étude des questions liées à l'environnement, à la sécurité ferroviaire et à la consommation d'énergie.
11. Le recensement du trafic sur les lignes ferroviaires E de 2005 a pour autre but de mesurer l'utilisation de ce réseau, exprimée principalement en trains-kilomètres, par les différentes catégories de trains dénombrés.

## CHAMP D'APPLICATION DU RECENSEMENT

12. Comme les lignes ferroviaires E ne représentent qu'une partie relativement limitée du réseau ferroviaire national d'un pays, il est particulièrement intéressant de connaître l'importance du trafic sur les grandes lignes ferroviaires internationales des pays membres.
13. Aux fins de comparaison, les trains remorqués-kilomètres sont la mesure statistique la plus importante dont on dispose pour exprimer le volume et le développement du trafic dans un pays. Ils fournissent aussi des chiffres indispensables pour les calculs relatifs aux accidents de la circulation et à la consommation d'énergie. C'est pourquoi il est recommandé de fournir les données en trains remorqués-kilomètres parcourus sur la totalité du réseau E et sur toutes les autres lignes de l'ensemble du réseau ferroviaire national.

## CATÉGORIES DE TRAINS À DÉNOMBRER

14. Tous les trains entrant dans les catégories ci-après doivent être dénombrés.

Le système de classification des trains est le suivant:

**Catégorie A - train de voyageurs:** train principalement affecté au transport de voyageurs et composé d'une ou plusieurs voitures de transport de voyageurs et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés;

**Catégorie B - train de marchandises:** train principalement affecté au transport de marchandises et composé d'un ou de plusieurs wagons et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés.

Pour les définitions, voir l'annexe 1.

#### VALEURS À CALCULER<sup>1</sup>

15. Pour chaque ligne ferroviaire E d'un pays, il est recommandé d'enregistrer le nombre annuel de trains par tronçon de réseau et par catégorie de trains.
16. Pour l'ensemble du réseau ferroviaire dans chaque pays, il faudrait indiquer le nombre de trains remorqués-kilomètres pour l'année du recensement et pour les diverses catégories de trains mentionnées.
17. Il est nécessaire de diviser le réseau ferroviaire en tronçons. La longueur des tronçons des différentes lignes devrait être définie en fonction des caractéristiques locales particulières.
18. Les conditions locales doivent être prises en compte lorsqu'il s'agit de déterminer la source d'information dans chaque pays.
19. Les données nécessaires peuvent être obtenues à l'aide de toute combinaison des sources suivantes:
  - horaires;
  - enquêtes obligatoires;
  - données administratives, y compris les données collectées par des instances de réglementation;
  - procédures d'estimation statistique;
  - données fournies par des organisations professionnelles du secteur ferroviaire;
  - études ad hoc.
20. Les données devraient être divisées en trois catégories:
  - données concernant le nombre de trains;
  - données sur les trains-kilomètres;
  - données concernant l'infrastructure.

---

<sup>1</sup> En ce qui concerne le calcul des valeurs et la définition des procédures de comptage, on devrait viser à obtenir des résultats représentatifs du trafic annuel.

## CARACTÉRISTIQUES DES LIGNES FERROVIAIRES E

21. Les données sur le volume et la répartition du trafic sur les lignes ferroviaires E présenteront d'autant plus d'intérêt qu'elles s'accompagneront d'informations sur les caractéristiques de ces lignes. Les gouvernements sont donc priés de donner en même temps des informations sur les paramètres d'infrastructure des lignes ferroviaires.

22. Pour l'examen de ce point, la Réunion spéciale a tenu compte des paramètres indiqués dans l'AGC (ECE/TRANS/63, annexe 2, tableau 1) et dans le rapport du groupe informel des méthodes de recensement du trafic ferroviaire (TRANS/WP.6/2000/7-TRANS/SC.2/2000/10, Décisions, par. 4), lesquels figurent à l'annexe 2.

23. Les données communiquées devraient décrire la situation à la fin de 2005. Si les données d'un pays se rapportent à une autre date, il devra le signaler dans sa réponse.

## COMPILATION ET PUBLICATION DES DONNÉES DU RECENSEMENT DU TRAFIC SUR LES LIGNES FERROVIAIRES E DE 2005

24. Il est recommandé que les gouvernements fournissent au secrétariat de la CEE<sup>2</sup> un rapport sur le recensement 2005 du trafic sur les lignes ferroviaires effectué dans leur pays. L'utilité et l'intérêt de la publication des résultats dépendant en grande partie de leur disponibilité en temps voulu, il est souhaitable que les gouvernements s'efforcent dans toute la mesure possible de communiquer les données (y compris la carte si possible) avant le 30 juin 2007. Les données figurant dans le rapport devraient être celles des tableaux 1 à 6 annexés à la version révisée des recommandations.

25. Les données (et les cartes, dans la mesure du possible) devront être transmises au secrétariat sous forme d'un document électronique remplaçant un document papier, ou accompagné d'un document papier.

---

---

<sup>2</sup> Les États membres de l'Union européenne devraient communiquer leurs données à Eurostat; ce dernier les transmettra à la CEE.

## Annexe 1

### Définitions<sup>3</sup>

#### **A.I-01 Chemin de fer**

Voie de communication par rail destinée exclusivement à l'usage de véhicules ferroviaires.

*Une voie de communication est une partie de l'espace aménagée pour le transport.*

#### **A.I-04 Réseau de chemin de fer**

Ensemble des chemins de fer dans une zone considérée.

*Les trajets par route ou voie navigable sont exclus même lorsque des véhicules ferroviaires sont transportés par ce moyen, par exemple transport de wagons sur remorques ou sur des navires transbordeurs. Les lignes exploitées à des fins purement touristiques sont exclues, de même que les chemins de fer construits uniquement pour desservir des mines, des exploitations forestières ou d'autres entreprises industrielles ou agricoles, et non ouverts au trafic public.*

#### **A.I-05 Voie**

Deux rails sur lesquels peuvent circuler des véhicules ferroviaires.

#### **A.I-06 Écartement de la voie**

Distance entre deux rails mesurée entre les bords intérieurs des champignons des rails.

Les principaux écartements sont les suivants:

- voie normale: 1 435 m
- voie large: 1 524 m (exemple: Finlande)  
1 600 m (exemple: Irlande)  
1 668 m (exemple: Portugal)
- voie étroite: 0,60 m, 0,70 m, 0,75 m, 0,76 m, 0,785 m, 0,90 m, 1 m.

*Au lieu de «voie large» on parle parfois d'«écartement large».*

---

<sup>3</sup> Les définitions sont extraites du Glossaire des statistiques des transports (troisième édition, 2003, CEE-ONU, CEMT et Eurostat, TRANS/WP.6/2003/6). <http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatglossmain.html>.

**A.I-12 Ligne**

Une ou plusieurs voies principales contiguës reliant deux points. Lorsqu'un tronçon de réseau comprend deux ou plusieurs lignes parallèles, on compte autant de lignes qu'il y a d'itinéraires auxquels sont affectées exclusivement les voies.

**A.I-13 Ligne dédiée à la grande vitesse**

Une ligne spécialement construite pour permettre de circuler à des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h sur les tronçons principaux.

*Les lignes à grande vitesse peuvent comporter des raccordements, en particulier des jonctions avec les gares centrales des villes qu'elles desservent. Les vitesses peuvent alors tenir compte des conditions locales.*

**A.I-14 Ligne aménagée pour la grande vitesse**

Une ligne classique spécialement aménagée pour permettre de circuler à des vitesses de l'ordre de 200 km/h sur les segments principaux.

*Il peut s'agir d'une ligne classique spécialement aménagée, ayant des caractéristiques particulières résultant de contraintes liées à la topographie, au relief ou à l'aménagement urbain, et sur laquelle la vitesse doit être adaptée selon chaque cas.*

**A.I-15 Longueur des lignes exploitées**

Longueur totale de lignes exploitées pour le transport de voyageurs et/ou de marchandises.

*Une ligne exploitée simultanément par plusieurs entreprises ferroviaires n'est prise en compte qu'une fois.*

**A.II MATÉRIEL DE TRANSPORT (VÉHICULES)****A.II-01 Véhicule ferroviaire**

Matériel mobile roulant exclusivement sur rails: on distingue les véhicules moteurs (véhicules de traction) et les véhicules remorqués ou poussés (voitures, remorques d'automotrices, fourgons et wagons).

*Dans les statistiques relatives à une entreprise ferroviaire sont inclus:*

- a) *Tous les véhicules ferroviaires qui appartiennent à l'entreprise ferroviaire, ou qui sont pris en location par celle-ci et qui se trouvent effectivement à sa disposition, y compris les véhicules en cours ou en attente de réparation et les véhicules garés qui sont ou ne sont pas en état de marche. Sont également inclus les véhicules étrangers mis à la disposition de l'entreprise ferroviaire ainsi que les véhicules de celle-ci qui, à titre temporaire, circulent normalement à l'étranger;*

- b) *Les wagons de particuliers, c'est-à-dire les wagons qui n'appartiennent pas à l'entreprise ferroviaire, mais sont autorisés à circuler pour son compte, dans des conditions déterminées, et les wagons donnés en location par l'entreprise ferroviaire à des tiers et exploités sous le régime des wagons de particuliers.*

Dans les statistiques relatives à une entreprise ferroviaire sont exclus les véhicules qui ne se trouvent pas à sa disposition, par exemple:

- a) *Les véhicules étrangers ou les véhicules n'appartenant pas à l'entreprise ferroviaire circulant sur le réseau;*
- b) *Les véhicules qui sont donnés en location ou encore qui sont mis à la disposition d'autres entreprises ferroviaires;*
- c) *Les véhicules qui sont réservés exclusivement aux transports de service ou qui sont destinés à la vente, à la démolition ou à la radiation.*

#### **A.II-02 Véhicule ferroviaire à grande vitesse**

Un véhicule ferroviaire conçu pour circuler à une vitesse de croisière d'au moins 250 km/h sur des lignes dédiées à la grande vitesse.

*Sur certains tronçons, la vitesse de croisière peut être inférieure, selon les conditions locales.*

#### **A.II-03 Véhicule ferroviaire pendulaire à grande vitesse**

Véhicule ferroviaire doté d'un système pendulaire conçu pour permettre une vitesse de croisière de l'ordre de 200 km/h, ou plus, sur des voies aménagées pour la grande vitesse.

*Sur certains tronçons, la vitesse de croisière peut être inférieure, selon les conditions locales.*

#### **A.II-04 Véhicule ferroviaire classique à grande vitesse**

Tout véhicule ferroviaire non spécialement conçu pour circuler sur des voies à grande vitesse, dédiées ou spécialement aménagées, mais pouvant atteindre une vitesse de croisière maximale d'environ 200 km/h.

#### **A.II-05 Rame indéformable**

Bloc indivisible composé d'automotrice(s) et remorque(s) d'automotrice(s) ou de locomotive(s) et voiture(s) de transport de voyageur(s).

*Cette expression englobe les rames indéformables techniquement divisibles mais conservant normalement la même configuration.*

*Une rame indéformable peut être accouplée à une autre.*

*La traction peut être répartie sur l'ensemble de la rame.*

#### **A.II-06 Véhicule moteur**

Véhicule, soit à source d'énergie et à moteur, soit à moteur seul, destiné soit à remorquer ou pousser d'autres véhicules («locomotive»), soit à la fois à remorquer ou pousser d'autres véhicules et à transporter des voyageurs et/ou des marchandises («automotrice»).

#### **A.II-07 Locomotive**

Véhicule moteur ferroviaire, d'une puissance égale ou supérieure à 110 kW au crochet, soit à source d'énergie et à moteur, soit à moteur seul, destiné à remorquer/pousser des véhicules ferroviaires.

*Les locotracteurs sont exclus.*

#### **A.IV-01 Circulation ferroviaire**

Tout mouvement d'un véhicule ferroviaire sur une ligne exploitée.

*Lorsqu'un véhicule ferroviaire est transporté par un autre véhicule, seuls les mouvements du véhicule transporteur (mode actif) sont pris en compte.*

#### **A.IV-05 Train**

Un ou plusieurs véhicules ferroviaires remorqués ou poussés par une ou plusieurs locomotives ou automotrices, ou bien une automotrice isolée, circulant sous un numéro propre ou sous une désignation distincte, d'un point initial fixé à un point terminus fixé.

*Une locomotive haut-le-pied, c'est-à-dire circulant seule, n'est pas considérée comme un train.*

#### **A.IV-06 Types de train**

Les principaux types de train sont:

- Train de marchandises: train pour le transport des marchandises, composé d'un ou plusieurs wagons et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés;
- Train de voyageurs: train affecté au transport de voyageurs et composé d'une ou plusieurs voitures de transport de voyageurs et éventuellement de fourgons, circulant à vide ou chargés;
- Train mixte: train composé de voitures de transport de voyageurs et de wagons;
- Autres trains: trains circulant exclusivement pour les besoins de l'entreprise ferroviaire, n'assurant aucun transport commercial.

#### **A.IV-07 Train-kilomètre**

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un train sur un kilomètre.

*La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue.*

#### **A.IV-08 Véhicule moteur-kilomètre**

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule moteur actif sur une distance d'un kilomètre.

*Dans les statistiques sont inclus les mouvements haut-le-pied des véhicules moteurs. Les mouvements de manœuvre sont exclus.*

#### **A.IV-09 Véhicule remorqué-kilomètre**

Unité de mesure correspondant au mouvement d'un véhicule ferroviaire remorqué sur une distance d'un kilomètre.

*Les mouvements d'automotrices ferroviaires sont inclus. Les mouvements de manœuvre sont exclus.*

#### **A.IV-10 Tonne-kilomètre offerte**

Unité de mesure correspondant au déplacement sur un kilomètre d'une tonne offerte sur un véhicule ferroviaire lorsque ce véhicule assure le service auquel il est principalement destiné.

*La distance prise en compte est la distance effectivement parcourue. Les mouvements de manœuvre et tous mouvements similaires sont exclus.*

**AGC – ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FER (EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES)**

**RTE-T – Réseau transeuropéen de transport.**

---

**Annexe 2****RECENSEMENT DU TRAFIC SUR LES LIGNES FERROVIAIRES E DE 2005****TABLEAUX****Flux de trafic sur le réseau ferroviaire**

Pour le recensement de l'année 2005, tous les pays devraient fournir les tableaux ci-après. Pour les pays de l'Union européenne, les modalités de transmission des données seront semblables à celles appliquées pour les autres annexes du Règlement (CE) 91/2003.

Tableau 1. Mouvements de trains de **marchandises** par an

Chaque pays devrait fournir des données conformément à l'exemple théorique donné ci-dessous pour la République tchèque.

Pays	Identificateur du tronçon du réseau	Numéro de ligne AGC	Numéro de ligne AGTC	Code RTE-T	Nombre de trains
	CZS1001			<i>oui/non</i>	
	CZS2001			<i>oui/non</i>	
	CZS1002			<i>oui/non</i>	
	...				
	CZS2nnn			<i>oui/non</i>	

Tableau 2. Mouvements de trains de **voyageurs** par an

Chaque pays devrait fournir des données conformément à l'exemple théorique donné ci-dessous pour la République tchèque.

Pays	Identificateur du tronçon du réseau	Numéro de ligne AGC	Numéro de ligne AGTC	Code RTE-T	Nombre de trains
	CZS1001			<i>oui/non</i>	
	CZS2001			<i>oui/non</i>	
	CZS1002			<i>oui/non</i>	
	...				
	CZS2nnn			<i>oui/non</i>	

Tableau 3. Mouvements d'autres trains (trains de service, etc.) par an – **FACULTATIF**

Chaque pays devrait fournir des données conformément à l'exemple théorique donné ci-dessous pour la République tchèque.

Pays	Identificateur du tronçon du réseau	Numéro de ligne AGC	Numéro de ligne AGTC	Code RTE-T	Nombre de trains
	CZS1001			<i>oui/non</i>	
	CZS2001			<i>oui/non</i>	
	CZS1002			<i>oui/non</i>	
	...				
	CZS2nnn			<i>oui/non</i>	

Tableau 4. Caractéristiques techniques des tronçons du réseau en 2005

Les caractéristiques techniques suivantes devraient être indiquées pour chaque tronçon du réseau. Les pays ont toute latitude dans le choix du degré de découpage des tronçons constituant le réseau.

Nom du pays	Identificateur du tronçon de réseau	De	À	Numéro de ligne AGC	Numéro de ligne AGTC	Code RTE-T	Écartement	Longueur en km	Nombre de voies	Tronçon électrifié (oui/non)	Courant alternatif/continu et tension
	CZS0001					oui/non					
	CZS0002					oui/non					
	CZS0003					oui/non					
	...										
	CZS0nmn					oui/non					

Tableau 5. Coordonnées géographiques des tronçons du réseau

Pays	Identificateur du tronçon de réseau	Coordonnées géographiques	
		X	Y
	CZS0001	x1	y1
		x2	y2
		...	...
	CZS0nmn	xn	yn
		...	...

Tableau 6. Trains-kilomètres par an – **FACULTATIF**

Pays	Réseau	Trains-kilomètres		
		Trains de voyageurs	Trains de marchandises	Autres trains <sup>4</sup>
	Lignes E			
	Autres lignes nationales			
	Total			

Tableau 7. Description des variables

Pays	Utiliser le code ISO 3166-alpha2 sauf pour le Royaume-Uni. Pour le Royaume-Uni utiliser «UK»
Identificateur de tronçon du réseau	Utiliser le code ISO 3166-alpha2 sauf pour le Royaume-Uni. Pour le Royaume-Uni utiliser «S» + indication du sens (1 ou 2) + chiffre à 3 positions. Il est recommandé que le trafic dans chaque sens soit indiqué par un identificateur de tronçon différent. Par exemple, «Prague-Pilzen» <sup>5</sup> pourrait être représenté par «1001» et «Pilzen-Prague» par «2001».
Code RTE-T	0 = Non 1 = Oui
Nombre de trains	Numérique
Coordonnées géographiques	Les données géographiques sphériques sont exprimées par la latitude et la longitude, rapportées au méridien origine de Greenwich. Au moins les coordonnées de début et de fin du tronçon devraient être indiquées.

-----

---

<sup>4</sup> Facultatif.

<sup>5</sup> Le tronçon Prague-Pilzen est utilisé à titre d'exemple théorique. Les autorités nationales peuvent choisir de diviser ce tronçon en plusieurs sections, s'il existe une jonction, une gare ou un embranchement importants entre ces deux villes.