



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/2000/15  
1er septembre 2000

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers

(Quatre-vingt-quatorzième session, 14-16 novembre 2000,  
point 3 b) de l'ordre du jour)

**INFRASTRUCTURE DES TRANSPORTS ROUTIERS**

**Rapport intérimaire sur le Projet d'autoroute  
transeuropéenne Nord-Sud (TEM)**

Transmis par le Directeur du Projet

1. Le Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) est le projet d'infrastructure régionale en Europe le plus ancien et en même temps un des plus développés.
2. Le Projet, auquel participent 13 pays d'Europe centrale et orientale et d'Europe méridionale (Autriche, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Géorgie, Hongrie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Turquie) et auprès duquel deux autres pays, la Suède et l'Ukraine, ont le statut d'observateur, a pour objet la construction et la gestion d'un système moderne d'autoroutes et de voies expressives reliant la mer Baltique, la mer Adriatique, la mer Égée et la mer Noire.
3. Ces chaussées de grande capacité, doubles, séparées par catégories, comportant chacune au minimum deux voies de circulation, assureront une qualité de services appropriée pour un trafic moderne dans des conditions de sécurité, de vitesse et de confort conformes aux normes couramment adoptées, contribuant ainsi au développement économique et social de l'ensemble du continent européen.

GE.00-23413 (F)

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

5. La longueur totale prévue du réseau TEM au 1er janvier 2000 était de 22 309 km, dont 6 527 étaient alors en service et 1 546 en construction (voir annexe – état du réseau TEM).

6. D'après les indicateurs comparatifs correspondants (voir les trois dernières colonnes de l'annexe ci-jointe), la Turquie comptait le pourcentage le plus élevé de la longueur du réseau (26,4 %), la Croatie avait le rythme de construction le plus rapide (16,6 % de son réseau national TEM en construction) et l'Italie le pourcentage le plus élevé d'achèvement de son réseau (99,7 %). Au total, 27,5 % de l'ensemble du réseau TEM étaient en service et 6,2 % de sa longueur étaient en construction.

7. Les données ci-dessus se rapportent à la situation du réseau TEM au début de cette année. En juin 2000, l'on a approuvé les prolongements suivants du réseau afin d'assurer une meilleure compatibilité entre le TEM et les réseaux TINA du programme PHARE de l'Union européenne :

Szeged – frontière yougoslave (Roszke) en Hongrie	15 km
Letenye – frontière slovène (Tornyiszentmiklos) en Hongrie	19 km
Bucarest – Brasov – Turda en Roumanie	425 km
Trnava – Nitra – Ziar n.H. – Zvolen en Slovaquie	142 km
Izmir – Cesme en Turquie	97 km
Izmir – Antalya en Turquie	445 km
Izmir – Balikesir – Bursa – Gebze en Turquie	430 km
<u>Partie nord-ouest de l'autoroute périphérique d'Ankara en Turquie</u>	<u>41 km</u>
Total des prolongements du réseau TEM	1 614 km

En conséquence, la longueur totale du réseau TEM s'élève actuellement à 23 923 km.

8. En attendant l'achèvement complet, le TEM est déjà une réalité opérationnelle en raison du couloir TEM constitué de routes nationales en bon état qui relie les tronçons d'autoroutes déjà construits.

9. Les principaux objectifs du Projet sont les suivants :

a) Aider les pays participants à accélérer la construction du réseau TEM en définissant les besoins et les priorités en matière d'investissement, en recherchant les ressources financières nécessaires aux travaux et en définissant des systèmes d'amortissement par imputation des coûts sur les utilisateurs;

b) Contribuer à la conception, la construction, l'entretien, l'exploitation et la gestion du réseau autoroutier TEM sur le territoire des pays participants, dans le cadre d'une infrastructure routière européenne intégrée, comblant ainsi les vides du réseau autoroutier existant dans la région;

c) Accorder une attention particulière, compte tenu des difficultés économiques actuelles, à la modernisation des routes existantes et envisager la construction échelonnée d'autoroutes;

d) Promouvoir et améliorer la coopération dans tous les domaines du transport routier entre les pays membres du TEM dont les niveaux de développement diffèrent;

e) Continuer à diffuser vers d'autres régions du monde les connaissances, les compétences techniques et le savoir-faire acquis dans les pays participant au TEM.

10. Depuis le lancement du Projet TEM, c'est-à-dire depuis plus de 20 ans, s'est instaurée une forme efficace de coopération et de compréhension entre les autorités routières et/ou autoroutières des pays participants, tandis que se mettaient parallèlement en place autour du Projet un cadre institutionnel et une structure qui se sont révélés très utiles.

11. L'organe de décision principal est le Comité directeur, qui se réunit deux fois l'an, arrête la politique du Projet ainsi que les mesures d'ordre général à prendre dans le cadre des activités du TEM et prend les décisions concernant les actions communes.

12. Le Comité directeur du TEM a tenu sa dernière (trente-troisième) session du 6 au 8 juin 2000 à Genève (Suisse). La prochaine (trente-quatrième) session du Comité se tiendra du 28 au 30 novembre de cette année.

13. Le Projet TEM est doté d'un Bureau central du Projet, qui est chargé de coordonner les activités menées dans le cadre du programme de travail. Placé sous la responsabilité du Comité directeur, il relève de la Commission économique pour l'Europe. Le Bureau central du Projet est installé à Varsovie et le Gouvernement polonais prend à sa charge les dépenses de bureau.

14. Le Bureau central du Projet a à sa tête un directeur du Projet. Par le passé, les directeurs du Projet TEM ont été fournis par les Gouvernements des pays suivants : Grèce, Turquie, Roumanie, ex-Tchécoslovaquie et Slovaquie. Le Directeur du Projet actuel a été fourni par le Gouvernement de la République tchèque et a entamé son mandat le 1er janvier 1998.

15. Le TEM a un coordonnateur national dans chaque pays participant, nommé par le gouvernement compétent, qui est responsable de la coordination de toutes les activités relatives au Projet dans le pays.

16. Toutes les activités du Projet sont exclusivement financées, que ce soit en espèces ou en nature, par les pays participants. Le Fonds d'affectation spéciale du TEM a été créé 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. En vertu dudit accord, la CEE/ONU est responsable de la gestion des fonds versés en espèces. C'est pourquoi le Projet dispose d'un solide mécanisme permanent pour la gestion et la coordination en continu de ses activités techniques, administratives et économiques.

17. L'Accord sur le fonds d'affectation spéciale prévoyait initialement de couvrir la période de 1992 à 1996, mais sa validité a été prorogée ultérieurement jusqu'à la fin de l'an 2000. Un document joint à l'Accord couvrant la période 2001-2004 a été approuvé à la dernière session du Comité directeur du TEM en juin de cette année et transmis pour approbation aux gouvernements participant au Projet.
18. Le budget du TEM et son programme de travail pour cette année, d'après les dispositions de l'Accord sur le fonds d'affectation spéciale, ont été approuvés à la trente-deuxième session du Comité directeur du TEM (1er-3 décembre 1999, Trieste, Italie).
19. Outre les activités de coordination et d'assistance visant à accélérer les travaux de construction proprement dits, le Projet TEM a joué un rôle de premier plan dans le financement par le secteur privé de la construction et de l'entretien d'autoroutes et de routes, en axant ses activités sur les modalités juridiques de la construction d'autoroutes grâce à l'apport de crédits étrangers et à l'octroi de conditions avantageuses, sur l'évaluation des systèmes de recouvrement des coûts, notamment les conditions d'affectation des péages autoroutiers, sur l'étude et/ou la définition des questions relatives à l'évaluation des conditions de faveur concernant les opérations de construction, d'exploitation et de transfert, et sur l'assistance technique dans le domaine du financement des autoroutes par le secteur privé.
20. Dernièrement, la technologie et le transfert des connaissances ont aussi pris une plus grande place dans le Projet TEM, qui est passé de la conception, de la construction et de l'exploitation d'autoroutes au domaine plus vaste des questions courantes relatives aux autoroutes et aux routes telles que les trottoirs et les ponts, l'évaluation de l'impact 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 a fait appel à 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.
21. 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 destination 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 amassé, en experts formés, constitue aussi une source considérable dont dispose aujourd'hui le Projet TEM et sur lequel il peut bâtir dans d'autres régions.
22. Le Projet TEM collabore avec des organisations internationales s'occupant des questions de transport, notamment les Directions générales compétentes de la Commission de l'Union européenne, la Division des transports de l'OCDE, l'ICE (Initiative centreeuropéenne), la Federal Highway Administration (FHWA) des États-Unis, le Highway Engineering Exchange Programme (HEEP), aussi des États-Unis, et la Fédération routière internationale (FRI).

23. Plus précisément, le Projet TEM participe activement au Programme de transport régional (PHARE) de l'Union européenne, en collaborant entre autres à l'élaboration de prévisions du transport multimodal dans la région, aux études, dans le cadre du programme PHARE, sur les frais de transport routier, sur le transport et l'environnement et sur la gestion des routes et des autoroutes, ainsi qu'au projet sur la sécurité routière dans les pays participant au programme PHARE et à la création d'embranchements sur le projet de Couloir V.

24. Le Projet TEM a aussi été l'un des trois coorganisateur de la Conférence OCDE/CEMT/TEM sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement des réseaux de transport multimodal durables, qui a eu lieu à Varsovie (Pologne) les 14 et 15 octobre 1999.

25. La coopération avec le Programme de recherche sur les transports routiers de l'OCDE, relative au Groupe consultatif pour les activités extérieures (Advisory Panel for Outreach Activities - APOA), programme auquel participe le Projet TEM, s'est poursuivie pendant la période de notification. Dans le cadre de ce programme, la proposition visant à organiser une conférence internationale en Pologne en 2001 sous les auspices de l'OCDE, de la CEMT, du Gouvernement polonais et du Projet TEM, soumise conjointement par les autorités polonaises et le Bureau central du Projet TEM, a été approuvée.

26. En novembre 1993 a été établi le secteur V de TEM/HEEP (Europe centrale et orientale), qui est le premier du genre en Europe, grâce au soutien financier et technique de la FHWA et de HEEP. HEEP est une association à but non lucratif qui favorise l'échange gratuit de programmes, de systèmes et de concepts informatiques entre ses membres, dans les domaines du génie civil, des transports et de la gestion, afin d'optimiser l'utilisation des ordinateurs. La création du secteur V de HEEP a permis aux pays participant au TEM et à leurs experts en logiciels d'avoir librement accès aux dernières inventions en matière d'équipements autoroutiers électroniques.

27. La Réunion annuelle du secteur V du TEM/HEEP s'est tenue à Bucarest du 3 au 5 mai 2000. Dans le cadre du Programme TEM/HEEP sur la participation des éducateurs et des étudiants, un étudiant de l'Université technique de Cluj-Napoca du pays hôte (la Roumanie) a obtenu une bourse pour présenter un rapport sur le résultat de ses recherches à la Conférence internationale annuelle HEEP 2000, qui aura lieu à Charlotte (États-Unis) en octobre de cette année.

28. En juin 1998, un Accord de coopération a été signé entre la CEE et le Projet TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) dont le secrétariat est à Vienne (Autriche), aux termes duquel le Bureau central du Projet TEM a ouvert sa base de données sur les routes et les autoroutes pour définir les 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 central du Projet TEM, à Varsovie, ainsi qu'au paiement des frais relatifs à la Réunion sur le rassemblement des données et la formation TEMSTAT, tenue à Budapest du 17 au 19 avril de cette année. Les fonds restants pourraient être utilisés pour le rassemblement de données et les activités de formation en 2001.

29. Depuis la fermeture du secrétariat de TINA à Vienne à la fin de l'année dernière, des mesures ont été prises par le Bureau central du Projet TEM pour continuer à en exploiter et à en développer les résultats. Suite à l'approbation de la Commission européenne, les données concernant le réseau routier et autoroutier de TINA, y compris la base de données cartographiques, ont été transférées gratuitement à ce bureau. En outre, une proposition visant une participation plus étroite du Projet TEM CEE/ONU aux activités de la Commission européenne relatives au Réseau routier transeuropéen a été soumise à la Division des transports de la CEE pour examen et comme document général de discussion sur la collaboration avec la Direction générale énergie et transport de la CE.

30. Une réunion du Groupe d'experts sur les normes TEM a eu lieu du 27 au 30 mars 2000 à Prague, à laquelle ont assisté des représentants de 11 pays membres ainsi que des experts en matière de tunnels de l'Autriche, de l'Italie, de la République tchèque, de la Slovaquie et de la Turquie. Les résultats de cette réunion concernant la conception des tunnels autoroutiers et routiers ont été diffusés dans le document TRANS/AC.7/2000/3 à la Réunion spéciale du Groupe d'experts multidisciplinaire sur la sécurité dans les tunnels, qui s'est déroulée à Genève les 10 et 11 juillet de cette année et à laquelle a participé le Directeur du Projet TEM. Il est envisagé qu'un ensemble complet de normes de conception des autoroutes TEM sera disponible au début de 2001.

31. À l'invitation et à l'initiative du Gouvernement italien, l'on a créé à Trieste la Table 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. La première réunion de cet organe a eu lieu du 24 au 26 mai 2000 avec les représentants de quatre pays du TEM, de la Slovénie, de la CEE/ONU et du Bureau central du Projet TEM.

32. Au cours de la période de notification, la collaboration s'est également poursuivie avec le Bureau central du Projet TER à Budapest, créé en 1991. La collaboration a porté essentiellement sur l'administration des deux projets et sur les contributions aux activités du programme PHARE de l'Union européenne se situant dans une perspective multimodale.

33. Afin de promouvoir davantage encore le Projet TEM, et conformément à la stratégie visant à en accroître la portée et les activités, la Brochure sur la promotion du TEM 2000 a été publiée et diffusée aux gouvernements participants et aux gouvernements observateurs, à la CEE/ONU et aux organisations internationales actives dans le domaine des transports.

---

Annexe

**ÉTAT DU RÉSEAU TEM (1er janvier 2000)**

PAYS	Longueur totale	PROGRAMMÉ (à l'étude, avant-projet et phases de réalisation)		EN CONSTRUCTION		EN SERVICE		INDICATEURS COMPARATIFS		
	km	Une voie	Deux voies	Une voie	Deux voies	Une voie	Deux voies	Pourcentage de la longueur totale du TEM	CONSTRUCTION EN COURS (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	2,2	-	89,0
BOSNIE- HERZÉGOVINE	792	-	792	-	-	-	-	3,6	-	-
BULGARIE	925	19	617	-	20	19	269	4,1	2,2	30,2
CROATIE	1 564	354	651	258	131	238	357	7,0	16,6	30,4
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	954	-	427	-	16	-	511	4,3	1,7	53,6
GÉORGIE	1 053	-	1 045	-	-	-	8	4,7	-	0,8
HONGRIE	1 624	65	1 012	-	98	65	449	7,3	6,0	29,7
ITALIE	1 519	-	4	-	-	-	1 515	6,8	-	99,7
LITUANIE	736	36	-	55	-	314	341	3,3	3,7	67,7
POLOGNE	3 295	45	2 803	15	144	30	303	14,8	4,6	9,7
ROUMANIE	2 527	-	2 286	-	134	-	107	11,3	5,3	4,2
SLOVAQUIE	938	-	615	16	51	63	312	4,2	6,3	36,6
TURQUIE	5 897	-	4 112	-	608	-	1 177	26,4	10,3	20,0
TOTAL	22 309	554	14 400	344	1 202	764	5 763	100,0	62	27,5

-----