



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.6/2001/11
5 septembre 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des statistiques des transports
(Cinquante-deuxième session, 14-16 novembre 2001,
point 7 c) de l'ordre du jour)

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

Base de données TEM et cartographie du corridor

Transmis par le Bureau central du Projet TEM

A. MISE EN PLACE DU SYSTÈME

1. La collecte et le traitement des données dans le cadre du Projet TEM ont commencé en 1977. Pendant de nombreuses années, ces activités n'ont porté que sur des données fondamentales concernant l'état du réseau autoroutier TEM et du corridor TEM, composé de liaisons routières existantes devant être remplacées ultérieurement par les autoroutes TEM.

2. Dans le contexte du programme de modernisation des liaisons routières constituant le corridor, lancé au milieu des années 80, il s'est avéré nécessaire de recueillir de données supplémentaires sur les principaux paramètres géométriques desdites liaisons. Depuis, les données ci-après ont été stockées au Bureau central du Projet TEM à Varsovie:

- Numéro d'autoroute/route (internationale ou nationale)
- Longueur des tronçons (en service, en construction ou prévus)
- Nombre de chaussées/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 tonnes
- 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.

3. À la même époque, le premier système de référence du corridor TEM, composé de tronçons, sous-tronçons et portions de sous-tronçons a été mis en place.

4. En 1995, il a été décidé d'étoffer et de restructurer de manière fondamentale la base de données initiale TEM. Conformément aux principaux objectifs du Projet TEM, deux bases de données (TEMSTAT 1 et TEMSTAT 2) ont été établies. TEMSTAT 1 rend compte de l'état du réseau autoroutier TEM tel qu'il se présente actuellement ou tel qu'il sera ultérieurement, tandis que TEMSTAT 2 rend compte de l'état du système routier national remplissant les fonctions des liaisons manquantes.

5. Le système de référence original a aussi été amélioré et élargi à l'ensemble du réseau de routes E (AGR) dans les pays membres. On a en même temps mis en place un système de référence uniforme perfectionné avec les liaisons présentées selon la numérotation AGR.

6. Sur la base de la décision que le Comité directeur a prise à sa vingt-sixième session (25-27 novembre 1996, Genève), le rassemblement des données TEMSTAT a commencé en 1997. Les données ainsi obtenues ont été traitées et analysées par le Bureau central du Projet. Compte tenu des résultats de cette analyse, le Comité directeur a décidé à sa vingt-huitième session (22-26 novembre 1997, Genève) que les formules TEMSTAT et le système de référence seraient révisés et mis à jour chaque année et qu'une réunion spéciale sur la formation et la coordination serait organisée à l'intention des experts responsables de la fourniture des données.

7. Conformément à cette décision, des réunions TEMSTAT sur la coordination et la formation ont eu lieu à Istanbul (Turquie, 25-27 mars 1998), Prague (République tchèque, 30 mars-1^{er} avril 1998), Vilnius (Lituanie, 7-9 avril 1999) et Budapest (Hongrie, 17-19 avril 2000 et 18-20 avril 2001).

8. Le 5 juin 1998, l'Accord de coopération a été signé entre le Projet TEM de la CEE/ONU et le secrétariat de la WTB TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) situé à Vienne (Autriche). Conformément à cet accord, le Bureau central du projet TEM a fourni les données sur les réseaux TEM et AGR spécifiées à l'annexe 2 de cet instrument. Le secrétariat du TINA a alloué au Projet TEM de la CEE/ONU, pour l'exécution de ces tâches, des fonds qui ont servi à cofinancer les réunions sur la coordination et la formation mentionnées plus haut.

B. DESCRIPTION DU SYSTÈME

9. Des exemples des formules de collecte des données TEMSTAT 1 et TEMSTAT 2 sont joints au présent rapport en tant qu'annexes 1 et 2. Les données reflétant l'état du réseau TEM au 1^{er} janvier de chaque année sont communiquées au Bureau central du Projet TEM à Varsovie par des correspondants des 13 pays participants; pour la Slovénie, elles sont communiquées sous forme électronique (depuis 1999).

10. Pour faciliter et garantir l'uniformité de la collecte, du traitement et de la communication des données, les textes des instructions sur la façon de remplir les formules ont été élaborés et distribués en 1997.

11. Les données communiquées sur le trafic concernent toujours les volumes pour l'année précédente et pour les années multiples de cinq, proches de ladite année, ce qui permet de créer chaque année de nouvelles séries temporelles aux fins de la prévision du trafic.

C. ÉTABLISSEMENT DE CARTES TEM AU MOYEN DU SIG

12. Les cartes du réseau TEM établies par le passé étaient de nature générale et montraient l'état du système autoroutier dans la région TEM et ses liens avec le Réseau routier transeuropéen de l'Union européenne, les corridors de transport paneuropéens et le réseau TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment). Les cartes et les problèmes rencontrés ont été décrits dans les documents TEM/WP.158 du 20 octobre 1998 et TEM/WP.173 du 1^{er} décembre 1999.

13. Grâce à la mise en service de nouveaux matériels informatiques et à l'installation du logiciel ArcView 3.1 au Bureau central du Projet TEM à Varsovie en 1999, les possibilités de créer des cartes ont été fortement élargies.

14. Trois types fondamentaux de cartes sont généralement pris en compte:

- Cartes montrant l'état actuel du corridor TEM et du réseau de routes principales dans la région TEM
- Cartes montrant le réseau autoroutier existant (en service) ou futur (en construction, en phase de conception ou prévu) pour tel ou tel horizon temporel
- Cartes montrant les flux de trafic actuels ou prévus pour tel ou tel horizon temporel.

Toutes ces cartes peuvent couvrir l'ensemble de la région TEM, tel ou tel pays membre ou tel ou tel secteur (par exemple le voisinage d'une grande ville ou d'une agglomération industrielle).

15. Les données précises sur l'état de chaque tronçon du réseau autoroutier TEM et du corridor TEM (liaisons routières existantes qui seront remplacées ultérieurement par une autoroute) recueillies dans le cadre des activités TEMSTAT 1 et TEMSTAT 2 permettent, avec le système de référence qui a été mis en place, de produire ces trois types de cartes avec suffisamment de détails.

16. Sur la base des données communiquées par les pays membres, le Bureau central du Projet TEM a élaboré des ébauches de cartes couvrant séparément chaque pays membre, essentiellement à l'échelle 1/750 000. Ces exemplaires de cartes, tant sur papier que sous forme électronique (disquette), ont été remis aux représentants de tous les pays membres et renvoyés avec des corrections, le 31 juillet 2001 au plus tard, au Bureau central du Projet. Les versions finales des cartes TEMSTAT par pays seront soumises pour examen au Comité directeur du TEM, à sa trente-sixième session qui aura lieu à Genève en décembre 2001.

17. En réunissant les cartes TEMSTAT par pays, il est possible d'établir la carte de l'ensemble de la région TEM; la version de cette carte obtenue avec PowerPoint sera présentée à la session.

18. En 2002, des liens interactifs existeront entre les données TEMSTAT traitées par le Bureau central du Projet TEM et le système de cartographie TEM, ce qui permettra d'inclure automatiquement dans les diverses cartes les modifications des infrastructures qui auront été signalées chaque année.

19. Le logiciel de cartographie installé au Bureau central du Projet sera aussi exploité pour créer les cartes du schéma directeur du TEM, correspondant à la partie de la nouvelle stratégie de mise au point de projets à court terme, que le Comité directeur a approuvée à sa trente-cinquième session, tenue du 30 mai au 1^{er} juin de cette année à Trieste (Italie).

20. En outre, au cours de la dernière réunion TEMSTAT sur la coordination et la formation tenue du 18 au 20 avril de cette année à Budapest (Hongrie), les experts du TEM ont avec les membres du sous-groupe du DREO (Directeurs des routes d'Europe de l'Ouest) sur le Réseau routier transeuropéen de l'Union européenne, examiné les possibilités d'établir le dispositif général de collecte de données pour le Réseau routier transeuropéen et le réseau TEM et échangé des informations sur l'état actuel de développement des systèmes de référence respectifs.

STATUS OF THE TEM NETWORK (Existing and Programmed)

COUNTRY: CZECH REPUBLIC

DATE: březen 2001

SECTION	SUBSECTION	PORTION OF SUBSECTION	E ROAD NUMBER	NATIONAL MOTORWAY / EXPRESSWAY NUMBER	FROM:	TO:	CATEGORY		LENGTH in KM	NUMBER OF LANES		IN OPERATION (KM)		UNDER CONSTRUCTION (KM)		PROGRAMMED (KM)		ESTIMATED YEAR OF COMPLETION	MODE OF PAYMENT	TRAFFIC VOLUME 1990	TRAFFIC VOLUME 1995	TRAFFIC VOLUME 2000	TRAFFIC FORECAST VOLUME ?	OBSERVATIONS
							PRESENT	FUTURE		PRESENT	FUTURE	ONE CARRIAGEWAY	TWO OR MORE CARRIAGEWAYS	ONE CARRIAGEWAY	TWO OR MORE CARRIAGEWAYS	ONE CARRIAGEWAY	TWO OR MORE CARRIAGEWAYS							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
CZ 01	01	01	50	D5	Rozvadov (D/CZ)	Plzen West Sulkov	M	M	62	2x2	2x2	-	62	-	-	-	-	-	V	-	-	x)	x)	00
CZ 01	02	01	50	D5	Plzen West Sulkov	Plzen South (E53 junction)	-	M	8	-	2x2	-	-	-	8	-	-	2005	-	-	-	-	-	-
CZ 01	02	02	50	D5	Plzen South (E53 junction)	Plzen South East (E49 junction)	-	M	4	-	2x2	-	-	-	-	-	4	2005	-	-	-	-	-	-
CZ 01	03	01	50	D5	Plzen South East (E49 junction)	Plzen East Ejpovice	-	M	8	-	2x2	-	-	-	-	-	8	2005	-	-	-	-	-	-
CZ 01	04	01	50	D5	Plzen East Ejpovice	Zdice	M	M	40	2x2	2x2	-	40	-	-	-	-	-	V	-	-	x)	x)	00
CZ 01	05	01	50	D5	Zdice	Praha (Ring Expressway)	M	M	28	2x2	2x2	-	28	-	-	-	-	-	V	12'580	17'290	x)	x)	00

STATUS OF NON - MOTORWAY (NON - EXPRESSWAY) SECTIONS OF E - NETWORK

COUNTRY: BOSNIA HERZEGOVINA

DATE: September 1998

SECTION	SUBSECTION	PORTION OF SUBSECTION	E ROAD NUMBER	NATIONAL ROAD NUMBER	TEM NETWORK (CORRIDOR) LINK	FROM:	TO:	LENGTH in KM	NUMBER OF LANES	LANE WIDTH in M	HARD SHOULDER WIDTH in M	MAX. LONGITUD. GRADIENT in %	Estimated travel time - car (in minutes)	Estimated travel time - truck (in minutes)	Length of Road within Built-up Areas (in km)	Length of Road Having Design Speed<60km/h (in km)	Length of Missing Climbing Lanes (in km)	Number of Bridges with Bearing Capacity < 60 t	Number of at-level railway crossings	Number of Underpasses with Vertical Clearance < 4,5 m	TRAFFIC VOLUME 1990	TRAFFIC VOLUME 1995	LAST YEAR TRAFFIC VOLUME	TRAFFIC FORECAST VOLUME 2000	OBSERVATIONS
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
BH 01	01	01	65	2Y		Neum (HR/ BIH)	Neum (BIH / HR)	9,9	23,5	2,5	4	7	10	1,0										5 500	
BH 02	01	01	59	5Y		Izacic (HR / BIH)	Bihac (E761 junction)	14	23,5		6	12	14	0,5	2,0									6 000	
BH 02	02	01	59	11Y		Bihac	BIH / HR border	17	23,0		6	14	20	1,0										6 000	
BH 03	01	01	73	17Y		Bos. Samac (HR/BIH)	Doboj	66	23,5	2,5	4	44	57	5,0										18 000	
BH 03	02	01	73	17Y		Doboj	Zenica (E661 junction)	77	23,5	2,5	3	58	77	0,5										16 000	
