



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.6/2002/7
11 septembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des statistiques des transports
(Cinquante-troisième session, 25-27 novembre 2002,
point 7 b) de l'ordre du jour)

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

Rapport de situation sur les bases de données du projet d'autoroute
transeuropéenne Nord-Sud (TEM)

Communication du secrétariat

Note: À sa cinquante-deuxième session, le Groupe de travail s'est déclaré disposé à suivre les progrès réalisés en matière d'application du système d'information géographique (SIG) dans le secteur des transports. Compte tenu de cela, le Bureau central du projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) souhaite informer le Groupe de travail de l'évolution du SIG dans le cadre du projet TEM. Les informations pertinentes sont reproduites ci-après.

* * * *

**RAPPORT D'ACTIVITÉ CONCERNANT LA BASE DE DONNÉES
ET LA CARTOGRAPHIE DU PROJET TEM
(AUTOROUTE TRANSEUROPEENNE NORD-SUD)**

1. Dans le cadre du projet TEM auquel participent 13 pays d'Europe centrale et orientale, 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 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.

2. Les données suivantes ont été emmagasinées dans ces 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.

3. 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.

4. 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 et 8 et 9 avril 2002).

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

6. 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 l'annexe).

7. 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 couloir 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).

8. 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 pays individuels permet par ailleurs d'obtenir la carte de l'ensemble de la région TEM.

9. En outre, à partir de la fin de 2002, les données TEMSTAT transférées par voie électronique par les pays membres et traitées par le Bureau central du projet TEM seront 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.

10. Dans le cadre de la collaboration qui a débuté en 2001 à Budapest entre le Bureau central du projet TEM et le DREO (Directeurs des routes d'Europe de l'Ouest), il s'est tenu les 29 et 30 avril 2002 à Bratislava (Slovaquie) la réunion mixte regroupant les experts du projet TEM et les Sous-groupes des données routières et du réseau routier transeuropéen (TERN) du DREO. Les participants à cette réunion étaient conscients qu'il fallait harmoniser les procédures de collecte et de traitement de données, ainsi que les systèmes de référence et de cartographie des pays d'Europe centrale et orientale, candidats à l'adhésion à l'UE, avec ceux de l'Union, et ils ont recommandé d'élaborer des propositions dans ce sens à présenter pour examen à la CEE-ONU et à la Commission européenne. La fourniture et l'échange de données nécessaires à une évaluation technique du réseau TERN, qui tient compte des pays candidats à l'adhésion, seront abordés à la réunion du Sous-groupe du DREO sur le réseau TERN en septembre 2002 à Lucerne (Suisse), à laquelle assistera le représentant du projet TEM.

Annexe: Bureau central du projet TEM

ÉTAT DU RÉSEAU TEM (1^{er} janvier 2002)

PAYS	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)
No de colonne	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AUTRICHE	485	35	36	-	-	35	414	2,0	-	89,1
BOSNIE-HERZÉGOVINE	792	-	792	-	-	-	-	3,3	-	-
BULGARIE	925	-	617	-	15	19	274	3,9	1,6	30,7
CROATIE	1 627	317	833	61	33	127	396	6,8	3,9	28,3
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	972	-	429	-	16	-	527	4,1	1,6	54,2
GÉORGIE	1 053	-	1 045	-	-	-	8	4,4	-	0,8
HONGRIE	1 624	65	1 012	-	98	65	449	6,8	6,0	29,7
ITALIE	1 519	-	4	-	-	-	1 515	6,4	-	99,7
LITUANIE	733	186	11	13	-	253	456	3,1	1,0	79,5
POLOGNE	3 373	893	1 750	24	188	36	482	14,1	5,9	14,8
ROUMANIE	2 937	-	2 696	-	134	-	107	12,3	4,6	3,6
SLOVAQUIE	897	-	486	17	55	8	331	3,8	7,1	37,3
TURQUIE	6 921	4 131	504	-	321	-	1 965	29,0	4,6	28,4
TOTAL	23 858	5 627	10 215	115	860	543	6 924	100,0	3,9	30,2
