



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/1999/7  
8 juillet 1999

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les  
tendances et l'économie des transports  
(Douzième session, 6-8 septembre 1999,  
point 5 c) de l'ordre du jour)

PROCESSUS D'ÉVALUATION DES PROJETS D'INFRASTRUCTURE  
DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA)

Transmis par la Commission européenne (CE)

À sa onzième session, le Groupe de travail a demandé à son Président et à la CE de lui communiquer à sa prochaine session le rapport final TINA. Le résumé du projet de rapport final sur l'évaluation des besoins en infrastructures de transport en Europe centrale et orientale est reproduit ci-après, tel que communiqué par la Commission européenne. Des exemplaires du texte intégral du rapport final (en anglais seulement) seront disponibles en salle et ils peuvent être obtenus, sur demande, auprès du secrétariat.

\* \* \*

Veillez noter que la distribution des documents du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (WP.5) n'est plus "restreinte". En conséquence, le secrétariat a adopté un nouveau système de numérotation selon lequel tous les documents autres que les rapports et les ordres du jour seront numérotés comme suit : TRANS/WP.5/année/numéro. L'ancien système de numérotation (par exemple TRANS/WP.5/25) sera conservé pour les rapports, ordres du jour, résolutions et autres publications importantes.

PROJET DE RAPPORT FINAL TINA

TINA

*une évaluation commune des besoins en infrastructures de transport  
dans les pays candidats à l'adhésion*

*Identification des éléments d'un futur réseau transeuropéen  
des transports dans les pays suivants :*

*Bulgarie, Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne,  
République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie*

Projet de rapport final TINA

RÉSUMÉ

Établi par le secrétariat TINA

Juin 1999

## 1. INTRODUCTION

### 1.1 *Évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA) en Europe centrale*

En juillet 1996, le Parlement européen et le Conseil ont adopté, sur la base de l'article 129c du Traité, une décision sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport <sup>1</sup>. Elles contiennent le schéma des réseaux de transport terrestre et des critères pour les noeuds de réseau, comme les aéroports ou les ports maritimes. Ces orientations constituent une déclaration d'intention de la Communauté en vue du développement d'un réseau multimodal unique de transport destiné à répondre aux besoins du secteur des transports.

En septembre 1995, le premier dialogue structuré entre le Conseil des transports et les Ministres des transports des pays associés a recommandé, entre autres, d'entreprendre une évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA) pour les pays candidats à l'adhésion. Se fondant sur cette recommandation, la Commission a engagé le processus TINA en vue de définir le futur réseau transeuropéen d'infrastructures de transport dans l'Union européenne élargie, en appliquant les critères énoncés dans la décision 1692/96CE. La Commission a tout au long de ce processus multilatéral veillé à ce qu'il reste en cohérence avec la stratégie d'ensemble menant à l'adhésion et notamment avec les partenariats pour l'adhésion et les programmes nationaux pour l'adoption de l'acquis.

### 1.2 *Méthode de travail*

Le processus d'évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA) a été conçu pour engager l'aménagement d'un réseau multimodal de transport sur le territoire des pays candidats à l'adhésion : Bulgarie, Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie. L'aménagement de ce réseau devrait respecter les principes, objectifs et critères énoncés dans les orientations relatives au développement du réseau transeuropéen de transport sur le territoire de l'Union européenne.

Le processus général TINA peut être divisé en deux phases principales : La première concerne la définition du réseau là où les prévisions de dépense jouent un rôle majeur. La deuxième a trait à la détermination des mesures d'investissement permettant de porter le réseau défini au niveau de qualité voulu.

La première phase a été mise en oeuvre dans l'intention de définir le réseau multimodal de transport TINA qu'il serait possible de réaliser à l'horizon 2015, compte tenu de l'évolution économique probable des pays concernés. À cet égard, tous les paramètres nécessaires jouant un rôle dans la conception d'un réseau ont été définis et étudiés. Le champ politique, le

---

<sup>1</sup>Décision 1692/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, JO L228, 9 septembre 1996.

cadre économique, le coût des mesures d'investissement, les possibilités existantes de financement, les prévisions de trafic et l'exploitation efficace du réseau comptent parmi les facteurs étudiés lors du processus de définition du réseau TINA.

La deuxième phase a porté sur les mesures d'investissement possibles. Les mesures envisagées ont été analysées en comparant les prévisions de dépenses des différents pays avec les estimations de dépenses unitaires. Cette analyse a permis de fonder les prévisions de dépenses du réseau sur une base relativement solide.

Le projet de rapport final TINA complète ces travaux et fixe le cadre de référence fondamental de l'évaluation future du projet. Cette évaluation de projet, qui interviendra dans le cadre des activités TINA futures et de l'équipe ISPA, débouchera sur l'établissement d'une liste dynamique de projets hiérarchisés eu égard au développement du réseau. Le processus TINA permettra en fin de compte de définir des projets d'investissement viables qui, dans le futur réseau de transport transeuropéen élargi pourront déboucher sur des réalisations d'intérêt commun. Dans le contexte du financement au stade de préadhésion, l'équipe ISPA procédera, en se fondant sur les conclusions TINA, à une analyse plus détaillée de tous les projets en vue d'un financement.

Au cours de la première phase, les étapes d'ordre général ont eu pour but de :

- a) fixer les règles principales sur lesquelles fonder l'hypothèse de la construction du réseau;
- b) définir un réseau de base multimodal en se fondant sur des critères d'intérêt général tels ceux qui ont permis de déterminer les couloirs de Crète puis leurs modifications telles qu'approuvées à la troisième Conférence paneuropéenne des transports tenue à Helsinki;
- c) définir les éléments de réseau supplémentaires (par exemple liaisons (rail, routes, voies navigables) et noeuds (aéroports, ports, terminaux)) nécessaires pour transposer la conception d'Helsinki en matière de couloirs en un réseau réel de transport doté des mêmes attributs que ceux décrits dans la décision No 1692/96/CE pour les réseaux transeuropéens;
- d) déterminer toutes les mesures d'investissement possibles contribuant à développer le réseau TINA telles que définies lors des étapes précédentes; estimer leur coût;
- e) faire rapport sur le développement du réseau à certaines dates (2000, 2005, 2010 et 2015);
- f) mettre au point pour le réseau TINA un SIG pour raccorder les informations relatives à la géographie, l'économie et le trafic.

## **2. LE CADRE ÉCONOMIQUE - DÉVELOPPEMENT DU PIB**

La définition du réseau TINA susceptible d'être réalisé à l'horizon 2015 a tenu compte de l'évolution probable du développement économique des pays concernés. Le coût du réseau devrait correspondre à des prévisions de ressources financières réalistes, de telle sorte que les coûts moyens n'excèdent pas 1,5 % du PIB de chaque pays jusqu'en 2015.

Les données économiques fondamentales des 11 pays pour 1995, année de référence, constituent le point de départ des extrapolations pour l'avenir. Les hypothèses les plus importantes ont trait à la croissance économique dans ce pays.

Selon un scénario optimiste, les taux de croissance moyens des candidats à l'adhésion atteindront de 6 à 7 % et resteront à ce niveau pendant les cinq années suivant l'adhésion pour ensuite converger lentement avec les niveaux de l'UE, qui se maintiendront entre 3 et 4 %. Selon un scénario plus pessimiste, les taux de croissance des PIB seraient égaux ou légèrement inférieurs au taux moyen de croissance de l'UE - 2,5 % - prévu pour les 15 prochaines années. Selon un scénario très pessimiste, peu probable, les pays candidats ne tireraient aucunement parti du processus d'adhésion.

## **3. LE RÉSEAU TINA**

### *3.1 Description du réseau*

Le processus TINA vise à engager le développement d'un réseau multimodal de transport sur le territoire des pays candidats à l'adhésion.

La conception du réseau a connu deux étapes principales (méthodologie présentée dans le document TINA-10/97) :

- La définition du tracé d'un réseau de base, qui est le réseau proposé par la Commission européenne - et accepté aux fins du processus TINA - en tant que point de départ d'une conception différentielle du réseau, correspondant aux liens et aux noeuds des 10 couloirs de transport européens multimodaux d'Helsinki, sur le territoire des pays TINA;
- La définition des éléments supplémentaires du réseau, proposés par les candidats à l'adhésion et les trois sous-groupes régionaux TINA, puis approuvés par le groupe TINA après évaluation des diverses propositions.

Sous sa forme finale, le réseau TINA est censé constituer à l'horizon 2015 une seule entité, sans différence aucune entre ses deux éléments. Toutefois, lors des travaux de construction, il se pourrait que les éléments appartenant au réseau de base se voient accorder une priorité plus élevée que le reste du réseau.

Le réseau TINA comporte 18 587 km de routes, 20 710 km de voies ferrées, 4 131 km de voies navigables, 40 aéroports, 15 ports maritimes, 52 ports fluviaux et 84 terminaux (dont 16 sont situés dans des ports maritimes et des ports fluviaux, et 68 sont indépendants).

On trouvera dans le rapport final toutes les cartes nécessaires à la présentation de tracé général du réseau multimodal TINA.

Le tracé général du réseau TINA est aujourd'hui arrêté, sous réserve de l'approbation du Groupe de hauts fonctionnaires TINA; toutefois, des modifications mineures pourront éventuellement lui être apportées si des études viennent à en démontrer la nécessité. En outre, pour les cas où demeurent des incertitudes, l'itinéraire des couloirs de transport paneuropéens dépendra des décisions finales de leurs comités directeurs respectifs.

### 3.2 Coût de construction du réseau

#### Coûts déclarés

Il ressort des rapports des différents pays que le coût total serait de 86 547 millions d'euros dont :

- investissements pour le réseau routier : 45 805 millions d'euros;
- investissements pour le réseau ferroviaire : 31 241 millions d'euros;
- investissements pour le réseau de voies navigables : 1 795 millions d'euros;
- investissements pour les aéroports : 4 138 millions d'euros;
- investissements pour les ports maritimes : 2 985 millions d'euros;
- investissements pour les ports fluviaux : 298 millions d'euros;
- investissements pour les terminaux : 286 millions d'euros.

On trouvera au tableau 3-1 ci-après le montant estimatif des investissements nécessaires, par pays et par mode.

	Rail	Routes	Voies navigables	Aéroports	Ports fluviaux	Ports maritimes	Terminaux	TOTAL
Bulgarie	2 130,0	2 773,5	0,0	59,4	54,9	489,1	73,0	5 579,9
Chypre	-	302,8	-	211,2	-	270,0	-	784,0
République tchèque	3 937,9	5 829,2	700,1	231	24,7		8,5	10 731,4
Estonie	259,3	289,9	-	35,7	-	15,0	0,0	599,9
Hongrie	996,3	4 775,0	400,0	286,0	84,0	-	0,0	6 541,3
Lettonie	942,1	374,0	-	74,0	-	569,3	28,03	1 987,4
Lituanie	1 381,73	614,7	0,0	140,9	0,0	551,3	0,0	2 688,6
Pologne	14 483,5	17 550,0	436,5	2 930,8	0,4	716,6	176,9	36 294,5
Roumanie	4 303,6	5 139,3	257,9	114,4	134,5	373,2	0,0	10 322,9
Slovaquie	1 902,7	5 537,25	0,0	26,5	0,0	-	0,0	7 466,5
Slovénie	903,6	2 619,6	-	28,0	-	0,0	0,0	3 551,2
TOTAL	31 240,7	45 805,1	1 794,5	4 137,9	298,5	2 984,5	286,4	86 547,4

Tableau 3-1 : Estimation du coût des mesures proposées, par pays et par mode (en millions d'euros)

#### 4. CONSTRUCTION DU RÉSEAU

##### 4.1 *Prévisions de trafic*

Lors des premières étapes du processus TINA, il n'existait aucune prévision de trafic cohérente dans la région des pays candidats. On ne disposait que de prévisions nationales ou régionales ni compatibles ni coordonnées. La nécessité d'obtenir des prévisions de trafic détaillées (fondées sur des sources et des principes communs) a mené la Commission européenne à entreprendre une étude spécifique relative aux prévisions de trafic sur le réseau TINA. Elle devrait être achevée en juillet 1999. Elle portera sur les besoins de planification futurs et présentera des renseignements de base aux fins des analyses de coût-avantages liées au projet (voir le mandat de l'étude PHARE intitulée "Prévisions de trafic dans les 10 couloirs de transport paneuropéens d'Helsinki"). Toutefois, au stade actuel de définition du réseau TINA, le consortium chargé d'établir l'étude en a communiqué les premiers résultats qui dégagent un "scénario de référence".

##### 4.2 *Des mesures d'investissement potentiel aux projets concrets*

Dans les pays candidats à l'adhésion, l'évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA) a déterminé des besoins de l'ordre de 86 milliards d'euros jusqu'en 2015 pour la réalisation du réseau TINA (infrastructures pour les voies ferrées, les routes, les aéroports, les ports maritimes, les ports fluviaux et les terminaux). Dans la description de ces besoins d'investissement, il n'a pas été établi de distinction nette entre les projets effectifs et les investissements possibles.

Pour le projet TINA, les tronçons, éléments ou liaisons du réseau de transport à moderniser ou remettre en état ou dont la construction est nouvellement exigée car ils constituent des éléments "manquants", sont qualifiés de "mesures d'investissement possibles". La démarche suivie pour les identifier suit les grandes lignes des recommandations du WP.5 de la CEE/ONU (détermination des liaisons manquantes et goulets d'étranglement).

Ainsi, le volume du coût total de l'ensemble des "mesures d'investissement possibles", chiffré plus haut à 86 milliards d'euros, représenterait vraisemblablement le plafond des besoins nécessaires pour porter le réseau envisagé au niveau technique et/ou de capacité désiré.

Dans le processus de sélection ultérieur en vue de définir les projets qu'il est possible de financer, il est très vraisemblable que l'on envisage d'abandonner certaines de ces mesures d'investissement possibles, au moins jusqu'à l'horizon 2015, ou de les reformuler pour retenir des options moins onéreuses.

L'emploi du terme "projet" devrait être limité aux mesures d'investissement possibles ayant fait l'objet d'une certaine évaluation, dont la structure est relativement élaborée et qui sont susceptibles de satisfaire les critères des institutions financières.

Dans le réseau dégagé par le processus TINA, il appartient aux autorités pertinentes, aux institutions financières internationales et, selon le montage

financier, aux banques et autres investisseurs privés éventuels, de définir les projets pouvant faire l'objet d'un financement public et, le cas échéant, bancaire. Ces projets sont généralement des tronçons ou des éléments de projets d'intérêt commun.

Pour les pouvoirs publics et les institutions financières internationales, il s'agit d'obtenir des renseignements sur

- la rentabilité socioéconomique et financière des projets;
- les conséquences environnementales de chaque projet;
- la hiérarchisation économique des projets

et de conclure si ces renseignements ainsi que les caractéristiques des projets permettent d'envisager le montage financier et de déterminer si ces projets se prêtent à un financement public, privé ou mixte. Ce n'est donc que lorsque ces renseignements auront été obtenus qu'il sera possible de déterminer si les projets doivent faire l'objet d'un financement public ou d'un financement bancaire. Les projets pouvant faire l'objet d'un financement public sont ceux qui présentent un grand intérêt socioéconomique mais dont la rentabilité est faible; les projets se prêtant à un financement bancaire sont ceux assurant des flux de recettes raisonnables, des risques financiers gérables et une rentabilité supérieure à 10 %.

#### *4.3 Principes directeurs pour l'évaluation des projets*

Avant de prendre toute décision sur le financement de projets donnés, il faut que ceux qu'il est proposé d'entreprendre fassent l'objet d'une évaluation socioéconomique.

Les principes directeurs qu'il est proposé de retenir pour l'évaluation des projets figureront en annexe au rapport final. L'objectif général de ce document sera de définir un cadre commun, de manière que les plans et les options présentés aux divers établissements de financement par les différents pays aient été choisis et évalués selon des critères relativement comparables et soient présentés d'une manière qui facilite l'étude et l'analyse.

Ces principes directeurs mettent principalement l'accent sur l'évaluation sociale des projets, c'est-à-dire sur l'évaluation de leur valeur économique et sociale d'ensemble. Il est également intéressant de s'intéresser au schéma des gains et des pertes liés aux projets. En particulier, la question de leur viabilité financière étant importante il faut que soit démontré le schéma des flux financiers, économiques et sociaux qui y sont associés. La meilleure manière d'y parvenir est de retenir un cadre méthodologique d'abord fondé sur l'analyse coût-avantages puis complété par l'étude des impacts sur l'environnement et des impacts sur les orientations générales. La méthode s'adresse à des projets suffisamment bien définis pour pouvoir faire l'objet d'une évaluation sérieuse. Elle est applicable aux projets concernant tous les modes de transport.



On a vu que ces principes directeurs visaient à permettre une évaluation de la dimension sociale. Mais il faut aussi que l'analyse jette un éclairage sur la viabilité financière, ce qui est important pour les institutions financières. Il faut donc que l'évaluation fasse apparaître clairement les flux financiers - recettes et coûts pour les parties concernées. L'opération d'évaluation offre l'occasion d'une appréhension créatrice du partenariat entre secteur public et secteur privé et de ne proposer que des projets dont on peut raisonnablement penser qu'ils ont une chance d'être financés. Lorsqu'un projet apparaît être socialement valable et potentiellement finançable, les institutions bancaires pourront alors appliquer leurs procédures d'évaluation financière, qui sont plus détaillées.

#### 4.4 Situation du réseau aujourd'hui, en 2005, en 2010 et en 2015

La situation du réseau routier ferroviaire TINA peut être présentée sous la forme suivante :

ROUTE	RAIL
Autoroutes à 4 voies	Lignes à grande vitesse (vitesse > 160 km/h)
Routes expresses à 3-4 voies	Lignes électrifiées à double voie, classiques
Routes à 2 voies	Lignes à double voie, non électrifiées
	Lignes électrifiées à voie unique
	Lignes non électrifiées, à voie unique

Si l'on compare la situation actuelle (1999) et future (2005, 2010 et 2015) du réseau au trafic actuel (1995) et futur (2005, 2010 et 2015, respectivement) des divers tronçons ferroviaires et routiers, on obtient des indications intéressantes sur les goulets d'étranglement existants (l'analyse est fondée sur les recommandations du WP.5 de la CEE/ONU relatives à la capacité d'infrastructure nécessaire - elle ne porte pas sur les tronçons pour lesquels il n'existe aucune donnée sur le trafic). La situation du réseau pour les années 2005, 2010 et 2015 est fondée sur les renseignements communiqués par les pays (voir note), au sujet des mesures d'investissement envisagées par tronçon ainsi que des échéances de réalisation.

On trouvera dans le projet de rapport final TINA tous les renseignements voulus ainsi que les cartes indiquant la situation future du réseau et les points d'étranglement éventuels dans les infrastructures.

## 5. UTILISATION DURABLE DU RÉSEAU

Le processus TINA a été conçu pour engager l'aménagement d'un réseau de transport multimodal sur le territoire des pays candidats à l'adhésion. Toutes les mesures nécessaires pour définir les diverses étapes de l'aménagement de cette infrastructure à l'horizon 2015 ont été évaluées; il convient toutefois de souligner que tout aménagement d'infrastructure devrait s'accompagner des mesures nécessaires pour assurer le fonctionnement efficace du réseau d'infrastructures.

À cet égard, le projet de rapport final contient plusieurs recommandations relatives à l'adoption d'une politique d'exploitation efficace dans les pays candidats, à l'amélioration des services fournis sur le réseau d'infrastructure (également pour améliorer son efficacité et son attrait); le projet de rapport final contient par ailleurs un résumé concernant certains grands domaines techniques sur lesquels l'Union met l'accent, afin d'atteindre les objectifs de la politique d'exploitation efficace nécessaire (Systèmes de transport intelligents).

## **6. CONCLUSIONS, RECOMMANDATIONS**

### *6.1 Le réseau TINA*

La condition préalable la plus importante de la conception du réseau n'est autre que le principe directeur selon lequel il faudrait le considérer comme une extension future éventuelle du réseau transeuropéen, dans une Union élargie. À cet égard, le réseau doit être en conformité avec les principales dispositions de la Politique européenne commune des transports et avec son principal objectif qui est d'assurer la mobilité durable des personnes et des biens.

Les principes fondamentaux de la conception du réseau TINA sont les suivants :

- Définir un (futur) réseau de transport transeuropéen qui assure l'interconnexion des réseaux nationaux, permette leur interopérabilité et relie les régions périphériques de l'Union (élargie) à son centre;
- Respecter l'environnement grâce à des systèmes de transport contribuant à résoudre les grands problèmes écologiques;
- Promouvoir des normes de sécurité les plus élevées possible;
- Établir des liaisons avec des pays tiers.

Le réseau TINA final comporte 18 587 km de routes, 20 710 km de lignes ferroviaires, 4 131 km de voies navigables, 40 aéroports, 15 ports maritimes, 52 ports fluviaux et 84 terminaux.

Le schéma du réseau a été défini sous sa forme finale; cependant, des modifications mineures pourront lui être apportées si des études viennent en établir la nécessité. En outre, dans les cas où demeurent des incertitudes, le tracé des couloirs paneuropéens de transport dépend des décisions définitives de leurs comités directeurs respectifs.

Il semble que le réseau réponde bien aux besoins de la région et des pays candidats.

Les pays ont chiffré le coût de la construction du réseau à 86 547 millions d'euros (31 241 millions pour le réseau ferroviaire, 45 805 millions pour le réseau ferroviaire, 1 795 millions pour le réseau de voies navigables, 4 138 millions pour les aéroports, 298 millions pour les

ports fluviaux, 2 985 millions pour les ports maritimes et 286 millions pour les terminaux).

Selon une estimation indicative individuelle des coûts pour les modes routiers ferroviaires, fondée sur les coûts unitaires, il apparaît que le montant calculé pour les travaux ferroviaires et routiers du réseau, 77 milliards d'euros, pourra peut-être être ramené à 50 ou 60 milliards d'euros.

### 6.2 *Aménagement du réseau*

Dans l'ensemble du processus de planification TINA, un élément déterminant a été que l'on pouvait avec réalisme prévoir que son financement pourrait être assuré en retenant comme base un coût moyen de construction représentant environ 1,5 % du PIB dans chaque pays.

Le rapport montre que dans certains cas, le strict respect du plafond indicatif annuel fixé à 1,5 % du PIB limitait la perspective, pour certains pays, de voir réaliser la construction de tous les éléments du réseau qu'ils proposaient sur leur territoire.

On pourrait en conclure que pour certains pays, l'achèvement complet du réseau devra être prolongé au-delà de 2015. Les choses peuvent évoluer radicalement si l'on obtient la participation du secteur privé ou des institutions financières internationales. Les perspectives de réalisation de l'ensemble du réseau seront en outre bien meilleures si l'on tient compte du fait que certaines des mesures d'investissement aujourd'hui cernées viennent à déboucher sur des projets moins onéreux à condition que les besoins n'exigent qu'il en soit autrement. En ce sens, la situation future du réseau telle qu'elle est aujourd'hui décrite est susceptible d'évoluer et pour certains de ses tronçons des variantes à moindre coût ne sont pas à exclure.

En vue de la réalisation du réseau, les pays ont défini un certain nombre de mesures d'investissement potentielles (pour un coût total de 86,5 milliards d'euros). Il convient toutefois de noter que tout plan relatif à la construction du réseau exige la définition de projets concrets. Ce processus exigera des études de faisabilité et d'environnement détaillées, au cas par cas, afin de définir des projets viables qui puissent, dans toute la mesure possible, contribuer à la viabilité du réseau (voir art. 2, point f) de la décision No 1692/96/CE). L'évaluation des projets sera fondée sur une méthode qui sera définitivement mise au point dans les mois à venir et présentée dans le rapport final TINA.

### 6.3 *Exploitation du réseau*

L'exploitation du réseau est le deuxième principe fondamental de son existence. En effet, une fois le réseau en place, il faudra assurer que l'infrastructure soit utilisée de la manière la plus efficace possible. Pour la bonne exploitation, deux conditions distinctes doivent être réunies :

- Les outils techniques à introduire dans le réseau pour améliorer ses services et le rendre plus attrayant. L'introduction de systèmes de

transport intelligents sur le réseau TINA peut contribuer à atteindre cet objectif;

- Le cadre législatif et institutionnel approprié pour assurer l'accès dans les meilleures conditions, éliminer tous les obstacles administratifs et, partant, améliorer l'exploitation. En ce sens, l'adoption de l'acquis communautaire est une condition sine qua non d'un meilleur fonctionnement du réseau.

Si l'on se fonde sur les dispositions de l'UE relatives aux réseaux européens, on peut affirmer que les objectifs absolus sont les suivants :

- Un marché intérieur qui fonctionne efficacement et facilite le libre mouvement des personnes et des biens;
- Un système de transport cohérent, intégré, tirant parti des technologies les plus appropriées;
- Des politiques sociales protégeant et promouvant les intérêts des travailleurs et des usagers du transport.

#### 6.4 *Le chemin à parcourir*

Il évoluera en conséquence

Jusqu'ici, le processus TINA a atteint l'objectif fixé et dans les pays qui adhèrent les préparations relatives à l'extension du réseau transeuropéen sont bien avancées. La première étape du processus, c'est-à-dire l'établissement de cartes pour le tracé général des réseaux ferroviaires dans les 11 pays candidats, est achevée. Les travaux complémentaires relatifs à la mise au point d'une stratégie d'investissement portant aussi bien sur la phase de préadhésion que sur la période suivant l'adhésion sont en cours. Le processus TINA offre un cadre de référence pour le réseau de transport dans l'UE et les pays candidats et tient compte des grandes priorités de transport au niveau transnational. Le mandat actuel du processus TINA s'achèvera lorsque le Groupe présentera son rapport final. Dans l'étape suivante, l'accent sera mis sur l'utilisation de différents instruments de financement et sur l'acheminement des flux d'investissement. Toutefois, la réalisation du réseau recommandé exige d'être suivie de près et, dans le déroulement du processus d'adhésion, il pourra s'avérer par ailleurs nécessaire d'adapter le plan du réseau. Cela exigera en particulier une coordination étroite avec les partenariats d'adhésion et les programmes nationaux d'adoption de l'acquis ainsi que l'établissement de rapports sur les progrès accomplis dans le cadre des accords pour l'Europe.

Le processus TINA a été un succès, mais les travaux continuent. Il faut accorder l'assistance technique voulue pour suivre les progrès et retenir des méthodes communes pour l'analyse des projets et la définition des priorités.

Il est de toute évidence nécessaire que les travaux entrepris avec les pays candidats pour réaliser le projet TINA soient en cohérence avec ceux entrepris au sein de l'Union au sujet du réseau transeuropéen. Il faudra donc

utiliser les mêmes méthodes et disposer du même cadre pour l'établissement des rapports.

Dans la prochaine étape de ce processus, certaines activités seront nécessaires dans certains grands domaines :

- Sur la base du schéma de réseau adopté lors du processus TINA, établir, pour le secteur des transports, des priorités entre les mesures d'investissement possibles, en retenant pour critère la mobilité durable et en utilisant un projet d'acheminement des flux d'investissement à partir de sources externes;
- Promotion de la création de capacités institutionnelles et encouragement de mesures d'ordre organisationnel et réglementaire favorisant la compétitivité du rail;
- Promotion des PPP;
- Établissement et adaptation de méthodes d'évaluation pour le futur réseau de transport paneuropéen, y compris l'évaluation stratégique de l'environnement, pour ses éléments et pour les mesures d'investissement possibles et les projets;
- Suivi de l'aménagement du futur réseau de transport transeuropéen dans les pays qui adhèrent ainsi que de l'utilisation qui en est faite, et publication régulière d'information sur les progrès accomplis;
- Maintien d'un système d'information géographique (SIG) et d'un réseau d'experts pour le suivi du SIG en Europe centrale.

-----