



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/2001/11
10 août 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-quinzième session, 16-19 octobre 2001

Point 4 b) de l'ordre du jour)

INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS ROUTIERS

Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) – Rapport intérimaire

Communication du directeur du projet

1. Le projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM), qui est l'un des projets d'infrastructure régionale en Europe les plus avancés, prévoit de construire et d'exploiter un réseau international d'autoroutes et de voies express reliant les pays d'Europe centrale et orientale et faisant la liaison entre la mer Baltique, la mer Adriatique, la mer Égée et la mer Noire.
2. Ce projet réunit 13 pays d'Europe centrale et orientale et d'Europe méridionale (Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, République tchèque, Géorgie, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, Roumanie, Slovaquie et Turquie) en tant que membres actifs et deux autres pays – Suède et Ukraine – en qualité d'observateurs. À la soixante-troisième session du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, les représentants de la Fédération de Russie ont officiellement exprimé le souhait de leur Gouvernement de devenir membre du projet TEM.
3. L'autoroute, constituée de chaussées doubles de grande capacité, à croisements à niveaux séparés ayant chacune deux voies de circulation au minimum, offrira un niveau de service adapté au trafic moderne en satisfaisant aux normes actuellement en vigueur en matière de sécurité, de vitesse et de confort, et devrait contribuer au développement économique et social de tout le continent européen.

4. La Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) est l'agent d'exécution du projet, responsable de l'appui technique et administratif nécessaire à celui-ci et de la coordination de ses activités.

5. La longueur totale prévue du réseau TEM au 1^{er} janvier 2001 était de 23 797 km, dont 7 021 étaient en service et 1 682 en construction (annexe 1).

6. D'après les indicateurs comparatifs correspondant (voir les trois dernières colonnes de l'annexe 1), la Turquie comptait le pourcentage le plus élevé du réseau en longueur (21,2 %), la Croatie avait le rythme de construction le plus rapide (16,6 % du réseau national TEM en construction) et l'Italie le pourcentage le plus élevé d'achèvement de son réseau (99,7 %). Au total, 28 % de l'ensemble du réseau TEM étaient en service et 6,4 % en construction. Ces indicateurs comparatifs sont aussi présentés sous forme graphique à l'annexe 2.

7. Les annexes 3 et 4 présentent le réseau TEM par rapport aux corridors de transport paneuropéens (Helsinki, juin 1997).

Bien qu'il ne soit pas complètement achevé, le TEM fonctionne déjà au quotidien, grâce aux corridors TEM constitués par des routes nationales améliorées qui rattachent les sections d'autoroute déjà construites.

8. Les principaux objectifs du projet sont:

a) Aider les pays participants à accélérer la construction du réseau TEM en déterminant les besoins et priorités en matière d'investissements, en étudiant comment obtenir les ressources financières nécessaires à sa construction et en définissant des systèmes de remboursement des coûts de construction par les utilisateurs;

b) Aider à concevoir, à construire, à entretenir, à exploiter et à gérer le réseau d'autoroute TEM sur le territoire des pays participants dans le cadre d'une infrastructure routière européenne intégrée, de manière à combler les lacunes du réseau autoroutier existant dans la région;

c) Étudier la possibilité, compte tenu des restrictions économiques actuellement en vigueur, d'améliorer les routes existantes et de construire les autoroutes par étapes;

d) Promouvoir et améliorer la coopération sur toutes les questions ayant trait au transport routier entre pays du TEM ayant des niveaux de développement différents;

e) Continuer à partager avec d'autres régions du monde les connaissances, les compétences techniques et le savoir-faire acquis par les pays de la région TEM.

9. Au cours des 24 années qui se sont écoulées depuis le lancement du projet TEM, parallèlement à la mise en place d'un cadre institutionnel et d'une structure d'organisation du projet qui ont prouvé leur valeur, il s'est instauré une forme de coopération et de concertation efficace entre les autorités routières et autoroutières respectives des pays participants.

10. L'organe de décision principal du projet est le Comité directeur, qui se réunit deux fois par an, qui décide de la politique du projet ainsi que des mesures d'ordre général à prendre dans le cadre des activités du TEM, et qui prend des décisions concernant l'action commune.
11. Le Comité directeur a tenu sa dernière (trente-cinquième) session du 30 mai au 1^{er} juin 2001 à Trieste, Italie. La prochaine session (trente-sixième) aura lieu du 4 au 6 décembre de cette année à Genève.
12. Le projet est dirigé par un Bureau central ayant pour tâche de coordonner toutes les activités menées dans le cadre du programme de travail. Il travaille sous la direction du Comité et selon les orientations données par la Commission économique pour l'Europe. Il est installé à Varsovie et le Gouvernement polonais prend à sa charge les coûts administratifs.

Le Bureau central du projet a à sa tête un directeur. Par le passé les directeurs du projet TEM ont été des fonctionnaires détachés par les Gouvernements de la Grèce, de la Turquie, de la Roumanie, de l'ex-Tchécoslovaquie et de la Slovaquie respectivement. Le mandat de l'actuel Directeur, détaché par le Gouvernement de la République tchèque, arrive à échéance le 31 décembre 2001. À sa trente-cinquième session, le Comité directeur a élu M. M. Hantak (Slovaquie) Directeur du projet pour la période 2002-2003.
13. Il existe un coordonnateur national TEM pour chaque pays participant, désigné par le gouvernement du pays, et responsable de la coordination de toutes les activités relatives au projet dans le pays.
14. Toutes les activités du projet sont exclusivement financées soit en espèces soit en nature par les pays participants. À cette fin, il a été établi un fonds d'affectation spéciale TEM en vertu d'un Accord signé à Genève en décembre 1991, qui stipule que chaque pays participant doit chaque année verser au projet une contribution de 7 500 dollars des États-Unis en plus de sa contribution en nature. Aux termes de l'Accord, la CEE-ONU est responsable de la gestion des fonds versés en espèces. Grâce à ces dispositions, le projet s'appuie sur un mécanisme permanent et bien rodé d'administration et de coordination continue de ses activités techniques, de gestion et économiques. On trouve à l'annexe 5 un résumé des contributions au Fonds d'affectation spéciale TEM en 1992-2000.

D'après le rapport financier de l'année dernière, approuvé par la trente-cinquième session du Comité directeur, les crédits totaux disponibles pendant l'année 2000 ont représenté 160 419 dollars, et les dépenses totales (y compris les frais d'appui aux programmes perçus par la CEE-ONU) 102 530 dollars, ce qui laisse un solde positif total non grevé au 31 décembre 2000 égal à 57 889 dollars.

Le budget et le programme de travail du TEM pour cette année, établis sur la base des dispositions de l'Accord sur le Fonds d'affectation spéciale, et approuvés par la trente-quatrième session du Comité directeur (28-30 novembre 2001, Genève) sont joints à ce rapport en tant qu'annexes 6 et 7.

15. À la trente-cinquième session du Comité directeur, celui-ci a approuvé la stratégie à court terme pour l'intégration du projet TEM dans le nouvel environnement européen en matière de

transports, établie par la CEE-ONU en étroite collaboration avec les pays membres du TEM et le Bureau central du projet à Varsovie. Le programme de travail pour août-décembre 2001 révisé pour tenir compte de cette stratégie est joint dans l'annexe 8.

Le projet TEM, outre ses activités de coordination et d'assistance visant à accélérer les travaux de construction proprement dits, joue un rôle pilote en ce qui concerne le financement par le secteur privé de la construction et de l'entretien d'autoroutes et de routes, en mettant au point des cadres juridiques pour la construction d'autoroutes grâce à l'apport de crédits étrangers et à des systèmes de concession, en évaluant les systèmes de recouvrement des coûts, notamment les conditions de perception de droits de péage autoroutiers, en étudiant et en mettant au point des critères pour l'évaluation des conditions de concessions construction-exploitation-transfert des autoroutes, et l'assistance technique dans le domaine du financement des autoroutes par le secteur privé.

16. Dernièrement, le champ couvert par la technologie et le transfert des connaissances s'est également élargi dans le projet TEM, et l'on est passé de la conception, de la construction et de l'exploitation d'autoroutes au domaine plus vaste des questions générales relatives aux autoroutes et à la gestion des routes telles que revêtements et ponts, l'évaluation des impacts sur l'environnement, la normalisation, l'harmonisation de la signalisation, l'adoption de systèmes de transport intelligents, etc. Ce transfert de technologie à l'intérieur du projet TEM se fait par des moyens variables selon les objectifs et le type d'activité, notamment des séminaires, des ateliers et des tables rondes, habituellement organisés conjointement par un État membre et le Bureau central du projet, conformément au programme de travail annuel, souvent en collaboration avec un ou plusieurs instituts ou consultants indépendants du projet.

17. Ces activités de transfert et d'assistance technique ont aussi bénéficié de contributions précieuses de la part d'autres pays de l'OCDE, notamment des pays de l'Union européenne et des États-Unis d'Amérique. Comparé aux nombreux programmes de transfert de technologie à l'adresse des pays d'Europe centrale et d'Europe orientale, le TEM est unique en son genre car il permet non seulement le transfert de technologie des pays occidentaux développés vers les pays d'Europe centrale et orientale, mais aussi le transfert de technologie, la concertation et l'échange d'idées et de connaissances entre pays participants bénéficiaires. Le potentiel technique accumulé, en termes d'experts formés, constitue aussi une ressource considérable dont peut disposer aujourd'hui le projet TEM et qui peut être utilisée au projet d'autres régions.

18. Le projet a collaboré jusqu'ici avec des organisations internationales s'occupant des questions de transport, notamment les directions générales compétentes de la Commission de l'Union européenne, la Conférence européenne des Ministres des transports, la Division des transports de l'OCDE, l'Initiative centre-européenne (ICE), les directeurs des routes d'Europe de l'Ouest (DREO), la Federal Highway Administration (FHWA) des États-Unis, le programme HEEP (*Highway Engineering Exchange Program*) basé aux États-Unis, le Bureau central de projet TER/ONU de Budapest et la Fédération routière internationale (FRI).

19. Les résultats de la coopération avec la Commission européenne et ses organes [Groupe de travail des transports G-24, projet TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*) (programme de transport multinational dans le cadre du programme Phare)] et les possibilités d'élargissement et de renforcement de cette coopération ont été discutés à la trente-septième session du Comité directeur. Celui-ci a demandé à la CEE-ONU de formuler une stratégie de

collaboration, qui ait pour objectifs de développer les corridors et zones de transport paneuropéens et de tirer parti du potentiel et de l'expérience accumulés, sur la base de l'Accord de coopération sur le Fonds d'affectation spéciale TEM. Comme suite à cette demande, la Division des transports de la CEE-ONU a élaboré et transmis pour examen à la Direction générale énergie et transports de la CE, en juin 2001, une proposition concernant l'étude des aspects techniques et juridiques de la mise en valeur de ces corridors et zones.

20. Après les discussions sur les possibilités de coopération avec le DREO qui ont eu lieu aux sessions de 1999 et 2000 du Comité directeur, la première réunion commune de représentants du TEM et de membres du sous-groupe du DREO pour le réseau routier transeuropéen (TERN) a eu lieu à Budapest le 20 avril 2001 dans le cadre de la réunion sur la collecte des données et la formation TEMSTAT (Budapest (Hongrie) 18-20 avril). Les contacts qu'elle a permis d'établir sont considérés par les deux parties comme étant d'intérêt mutuel et ils seront poursuivis.

21. La base de données TEMSTAT représente la principale source des données du programme cartographique ArcView du TEM, consistant en cartes régionales et par pays de l'état de l'infrastructure, en cartes des flux de circulation et cartes du schéma directeur TEM représentant l'évolution prévue du réseau jusqu'en 2015. Un exemple de la carte de référence régionale TEMSTAT sera présenté à la quatre-vingt-quinzième session du Groupe de travail (annexe 9).

22. En novembre 1993 a été inaugurée la zone V TEM/HEEP (Europe centrale et orientale), première zone de ce genre en Europe, établie avec le soutien technique de la FHWA et de HEEP. Ce dernier organisme est une association à but non lucratif qui s'efforce de favoriser le libre échange de programmes, systèmes et concepts informatiques entre ses membres dans les domaines du génie civil, des transports et de la gestion en vue de maximiser les avantages apportés par l'informatique. La mise en place de la zone V HEEP a permis d'offrir aux pays participants du TEM et à leurs experts en logiciels d'avoir librement accès aux dernières innovations en matière de techniques électroniques de construction routière.

23. La réunion annuelle de la zone V TEM/HEEP s'est tenue à Prague du 21 au 23 mai 2001. Dans le cadre du programme HEEP de participation des éducateurs et étudiants, une étudiante de l'Université technique de Brno (la République tchèque était pays hôte) a obtenu une bourse d'étude pour lui permettre de présenter un rapport sur le résultat de ses recherches à la Conférence internationale annuelle HEEP 2001 qui aura lieu à Saint-John (Canada) en septembre de cette année.

24. En juin 1998, un Accord de coopération a été signé entre la CEE et le secrétariat du projet TINA (*Transport Infrastructure Needs Assessment*) basé à Vienne (Autriche), aux termes duquel le Bureau central du projet TEM a donné accès à celui-ci à sa base de données sur les routes et les autoroutes pour la fixation des priorités en matière de construction d'infrastructures de transport dans la région. Conformément à cet accord, le secrétariat de TINA a versé au Fonds d'affectation spéciale pour la coopération du TEM à Genève la somme de 38 108,55 dollars des États-Unis. Ces ressources ont été affectées à l'achat de matériel et de logiciels spécifiques pour le Bureau centre du projet TEM, à Varsovie, ainsi qu'au paiement des frais relatifs à la Réunion sur la collecte des données et la formation TEMSTAT tenue à Budapest du 18 au 20 avril de cette année.

25. La coopération avec le Programme de recherche sur les transports routiers de l'OCDE dans les travaux du Groupe consultatif pour les activités extérieures (APOA) dont fait partie le projet TEM s'est poursuivie au cours de la période examinée. Dans le cadre du programme, il a été organisé une conférence internationale sur les systèmes de transport intelligents dans les pays d'Europe centrale et orientale, qui s'est tenue à Brno (République tchèque) les 17 et 18 septembre 2001 sous le patronage de l'OCDE, de la CEMT, du projet TEM, d'ERTICO Bruxelles et du Gouvernement tchèque. À celle-ci, sept conférenciers de pays membres du projet TEM ont présenté leur rapport et d'autres représentants de pays membres du projet ont participé à la réunion grâce à un partage des frais entre participants.

26. La réunion finale du Groupe d'experts des normes TEM s'est tenue du 20 au 22 juin 2001 à Bratislava (Slovaquie). Le résultat des travaux du Groupe, à savoir la version révisée des normes et pratiques recommandées, sera disponible à la fin de cette année.

27. Le Directeur du projet TEM a aussi été désigné membre du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels de la CEE-ONU et il a pris une part active aux troisième et quatrième sessions de ce Groupe, qui ont eu lieu à Genève les 20 et 21 mars et du 9 au 11 juillet cette année. Les recommandations finales du Groupe devraient être prêtes d'ici la fin de l'année et elles seront communiquées à tous les pays membres du projet.

28. Sur l'invitation et à l'initiative du Gouvernement de l'Italie, la table ronde permanente du TEM pour le développement et la coordination de la construction et de l'exploitation des autoroutes dans la région Sud-Ouest du réseau s'est établie à Trieste (Italie). La deuxième réunion de cet organe s'est tenue le 29 mai de cette année avec la participation des représentants de quatre pays TEM ainsi que de la Slovénie, de la CEE-ONU et du Bureau central du projet.

29. La réunion du Groupe de travail de la table ronde permanente a également eu lieu à Trieste les 22 et 23 février 2001. À cette réunion, les membres du Groupe ont été informés que les autorités italiennes envisageaient d'établir à Trieste le centre du transport international, qui aurait spécifiquement pour tâche de contribuer au développement des réseaux de transport dans la région Sud-Ouest du TEM, et en particulier du corridor de transport paneuropéen V et du corridor mer Adriatique-mer Ionienne. Par la suite, le 18 avril 2001, une lettre confirmant cette intention était envoyée par le coordonnateur national TEM pour l'Italie, M. E. Sammartino, au Directeur de la Division des transports de la CEE-ONU, M. J. Capel Ferrer.

30. Au cours de la période examinée, la collaboration établie en 1991 avec le Bureau central du projet TER de Budapest s'est poursuivie. Cette collaboration avait trait principalement à l'administration des deux projets et aux possibilités de coopération avec la Commission européenne sur des activités de caractère multimodal.

31. Afin de continuer à promouvoir le projet TEM, il a été mis en place une page Web spéciale TEM en mars 2001, à laquelle on accède par la page d'accueil CEE-ONU. Cette page sera tenue à jour par le Bureau central du projet TEM en coopération étroite avec la Division des transports de la CEE-ONU.

Annexes: Les annexes 2, 3, 5 et 9 seront seulement distribuées à la session du SC.1.

Annex 1 STATUS OF TEM NETWORK (as of 1.01.2001)
(ENGLISH ONLY)

COUNTRY	Total length	PROGRAMMED (in study, preliminary design and design phases)		UNDER CONSTRUCTION		IN OPERATION		COMPARATIVE INDICATORS		
	km	one carriageway	both carriageways	one carriageway	both carriageways	one carriageway	both carriageways	% of total TEM length	CONSTRUCTION PROGRESS (% of length under construction)	DEGREE OF COMPLETION (% of length in operation)
Column No.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
AUSTRIA	485	35	36	-	-	35	414	2,0	-	89,0
BOSNIA and HERZEGOVINA	792	-	792	-	-	-	-	3,3	-	-
BULGARIA	925	19	617	-	20	19	269	3,9	2,2	30,2
CROATIA	1564	354	651	258	131	238	357	6,6	16,6	30,4
CZECH REPUBLIC	<u>977</u>	<u>-</u>	<u>437</u>	<u>-</u>	<u>26</u>	<u>-</u>	<u>514</u>	<u>4,1</u>	<u>2,7</u>	<u>52,6</u>
GEORGIA	1053	-	1045	-	-	-	8	4,4	-	0,8
HUNGARY	1624	65	1012	-	98	65	449	6,8	6,0	29,7
ITALY	1519	-	4	-	-	-	1515	6,4	-	99,7
LITHUANIA	736	211	8	23	-	268	437	3,1	1,6	77,6
POLAND	3295	320	2450	-	107	18	400	13,9	3,2	12,4
ROMANIA	2937	-	2696	-	134	-	107	12,4	4,6	3,6
SLOVAKIA	938	55	476	16	46	63	312	3,9	5,8	36,7
TURKEY	6952	-	4596	-	823	-	1533	29,2	11,8	22,1
TOTAL	23797	1059	14820	297	1385	706	<u>6315</u>	100,0	6,4	28,0

Annex 4*(ENGLISH ONLY)***SHARE OF TEM COUNTRIES IN PAN-EUROPEAN TRANSPORT
CORRIDORS (Helsinki 1997)**

Corridor No.	Description	Number of countries involved	Out of which TEM countries	Share of TEM countries
I	Helsinki-Tallinn-Riga-Warsaw/Gdansk	6	2	33%
II	Berlin-Warsaw-Minsk-Moscow-Nizhnij Novgorod	4	1	25%
III	Berlin/Dresden—Wroclaw-Lviv-Kiev	3	1	33%
IV	Berlin/Nuremberg-Prague-Budapest-Constanta/Salonika/Istanbul	8	6	75%
V	Venice-Trieste/Koper-Ljubljana/Rijeka/Ploce-Budapest/Bratislava-Uzgorod-Lviv	7	5	71%
VI	Gdansk-Grudziadz/Warsaw-Katowice/Zilina/Corridor IV	3	3	100%
VIII	Durres-Skopje-Sofia-Varna	3	1	33%
IX	Helsinki-Moscow/Pskov-Kiev-Klajpeda/Kaliningrad/Ljubasevka-Odessa/Bucharest-Dimitrovgrad-Alexandroupoli	9	3	33%
X	Salzburg-Ljubljana/Graz-Zagreb/Budapest-Belgrade-Nis-Istanbul/Veles-Salonika/Via Egnatia	9	5*)	56%*)

*) incl. Austria as an associate TEM member

Annex 6 (ENGLISH ONLY)
TEM PROJECT BUDGET FOR THE YEAR 2001

BUDGET LINE	MONTH												TOTAL 2001
	January	February	March	April	May	June	July	August	September	October	November	December	
PROJECT PERSONNEL	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	3600
11.01 Project Manager													
11.03 Consultants	200	-	200	-	200	-	-	-	-	-	-	-	600
13.00 Admin. Support	170	180	170	180	170	180	170	180	170	180	170	180	2100
15.00 Official Travel	-	1500	1500	1500	1500	1500	1000	-	3000	3000	3000	1500	19000
16.00 Mission Costs	-	-	-	1000	-	-	-	-	-	1000	-	-	2000
19.00 Component Total	670	1980	2170	2980	2170	1980	1470	480	3470	4480	3470	1980	27300
SUB-CONTRACT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21.00 Sub-contract													
29.00 Component Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TRAINING	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31.00 Fellowships													
32.00 Group Training	-	-	-	7000	7000	7000	-	-	12000	-	10000	-	43000
39.00 Component Total	-	-	-	7000	7000	7000	-	-	12000	-	10000	-	43000
EQUIPMENT	-	-	-	3000	-	-	-	-	-	-	-	-	3000
42.00 Non-expendable													
49.00 Component Total	-	-	-	3000	-	-	-	-	-	-	-	-	3000
MISCELLANEOUS	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	-	-	1000
51.00 Maintenance & Oper.													
53. Sundry	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	12000
59.00 Component Total	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1000	1000	13000
PROGRAMME SUPPORT	900	900	900	900	1000	900	1000	900	1000	900	1000	900	11200
PROJECT TOTAL	2670	3980	4170	14980	11270	10980	3570	2480	17570	6480	15470	3880	97500

Annex 7 (ENGLISH ONLY)

TRANS-EUROPEAN NORTH-SOUTH MOTORWAY (TEM) PROJECT

PROGRAMME OF WORK FOR THE YEAR 2001

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			
No.	Description	No.	Description			I	II	III	IV
1.	Updating of TEM network and acceleration of its construction	1.1.	Preparation of TEM Master Plan: initial layout, connectivity, accessibility, prioritization, tentative construction timetable, graphic presentation (maps),etc.	1.1.1. Attaining maximum compatibility between TEM network, Pan-European priority transport corridors and TINA network	PCO Governments	*	*	*	
				1.1.2. Review of TEM countries' Priority Network Master Plans and traffic maps	PCO Governments		*	*	

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			
No.	Description	No.	Description			I	II	III	IV
				1.1.3. Elaboration and distribution of TEM Corridor master plan and traffic maps	PCO				*
		1.2.	Usage of TEMSTAT databases: processing, management and updating	1.2.1. Data processing of TEMSTAT databases: Reporting to SC	PCO	*	*		
				1.2.2. Training of TEMSTAT Contact Persons	PCO Hungary		*		
		1.3.	Follow-up of TINA Process	1.3.1. Collaboration with respective EU bodies in specifying TINA/TEM construction priorities	PCO Governments	*	*	*	*
		1.4.	Follow-up of Phare Multi-country Transport Programme	1.4.1 Collaboration with respective EU bodies in the implementation of selected follow-up activities	PCO Governments	*	*	*	*

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			
No.	Description	No.	Description			I	II	III	IV
2.	Promotion of TEM	2.1.	Development of new contacts and relationships with all adjacent countries aiming at their joining the Project	2.1.1. Contacts of PCO and ECE representatives to countries in line with the TEM Trust Fund Agreement to discuss the possibilities and conditions of their joining TEM	ECE, PCO	*	*	*	*
				2.1.2. Bilateral and multilateral contacts between neighbouring countries encouraged and supported by PCO	PCO Bulgaria Italy Other respective Governments	*	*	*	*
		2.2.	Providing information on TEM for general public: information brochure, international events, mass media information, etc.	2.2.1. Updating and distribution of TEM information brochure	ECE, PCO			*	*

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			
No.	Description	No.	Description			I	II	III	IV
				2.2.2. Promotion of TEM on international arena	ECE, PCO		*	*	*
3.	Ensuring safe, sustainable and homogeneous driving conditions on TEM by assisting in TEM design, maintenance, operation and management	3.1.	Revision of TEM Standards and Recommended Practice	3.1.1. Finalisation and distribution of TEM Standards and Recommended Practice	PCO Venue to be specified	*	*	*	
		3.2.	Harmonization of motorway signing	3.2.1. Bringing the relevant TEM document to the attention of the ECE Working Party on Road Traffic Safety (WP.1) and participation in its work, aimed at motorway/expressway signing	ECE PCO		*	*	*

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			
No.	Description	No.	Description			I	II	III	IV
		3.3.	Improvement of traffic safety on TEM and TEM Corridor	3.3.1. Participation in the work of the ECE Ad hoc Multidisciplinary Group of Experts on Safety in Tunnels	PCO	*	*	*	*
				3.3.2. Seminar on Road Traffic Safety	PCO Hungary				*
		3.4.	TEM information systems	3.4.1. Performing HEEP Area V regular activities	PCO, Czech Republic		*		
				3.4.2. Preparation and organization of the joint OECD/ECMT/TEM Seminar on Implementation of Intelligent Transport Systems (ITS) in Central and Eastern European countries	OECD ECMT PCO Czech Republic Poland			*	

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			
No.	Description	No.	Description			I	II	III	IV
4.	Cooperation in process of TEM integration into European transport system	4.1	Cooperation with TER Project regarding combined transport and intermodal aspects of both projects	4.1.1. Preparation and organization of the joint TEM/TER Workshop on Combined Transport	ECE PCO EC-TAIEX TER			*	
		4.2.	Traffic Forecasting	4.2.1. Implementation and necessary extension of regional traffic forecast	PCO Governments	*	*	*	*
		4.3.	Cooperation with respective EC bodies in relevant activities	4.3.1. Exchange of data related to TEM network	ECE PCO	*	*	*	*
				4.3.2 Carrying out specific activities of common ECE/EC interest to be specified by both parties	ECE EC PCO	*	*	*	*

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001			
No.	Description	No.	Description			I	II	III	IV
5.	Project Management Enhancement	5.1.	Steering Committee activities	5.1.1. Regular Sessions	ECE PCO		*		*
		5.2.	Cooperation among TEM countries in all matters concerning road transport	5.2.1. Contacting the Governments with respect to their needs	PCO TEM Governments	*	*	*	*

Annex 8 (ENGLISH ONLY)

TRANS-EUROPEAN NORTH-SOUTH MOTORWAY (TEM) PROJECT REVISED PROGRAMME OF WORK FOR AUGUST - DECEMBER 2001

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description	No.	Description			III	IV	
1.	Updating of TEM network and acceleration of its construction	1.1.	Elaboration of new TEM Strategic Plan aiming at covering the identified priority needs	1.1.1. Attaining maximum compatibility between TEM network, Pan-European priority transport corridors and TINA network	PCO Governments	*	*	Permanent action
				1.1.2. Review of TEM countries' Priority Network Master Plans and traffic maps	PCO Governments	*		September 2001
				1.1.3. Preparation of new map of TEM network, extensions, alignments and dynamism towards neighbouring regions, incorporating intermodality and multimodal transfer points	PCO	*	*	April 2002 (first draft November 2001)

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description.	No.	Description			III	IV	
				1.1.4. Review of bottlenecks, missing links and other priority transport infrastructure needs on main TEM road corridors in participating countries	PCO Governments	*	*	June 2002
				1.1.5. Preparation of the first draft of new TEM Strategic Plan and its submission to SC	PCO	*	*	November 2001
				1.1.6. Selection of actions and supporting their implementation with involvement of TEM in finding financial means	PCO Governments	*	*	June 2003
		1.2.	Follow-up of TINA Process	1.2.1. Collaboration with respective EU bodies in specifying TINA/TEM construction priorities	PCO Governments	*	*	Permanent Action

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description.	No.	Description			III	IV	
		1.3.	Follow-up of Phare Multi-country Transport Programme	1.3.1. Collaboration with respective EU bodies in the implementation of selected follow-up activities	PCO Governments	*	*	Permanent action
2.	Promotion of TEM	2.1.	Development of new contacts and relationships with all adjacent countries aiming at their joining the Project	2.1.1. Contacts of PCO and ECE representatives to countries in line with the TEM Trust Fund Agreement to discuss the possibilities and conditions of their joining TEM	ECE PCO	*	*	Permanent action
				2.1.2. Bilateral and multilateral contacts between neighbouring countries encouraged and supported by PCO	PCO Governments	*	*	Permanent action

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description.	No.	Description			III	IV	
		2.2.	Providing information on TEM for general public: information brochure, international events, mass media information, etc.	2.2.1. Elaboration of an European Transport Press List and regular dispatching of press releases on project's actions	ECE PCO	*	*	June 2003
				2.2.2. Creation of TEM Project website within the UNECE website and its permanent updating	ECE PCO	*	*	Permanent action
				2.2.3. Submission of the draft updated brochure to SC for approval	PCO	*	*	November 2001
				2.2.4. Printing and distribution of TEM 2002 brochure	PCO		*	February 2002

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description.	No.	Description			III	IV	
				2.2.5. Promotion of TEM on international arena	ECE PCO	*	*	Permanent action
3.	Ensuring safe, sustainable and homogeneous driving conditions on TEM by assisting in TEM design, maintenance, operation and management	3.1.	Revision of TEM Standards and Recommended Practice	3.1.1. Finalisation and distribution of TEM Standards and Recommended Practice	PCO	*	*	November 2001
				3.1.2. Assistance in harmonisation of legislative/administrative status of TEM network operation and removal of obstacles by promoting compatible new technologies	ECE PCO	*	*	June 2003

<u>Objective</u>		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description	No.	Description			III	IV	
		3.2.	Improvement of traffic safety on TEM and TEM Corridor	3.2.1. Participation in the work of the ECE Ad hoc Multidisciplinary Group of Experts on Safety in Tunnels	PCO	*	*	December 2001
				3.2.2. Workshop on Road Traffic Safety	PCO Hungary	*		August 2001
		3.3.	TEM information systems	3.3.1. Preparation and organisation of the joint OECD/ECMT/TEM Seminar on Implementation of Intelligent Transport Systems (ITS) in Central and Eastern European countries	OECD ECMT PCO Czech Republic	*		September 2001
4.	TEM integration into Pan European transport	4.1.	Co-operation with respective EC bodies	4.1.1. Establishment of regular dialogue and institutional co-operation with EC DG TREN, REGIO, ENLARGEMENT	ECE PCO	*	*	June 2003

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description	No.	Description			III	IV	
				4.1.2. Incorporation of selected TEM activities into EU-ISPA overriding interest	ECE PCO	*	*	June 2003
				4.1.3. Strengthening TEM as monitoring and management instrument of Pan-European Corridors development	ECE PCO	*	*	June 2003
				4.1.4 Involvement of TEM in EU Research and Development Programs framework	ECE PCO	*	*	April 2003
5.	Project Management Enhancement	5.1.	Steering Committee activities	5.1.1. 36 th Regular Session	ECE PCO		*	December 2001

Objective		Activity		Action	Implemented by	2001		Expected termination
No.	Description	No.	Description			III	IV	
		5.2.	Co-operation with UNECE	5.2.1. Continuation and further strengthening of co-operation with UNECE ITC and its subsidiary bodies	ECE PCO Governments	*	*	June 2003
		5.3.	Co-operation among TEM countries in all matters concerning road transport	5.3.1. Contacting the Governments with respect to their needs	PCO Governments * *	*	*	<u>Permanent</u> action
