



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail chargé d'examiner les tendances
et l'économie des transports****Trente-deuxième session**

Genève, 2-4 septembre 2019

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Suivi des faits nouveaux concernant les réseaux de transport
paneuropéens : Projets d'autoroute transeuropéenne
et de chemin de fer transeuropéen****Rapport sur l'état d'avancement du projet d'autoroute
transeuropéenne Nord-Sud (TEM)****Communication du Directeur du projet TEM****I. Présentation succincte du projet**

1. Le projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) est une initiative de coopération sous-régionale entre des pays d'Europe centrale, orientale et du Sud-Est et constitue une plateforme unique en son genre pour les fournisseurs et les exploitants des infrastructures routières dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe.
2. Il a été lancé en 1977 pour :
 - a) Faciliter la circulation routière en Europe ;
 - b) Améliorer la qualité et l'efficacité des opérations de transport ;
 - c) Corriger les déséquilibres existant entre les réseaux autoroutiers d'Europe occidentale, d'Europe orientale, d'Europe centrale et d'Europe du Sud-Est ;
 - d) Faciliter l'intégration des infrastructures de transport européennes.
3. Le réseau visé par le projet TEM est l'épine dorsale des corridors de transport routier paneuropéens en Europe centrale et orientale.
4. En juin 2019, les 14 pays membres suivants, parmi lesquels 10 sont actifs, étaient signataires de l'Accord relatif au fonds d'affectation spéciale pour la coopération dans le cadre du projet TEM : Arménie, Autriche (membre associé), Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Géorgie, Italie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Turquie. En outre, les quatre pays ci-après disposaient du statut d'observateur : Monténégro, Serbie, Suède et Ukraine. L'Azerbaïdjan sera le prochain membre, lorsque l'adhésion aura été signée.



II. Objectifs du projet

5. Les principaux objectifs du projet sont les suivants :
 - a) Coordonner les actions des pays participants en vue de la création d'un réseau TEM qui constituera un système de routes à grande capacité garantissant une qualité de service adaptée en apportant sécurité, vitesse et confort, sur la base des normes et pratiques généralement acceptées et adoptées, dont l'utilisation est recommandée par tous les pays du projet TEM ;
 - b) Relier au sein de ce réseau le Nord, le Sud et le Sud-Est de l'Europe, de la mer Baltique à l'Adriatique, à la mer Égée et à la mer Noire, via les pays participants ;
 - c) Mettre en place un système équilibré de transport de voyageurs et de marchandises entre les pays d'Europe orientale, centrale et occidentale, notamment avec ceux qui se trouvent le long de l'axe Nord-Sud ; et
 - d) Répondre à la demande de trafic de longue distance et de trafic international en offrant un mode de transport efficace et pratique.
6. Les objectifs opérationnels sont les suivants :
 - a) Contribuer à l'accélération de la construction du réseau TEM en définissant les besoins et les priorités en matière d'investissement, en recherchant les ressources financières nécessaires à la construction dudit réseau et en mettant au point des systèmes de péage adéquats et novateurs qui seront utilisés sur l'autoroute TEM ;
 - b) Contribuer à la conception, à la construction, à la maintenance, au fonctionnement et à l'administration du réseau d'autoroutes TEM sur les territoires des États participants ;
 - c) Contribuer à l'extension du réseau TEM en intégrant au réseau de base convenu de nouvelles liaisons Est-Ouest coupant l'axe Nord-Sud ;
 - d) Contribuer au renforcement du rôle du réseau TEM dans le développement de l'intégration des transports en Europe ;
 - e) Promouvoir et améliorer la coopération sur toutes les questions relatives au transport routier entre les États du projet TEM connaissant des niveaux de développement différents ; et
 - f) Appuyer la diffusion, dans d'autres régions du monde, des connaissances, de l'expertise et du savoir-faire développés dans la région du TEM.

III. Mise en œuvre du projet TEM en 2019

7. Sur la base du Plan stratégique du TEM, adopté à la soixante-huitième session du Comité directeur du projet (20 et 21 février 2017), et conformément aux conclusions de la soixante-neuvième session du Comité directeur (7-9 novembre 2017), l'équipe du projet TEM mène ses activités – rapports, ateliers, séminaires et coopération internationale¹ – dans trois domaines principaux :
 - a) Amélioration du réseau et financement des infrastructures ;
 - b) Compétences pratiques des exploitants des infrastructures routières et des autorités ;
 - c) Élaboration de réponses aux tendances dans le domaine des transports.

¹ L'équipe du projet TEM collabore avec le programme Highways Engineering Exchange des États-Unis d'Amérique ; une collaboration plus étroite avec l'Association mondiale de la route, la Fédération routière internationale et des initiatives régionales européennes était prévue à compter de 2018.

IV. Activités à mener en 2019

8. Au cours de la soixante-douzième réunion du Comité directeur, tenue du 29 avril au 3 mai 2019 à Antalya (Turquie), un atelier intitulé « Évaluation de l'efficacité du système de perception des péages – méthode d'évaluation » a été organisé. Les participants à l'atelier ont conclu qu'il fallait procéder à une analyse de cette question.

9. Le rapport d'analyse devrait être achevé d'ici à la fin de 2019.

10. Le Directeur du projet TEM préside également le Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport, placé sous l'égide du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports.

11. Le projet TEM contribuera à la poursuite des objectifs de l'Observatoire international des infrastructures de transport en répondant aux besoins du réseau et en œuvrant à son développement, à la diffusion de l'information et au renforcement de la coopération.

12. Des activités en lien avec les compétences pratiques des exploitants des infrastructures routières et des autorités ont été programmées dans cinq domaines stratégiques :

- Protection de l'environnement ;
- Organisation et financement pour les routes et les autoroutes ;
- Systèmes d'information pour la gestion des infrastructures routières ;
- Innovations dans la gestion des infrastructures routières ;
- Sécurité routière.

13. Au moment de l'établissement du présent rapport, trois rapports sur les thèmes suivants étaient en cours d'élaboration et devaient être publiés d'ici à la fin de 2019 :

- a) Évaluation de l'efficacité du système de perception des péages – méthode d'évaluation ;
- b) Mesure, collecte et gestion des données dans la gestion des infrastructures routières ;
- c) Méthode BIM (modélisation des données sur la construction) dans le contexte des besoins de l'administration routière dans le domaine de la gestion des routes.

14. Il est à noter que l'amélioration des compétences pratiques des exploitants des infrastructures routières leur permettra de mieux se préparer aux défis futurs, tels qu'ils se dessinent, de l'électrification, de l'automatisation et de l'économie du partage, qui exigent des routes bien entretenues et lisibles, des politiques de sûreté et de sécurité adaptées et des données bien gérées pour ce qui est des actifs routiers et de la circulation.

15. Le projet TEM est en lien avec le programme iHEEP (International Highways Engineers Exchange Programme) dans le cadre du volet V de cette initiative. Ce programme est un espace d'échange annuel de connaissances et de savoir-faire entre ingénieurs des ponts et chaussées nord-américains et européens. iHEEP est une initiative des États-Unis d'Amérique, dont l'équivalent en Europe est le projet TEM. La coopération avec le programme iHEEP a débuté en 1993, et la vingt-sixième réunion annuelle TEM/volet V du programme iHEEP s'est tenue à Varsovie et Cracovie (Pologne) du 9 au 14 juin 2019. Cette année, la réunion était consacrée à l'un des thèmes prioritaires du projet TEM, à savoir la modélisation des données sur la construction. Des représentants de pays participant au projet TEM et du Département des transports de quatre États des États-Unis d'Amérique ont fait part de leurs expériences et de leurs meilleures pratiques en la matière.

V. Défis à relever en 2019

16. En 2019, dans le cadre du projet TEM, trois rapports de grande ampleur et de grand intérêt seront publiés et trois autres seront établis. La qualité des rapports dépend de la disponibilité de données fiables, ce qui constitue parfois un défi de taille. Pour cette raison, la participation pleine et active des États membres du TEM est indispensable afin de recueillir des données complètes et de bonne qualité.

VI. Conclusions

17. Toutes les activités menées au cours de la période considérée ont été conformes au programme de travail approuvé par le Comité directeur.

18. Conformément à l'Accord relatif au fonds d'affectation spéciale pour le projet TEM, celui-ci traite de questions prioritaires pour les pays participants afin d'accélérer l'intégration des réseaux d'infrastructures de transport entre les pays de l'Europe occidentale et de l'Europe orientale. En outre, le projet TEM favorise une meilleure harmonisation de leur législation et la création de normes routières communes afin d'assurer une meilleure qualité de service sur les principaux corridors des pays participants (par exemple, dans les domaines de la sécurité routière, de l'évaluation de l'impact sur l'environnement, des systèmes de transport intelligents et du financement).
