



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports routiers****105ème session**

Genève, 29 septembre-1 octobre 2010

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

Infrastructure des transports routiers**Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM)****Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud****Rapport d'activité****Note du secrétariat**

1. Le présent document répond aux exigences du programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2008–2012 (ECE/TRANS/2008/11, point 02.2.1, II c), qui demande une évaluation des progrès accomplis et escomptés dans la réalisation du projet, Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) et l'examen des possibilités de contribuer à son développement.
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 14 pays d'Europe centrale et d'Europe du Sud (Arménie, Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Géorgie, Hongrie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Turquie). Quatre autres pays (Monténégro, Serbie, Suède et Ukraine) y participent en qualité d'observateurs. Le statut de l'Azerbaïdjan en tant que Membre dépend de la signature de son accès au projet.
3. La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), 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. En juillet 2009, 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. Début janvier, le double exercice des fonctions de directeur des projets TEM et TER a été prolongé jusqu'en 2012, la Commission économique pour l'Europe s'étant attachée à veiller à ce que

les activités relatives au TER qui incombent au directeur ne pâtissent pas de cette nouvelle tâche.

5. L'essentiel des travaux menés au cours de l'année a été consacré à la deuxième révision du Master Plan TEM et TER. Cette révision doit être achevée à la fin de 2010. De ce fait, il est impossible de donner présentement des détails précis sur le développement du réseau TEM au cours de la période 2008–2010. Un rappel de la situation au 1er janvier 2008 figure en annexe, ainsi que sur le site <<http://www.unece.org/trans/main/tem/temstat.html>>.

6. D'après les indicateurs de tendance développés au sein du projet, il apparaît que la crise économique qui a touché l'ensemble des pays membres, a eu un impact assez conséquent sur le développement du trafic routier, tant en ce qui concerne les marchandises que les voyageurs. En effet, entre 2008 et 2009, la circulation de camions et d'autobus a décliné en moyenne de 10 pour cent (-46 pour cent en Albanie, -16 pour cent en Lituanie, -8 pour cent en Pologne mais +2.3 pour cent en Turquie et +3 pour cent en Azerbaïdjan), alors que la circulation de voitures particulières évoluait ainsi : -6.5 pour cent en Lituanie, +0.2 pour cent en République tchèque, +4.2 pour cent en Turquie et +8.4 pour cent en Azerbaïdjan.

7. Le Comité directeur a tenu sa dernière session (cinquante-troisième) le 19 avril 2010 à Innsbruck. La prochaine session (cinquante-quatrième) du Comité aura lieu en novembre 2010 à Vienne, où les nouvelles données concernant la situation du réseau TEM au 1er janvier 2010 lui seront communiquées.

8. D'après le rapport financier de 2009, approuvé lors de la cinquante-troisième session du Comité directeur, le projet bénéficiait d'un solde créditeur de 167 168 dollars au 31 décembre 2009. Les dépenses totales ont atteint l'an dernier 28,819 dollars, desquels la réserve opérationnelle obligatoire ainsi que les coûts de soutien de programme de la CEE-ONU sont exclus.

9. Lors de cette session, la question du non-paiement répété de deux pays membres du projet a été encore une fois soulevée et il a été décidé de relancer ces pays une dernière fois. Si rien ne se produisait d'ici le mois de juin 2010, ces deux pays seraient considérés comme ne participant plus de facto au projet. Rien ne s'est passé et de fait, la Grèce et l'Italie ne figurent plus comme membres du projet TEM.

10. Le programme de travail concernant le TEM pour 2010, 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 avait pour objectif principal de garantir la coordination entre les divers coordonnateurs nationaux du TEM, le secrétariat de la CEE-ONU et le Directeur des projets TEM et TER. Cette coordination doit permettre la réalisation de la deuxième révision du Master Plan TEM et TER d'ici la fin de cette année. Cette révision devrait être présentée au Comité des Transports Intérieurs qui se tiendra en mars 2011 à Genève.

12. La collecte aux fins de saisie dans une base d'information et la cartographie des données TEMSTAT a été menée à bien sur l'ensemble de la période considérée. La réunion TEMSTAT consacrée à cette question s'est tenue à Prague les 21 et 22 juin 2010. Le 2 juillet 2010, lors de la réunion complémentaire de la quatrième réunion conjointe des groupes d'experts TEM et TER sur la révision du plan directeur, tenue à Vienne (Autriche), 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.

Annexe

Etat du réseau TEM au 1^{er} janvier 2008

Pays	Longueur totale Km	Programmée (à l'étude, en conception ou en phases de conception)		En construction		En œuvre		Indicateurs comparatifs		
		Une voie	Double sens	Une voie	Double sens	Une voie	Double sens	% longueur total TEM	Construction en cours (% longueur en construction)	Niveau de réalisation (% longueur opérationnelle)
Colonne N°.	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
Total	24 240	1009	8 484	119	1 046	3 195	10 620	100, 00	4,6	50,4