



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2000/5
7 juillet 2000

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
(Treizième session, 18-20 septembre 2000,
point 6 a) de l'ordre du jour)

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

Rapport final sur l'évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA)

Transmis par la Commission européenne (CE)

Le rapport final du projet d'évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA), tel que transmis par la Commission européenne, sera disponible en salle. On en trouvera ci-après le résumé et les conclusions.

RAPPORT FINAL

DU GROUPE DE HAUTS FONCTIONNAIRES TINA

CONCERNANT

LE RECENSEMENT DES ÉLÉMENTS D'UN FUTUR RÉSEAU

TRANSEUROPEËN DES TRANSPORTS

DANS LES PAYS SUIVANTS :

BULGARIE, CHYPRE, ESTONIE, HONGRIE, LETTONIE, LITUANIE,

POLOGNE, RÉPUBLIQUE TCHÈQUE, ROUMANIE,

SLOVAQUIE ET SLOVÉNIE

RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS

Octobre 1999

Édité par le **secrétariat TINA (Vienne)**

Introduction

1. Le premier rapport intérimaire TINA¹, présenté en juin 1998, contenait une première ébauche du réseau TINA. Le présent rapport final² contient une description du réseau dans sa forme finale. Ce rapport, long de plus de 100 pages, indique, à l'aide de tableaux, les caractéristiques nécessaires des éléments du réseau, en donnant des détails sur les différents tronçons. Il est illustré par plusieurs cartes, qui montrent l'état actuel du réseau, les possibilités de développement du trafic et les éventuels goulets d'étranglement, et expose la finalité du réseau. Au-delà des simples considérations d'infrastructure, le rapport final traite brièvement des questions relatives aux cadres législatif et institutionnel applicables au réseau, tout en soulignant également la nécessité d'encourager le recours à des systèmes de transport intelligents (STI) sur les divers éléments du réseau.

2. Suite à l'élargissement de l'Union européenne (UE), les pays d'Europe centrale assumeront de plus en plus un rôle double : d'une part, celui d'élément constitutif d'une l'Union élargie et, d'autre part, celui de lien avec les nouveaux États indépendants d'Europe orientale et les pays côtiers de la Méditerranée et de la mer Noire. Par conséquent, les réseaux d'infrastructure de transport de cette région sont essentiels à la compétitivité, à la croissance économique et à l'emploi dans toute l'Europe, en particulier dans l'Union elle-même.

3. Suite à l'élargissement, la population de l'Union européenne augmentera d'environ un tiers, passant de 375 à 478 millions d'habitants. En revanche, le PIB de l'Union élargie n'augmentera, compte tenu des niveaux actuels, que d'environ 4 %, soit de 244 milliards d'euros en prix courants. Même si le PIB moyen par habitant – 2 300 euros aujourd'hui – devait, selon des estimations prudentes, doubler au cours des 15 ou 20 prochaines années, il resterait bien en deçà de la moyenne actuelle des 15 membres de l'UE, soit 17 200 euros.

4. L'Europe centrale est aujourd'hui une région dynamique où voyager est tout à fait entré dans les mœurs et où les voyages constituent un facteur crucial de croissance économique. Le secteur des transports, qui représente entre 6 et 9 % du PIB, constitue en Europe occidentale et centrale un marché de services et d'investissement d'une valeur de 400 à 600 milliards d'euros par an; la part de l'Europe centrale serait de l'ordre de 20 milliards d'euros.

5. L'intensification des échanges et le développement économique favoriseront une croissance continue du trafic dans toute l'Europe ainsi qu'entre l'Europe et l'Asie occidentale, l'Asie centrale et le bassin méditerranéen, ce qui, de toute évidence, aura des retombées, en particulier sur le réseau de transport de l'Europe centrale. Une récente étude menée dans le cadre du programme PHARE³ prévoit une croissance considérable du transport de marchandises entre 1996 et 2015,

¹ Approuvé par le Groupe de hauts fonctionnaires TINA, à Vienne, en juin 1998.

² Approuvé par le Groupe de hauts fonctionnaires TINA, à Potsdam, en juin 1999. On peut en obtenir copie auprès du secrétariat TINA, Auerspergstr. 15, Vienne (courrier électronique : office@tinasecretariat.at), dès la mi-octobre 2000.

³ "Traffic Forecast on the Ten Pan-European Transport Corridors of Helsinki", NEA-INRETS-IWW, juillet 1999.

le transport intérieur augmentant dans le même temps de 40 à 70 %, les exportations de 90 à 150 % et les importations de 80 à 140 %. Le transport de voyageurs ne sera pas en reste, avec un doublement, voire un quadruplement du trafic international.

6. En ce qui concerne la répartition modale, la part du transport de marchandises par la route passera de 85 % à 89 ou 93 % pour les mouvements intérieurs, de 29 % à 36 ou 43 % pour les exportations et de 18 % à 29 ou 37 % pour les importations. S'agissant du transport de voyageurs, la croissance du trafic sera pour certains pays de l'ordre de 150 %.

7. Une croissance du trafic routier de cet ordre risque d'entraîner des problèmes de capacité sur les principaux axes de transport, de provoquer une augmentation substantielle du nombre d'accidents et de nuire à l'environnement. Aussi importera-t-il de faire en sorte que le développement des infrastructures vise à assurer une **mobilité durable**, en conciliant efficacité économique, sécurité et protection de l'environnement. La réalisation de cet objectif nécessitera, à long terme, la mise en place – pour l'ensemble de l'Europe, mais plus particulièrement pour l'Union élargie – d'un réseau multimodal qui soit conçu en fonction de la demande actuelle et future et qui permette aux services de transport européens de choisir le mode le plus avantageux. Le premier pas de ce processus complexe et de longue haleine a été fait par la Commission européenne, dans le cadre d'un partenariat relatif au réseau de transport paneuropéen, qui a vu le jour lors de la troisième Conférence paneuropéenne des transports, tenue à Helsinki en juin 1997.

8. Toutefois, pour l'Union européenne d'aujourd'hui et de demain, l'acquis communautaire contient déjà les principes directeurs du développement du réseau de transport transeuropéen. Il faut donc définir les éléments d'un futur réseau de transport transeuropéen sur le territoire des pays candidats. Le rapport final TINA (octobre 1999) est l'aboutissement du processus TINA. Il contient les conclusions des travaux menés, sous la supervision du Groupe de hauts fonctionnaires, par un secrétariat basé à Vienne, qui a agi en étroite collaboration avec les autorités compétentes des pays candidats.

Extension du réseau transeuropéen de transport (Le processus TINA pour l'UE élargie)

9. En juillet 1996, le Parlement européen et le Conseil ont adopté, sur la base de l'article 155 du Traité⁴, une décision sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen⁵ de transport de l'Union européenne. Cette décision contient les schémas des réseaux de transport terrestre et les critères régissant les nœuds du réseau, tels que les aéroports ou les ports maritimes. Un amendement à la décision 1692/96 est actuellement en cours d'examen dans le cadre du processus législatif de l'Union, en ce qui concerne la question des nœuds du réseaux⁶. Ces orientations constituent une déclaration d'intention de la Communauté,

⁴ Les articles du Traité sont cités ici sur la base de la nouvelle numérotation introduite par le Traité d'Amsterdam.

⁵ Décision 1692/96/CE, *Journal officiel* No L228, septembre 1996.

⁶ Position commune du Conseil, juin 1999; cet amendement est déjà pris en compte dans le processus TINA.

en vue de la mise en place d'un réseau multimodal unique de transport destiné à répondre aux besoins du secteur des transports grâce à l'application du principe de la mobilité durable. En tant qu'élément de l'acquis communautaire, cette décision constitue une référence pour la mise en place du réseau transeuropéen de transport sur le territoire des pays candidats. Le processus d'identification a été lancé par les services de la Commission suite au premier dialogue structuré entre le Conseil des transports et les ministres des transports des pays associés, en septembre 1995. Il a été par la suite dénommé "processus TINA".

10. La Commission a créé un groupe de hauts fonctionnaires (le **Groupe de hauts fonctionnaires TINA**)⁷ chargé de superviser le processus TINA, qui comprend des représentants de l'ensemble des États membres ainsi que des 11 pays candidats concernés. Ni Malte ni la Turquie n'ont encore pris part aux activités du Groupe; en fonction de leur statut futur dans le processus d'adhésion, ces deux pays devront, le cas échéant, y participer. Sur le plan opérationnel, le Groupe TINA a œuvré au sein de trois groupes géographiques couvrant la mer Baltique, l'Europe centrale et le Sud de l'Europe centrale, et présidés respectivement par l'Allemagne, l'Autriche et la Grèce.

11. Le processus TINA bénéficie de l'appui technique du **secrétariat TINA**, basé à Vienne. Ce projet, financé essentiellement par le PHARE Multi-Country Transport Programme, avait pour principal objectif la description exhaustive des éléments du réseau d'infrastructures de transport nécessaires à l'extension des réseaux transeuropéens de transport de l'UE aux nouveaux États membres, une fois que ceux-ci auront adhéré.

12. La Commission, dont le Groupe relève, a tout au long de ce processus veillé à ce que celui-ci reste en accord 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.

Le réseau TINA

13. Le Groupe a divisé ses travaux en **deux phases principales** : la première concerne la définition du réseau, tâche pour laquelle les prévisions de dépenses ont joué un rôle majeur, tandis que la seconde porte sur l'évaluation du projet.

14. La définition du **réseau TINA**⁸ était basée sur un certain nombre de postulats, découlant du concept de mobilité durable :

- le réseau devrait être conforme aux critères définis dans la décision 1692/96/CE, qui définit les orientations communautaires en matière de développement des réseaux transeuropéens de transport;
- les caractéristiques techniques de l'infrastructure future devraient permettre une adéquation entre la capacité des éléments du réseau et le trafic qui y est attendu;

⁷ Ci-après dénommé "Le Groupe".

⁸ L'expression "réseau TINA" utilisée dans tout le rapport désigne les futurs réseaux transeuropéens dans les pays candidats à l'adhésion – parfois aussi appelés pays TINA.

- le réseau devrait être achevé à l'horizon 2015;
- le coût du réseau devrait correspondre à des prévisions réalistes de ressources financières, de telle sorte que les coûts moyens n'excèdent pas 1,5 % du PIB annuel de chaque pays jusqu'en 2015.

15. Les éléments du réseau TINA ont été définis à l'aide de deux sources :

- un **réseau de base**, qui regroupe les liaisons et les nœuds des 10 couloirs de transport multimodal européen situés sur le territoire des pays TINA, tel qu'approuvé par la troisième Conférence paneuropéenne des transports, tenue à Helsinki en juin 1997. La Commission européenne (Direction générale Transports) a proposé que ce réseau serve de point de départ au processus TINA de conception différentielle du réseau;
- des **éléments supplémentaires du réseau**, proposés par les trois sous-groupes régionaux TINA, après évaluation des propositions de chaque pays TINA, conformément au concept des réseaux transeuropéens et sur la base des coûts estimatifs.

16. Lors du recensement des liaisons et des nœuds conformes aux principes des Directives TEN contenues dans la décision 1692/96, il a fallu évaluer les investissements nécessaires pour mettre les éléments du réseau choisis en conformité avec les normes techniques voulues, compte tenu des accords de la CEE/ONU relatifs aux infrastructures de transport. Des scénarios et des prévisions de trafic ainsi que des coûts estimatifs ont été établis tant par des administrations nationales que par l'intermédiaire des études PHARE⁹, de façon à garantir une évaluation solide aussi bien des besoins que des coûts. Ce processus a permis de définir un réseau "minimum", nécessaire pour faire face à la demande de trafic prévue et établir une liste exhaustive des éventuels investissements, assortis de coûts estimatifs assez précis, nécessaires pour mettre en place le réseau.

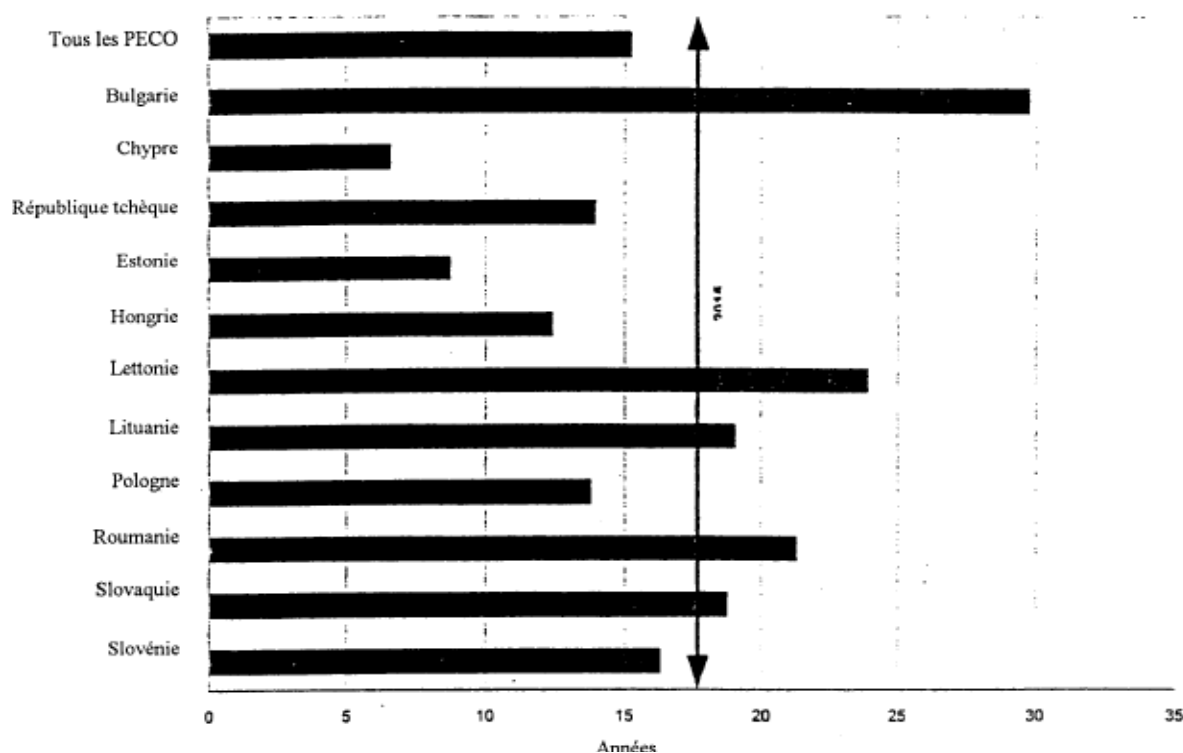
17. Cette liste servira à définir les projets d'investissement économiquement viables dont on pourra, lors de la phase de préadhésion, envisager le financement au titre des mécanismes de prêt ISPA¹⁰ et de ceux des institutions financières internationales. Les priorités en matière de financement seront toutefois définies en fonction tant des besoins du réseau que des besoins spécifiques des pays concernés, de l'état d'avancement de l'élaboration des projets et des exigences des bailleurs de fonds. Aussi le Groupe s'est-il gardé, contrairement à son intention première, d'établir une liste de priorités qui aurait lié les institutions financières et les mécanismes de financement. Il a plutôt estimé que les plans d'investissement nationaux, devant être élaborés dans le cadre de l'ISPA ou des futurs plans de développement régionaux, constituaient un meilleur cadre pour la définition des priorités. La Commission veillera cependant à ce que, dans le cadre des procédures de financement, les besoins du réseau soient satisfaits.

⁹ "Traffic Forecast on the Ten Pan-European Transport Corridors of Helsinki", NEA-INRETS-IWW, juillet 1999; "Updating of Transport Unit Costs in Acceding", COWI, octobre 1999.

¹⁰ Règlement (CE) No 1267/1999 du Conseil, en date du 21 juin 1999, établissant un instrument structurel de préadhésion.

18. Les conclusions du Groupe relatives à l'utilisation d'une méthode commune d'évaluation socioéconomique des projets ont été communiquées aux institutions de financement, pour approbation. Les principes et les détails de cette méthode commune sont décrits dans un document distinct¹¹. Le Groupe a également examiné la nécessité d'intégrer une évaluation environnementale stratégique et individuelle des projets aux mécanismes d'évaluation socioéconomique des réseaux et des projets. Il a cependant conclu que les méthodes actuelles ne le permettaient pas encore et que des travaux supplémentaires de mise au point scientifique s'avéraient nécessaires. Ceux-ci devraient avant tout être réalisés dans le cadre des travaux de l'UE concernant la révision des orientations, ce qui ne devrait pas empêcher le Groupe de se tenir prêt à y contribuer.

19. S'agissant du cadre financier du développement du réseau, le Groupe est convenu que le coût des investissements en matière d'infrastructures devrait être réaliste et abordable. Guidé par le bon sens et compte tenu de la tendance, le Groupe a estimé réaliste de limiter à environ 1,5 % du PIB les propositions d'investissement. Le diagramme ci-après montre pour chaque pays la période d'investissement nécessaire, l'hypothèse de départ étant que tous les projets relatifs au futur réseau transeuropéen de transport élargi doivent être financés dans la limite d'environ 1,5 % du PIB de chaque pays. Il prouve également qu'à quelques exceptions près, si tous les pays investissent environ 1,5 % de leur PIB dans les infrastructures de transport, la totalité du réseau envisagé pourrait devenir opérationnelle dans 15 ou 20 ans.



Estimations des périodes d'investissement pour les extensions du réseau transeuropéen, dans l'hypothèse d'un financement n'excédant pas 1,5 % du PIB de chaque pays

¹¹ "TINA Appraisal Guidance", University of Leeds; octobre 1999.

20. Le rapport final TINA présente le réseau sous la forme d'une série de cartes basées sur les informations détaillées figurant dans la base de données TINA. Il contient également des analyses spéciales montrant les prévisions de trafic, le développement du réseau dans le temps et l'évolution de ses caractéristiques techniques, les problèmes actuels et futurs de capacité, etc. Dans sa forme actuelle, le réseau TINA compte 18 683 km de routes, 20 924 km de voies ferrées, 4 052 km de voies navigables, 40 aéroports, 20 ports maritimes, 58 ports fluviaux et 86 terminaux. Le rapport entre la longueur du réseau et la superficie est généralement bien inférieur dans les pays candidats à l'adhésion que dans les pays de l'UE, tandis que pour ce qui est du rapport entre la longueur du réseau et la population les chiffres sont généralement du même ordre.

21. Le coût estimatif de la construction du réseau est de 91 milliards 595 millions d'euros (37 milliards 119 millions pour le réseau ferroviaire, 44 milliards 304 millions pour le réseau routier, 1 milliard 493 millions pour le réseau des voies navigables, 4 milliards 416 millions pour les aéroports, 306 millions pour les ports fluviaux, 2 milliards 944 millions pour les ports maritimes et 1 milliard 12 millions pour les terminaux). Les perspectives globales de l'achèvement du réseau dans tous les pays peuvent être évaluées sur la base de trois rapports : coût de construction/PIB, coût de construction/population et coût de construction/PIB par habitant.

22. Environ trois quarts du coût des éléments ferroviaires et routiers du réseau sont dus à la construction du réseau de base (couloirs de transport paneuropéens définis à Helsinki), qui devrait en principe être prioritaire. Ces coûts se montent à environ 60 milliards d'euros (27 milliards pour le rail et 33 milliards pour la route). Les plus gros investissements sont prévus en Roumanie, sur le couloir IV, avec environ 7 milliards d'euros. On trouvera dans la version complète du rapport une ventilation détaillée des coûts d'investissement par couloir.

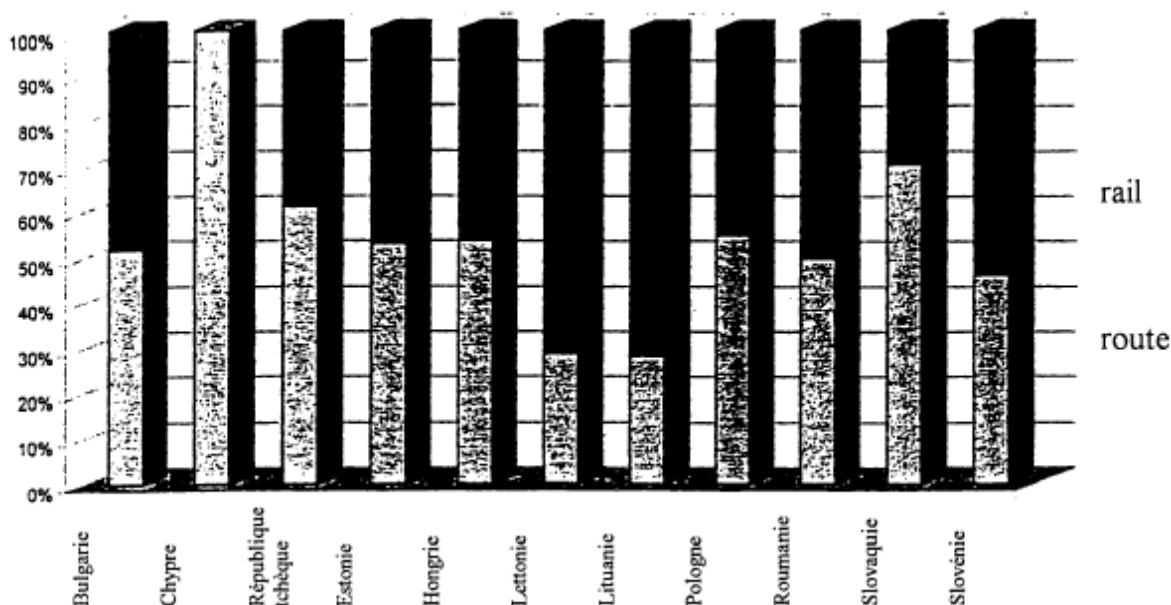
23. Le rapport final TINA montre les tronçons où les investissements proposés se traduiront par soit "moins" soit "plus" d'infrastructures que nécessaire (compte tenu des recommandations du WP.5 sur la relation entre le trafic et l'aménagement des infrastructures). Il en ressort que certains goulets d'étranglement semblent devoir subsister jusqu'en 2015 sur le réseau TINA prévu, aussi bien dans le domaine routier que ferroviaire, tandis que sur d'autres tronçons l'infrastructure disponible en 2015 sera vraisemblablement supérieure à la capacité requise. Bien entendu, le confort, la sécurité et, surtout, l'attrait des différents modes dépendront dans une très large mesure d'une meilleure infrastructure; il n'empêche que l'existence de goulets d'étranglement le long de tronçons à la capacité excédentaire indique qu'il est sans doute possible d'optimiser davantage la planification du réseau.

24. Le rapport final contient également des extraits de la base de données TINA, notamment sur la description et les coûts du réseau. Cette base de données, qui est gérée par le secrétariat TINA et qui est en constante évolution, repose sur un système d'information géographique. À l'avenir, elle fera partie d'un réseau de bases de données implantées et exploitées en différents endroits d'Europe, sous la supervision de diverses institutions internationales et européennes, et dont les activités sont coordonnées par la Commission européenne.

Développement et fonctionnement du réseau de transport en Europe centrale

25. Le développement des infrastructures est certes une condition nécessaire et importante de la mise en place de systèmes de transport efficaces en Europe, mais la mobilité durable ne saurait être assurée sans le cadre réglementaire, organisationnel et institutionnel requis. Aussi le Groupe juge-t-il essentiel que, parallèlement aux investissements nécessaires en matière d'infrastructure, l'Union continue de financer, par l'intermédiaire du programme PHARE, le renforcement des institutions de transport en Europe centrale. L'ordre de priorités devant régir ce financement est défini dans les partenariats pour l'adhésion et dans les programmes nationaux pour l'adoption de l'acquis, et les progrès en la matière sont indiqués dans les rapports périodiques de la Commission. Pour favoriser ce processus, les services de la Commission envisagent également de poursuivre, dans le cadre du futur processus TINA, l'étude des aspects organisationnels et juridiques des services de transport intelligents et améliorés. L'objectif visé est que chacun puisse choisir le mode de transport qui lui paraît le plus avantageux.

26. Il en va de même pour l'importance relative des besoins de développement des infrastructures routières et ferroviaires en Europe centrale. Il semble en effet que le réseau ferroviaire de la région soit généralement en meilleur état que le réseau routier et qu'il connaisse moins de problèmes de capacité. L'évolution des besoins du marché n'en rend pas moins essentielles la modernisation du réseau ferroviaire et la restructuration des compagnies de chemin de fer. Le diagramme ci-après illustre, par pays, la différence entre la route et le rail pour ce qui est des investissements requis en matière d'infrastructure.



Taux d'investissement rail/route dans les PECO

27. Dans l'Agenda 2000, la Commission a souligné combien il était urgent que les pays candidats adoptent dans le secteur ferroviaire des politiques obéissant aux lois du marché. Bien que ce soit là moins une question de financement que de volonté politique, il devient de plus en plus urgent d'agir, compte tenu de la chute déjà forte du rail dans le transport de marchandises et

de voyageurs, même si ces pays-là partent de beaucoup plus haut que le pays de l'Union européenne. Cette chute semble être due principalement à la mauvaise qualité du service fourni par les compagnies de chemin de fer d'aujourd'hui. Il est donc crucial que la modernisation des infrastructures routières soit accompagnée de mesures parallèles d'ordre juridique, organisationnel et institutionnel, pour que les compagnies ferroviaires soient plus à même de concurrencer la route. Des mesures stratégiques, coordonnées autant que possible entre les pays intéressés, contribueraient à surmonter les lacunes actuelles.

Conclusions et recommandations

28. Le processus TINA, tel qu'envisagé par le Groupe dans son mandat en 1996, a atteint l'objectif visé, à savoir la définition des éléments d'un futur réseau transeuropéen de transport et l'évaluation de leurs coûts estimatifs dans 11 pays candidats à l'adhésion. Les préparatifs en vue de l'extension du réseau transeuropéen de transport dans les pays qui adhèrent sont bien avancés.

29. Le processus TINA offre un cadre de référence pour le réseau de transport dans l'UE élargie. En tant que tel, il reflète essentiellement les besoins en matière de transport à l'échelle transnationale et devrait donc être complété par des stratégies de développement nationales et régionales que chaque pays candidat élaborerait en vue de ses investissements dans le secteur des transports. Ces stratégies devraient être complémentaires et compatibles avec les résultats du processus TINA, mais les stratégies nationales, elles, devront sans doute aller au-delà du champ d'application du processus TINA pour tenir compte des priorités régionales et locales ainsi que des besoins en matière de renforcement des institutions.

30. Certes, le Groupe n'a pas établi de liste de projets prioritaires, mais il recommande qu'en principe la priorité soit donnée au financement du réseau de base (c'est-à-dire les couloirs de transport paneuropéens se trouvant sur le territoire des pays TINA) plutôt qu'à celui des autres éléments du réseau. Il tient en outre à ce que chaque élément du réseau de base soit mis en conformité aussitôt que possible avec les normes exigées par le transport international. C'est particulièrement le cas des couloirs reliant plusieurs pays, comme les couloirs I ou IV. Leur rôle de cohésion justifie également que des fonds communautaires leur soient alloués en priorité.

31. Le mandat actuel du processus TINA s'achèvera lorsque le Groupe aura présenté le présent rapport final, en octobre 1999. Toutefois, le Groupe recommande d'envisager une phase de suivi, axée sur le contrôle de la mise en œuvre du réseau et, durant le processus d'adhésion, sur l'adaptation du réseau à l'évolution de la situation économique et du secteur des transports. Cela exigera une coordination étroite avec les partenariats d'adhésion et les programmes nationaux d'adoption de l'acquis.

32. Une stratégie d'investissement cohérente devra être mise en œuvre au cours des 15 ou 20 prochaines années. Il faudra, pour ce faire, assurer une transition en douceur entre le financement par le programme PHARE et les mécanismes de financement dont disposent les États membres, en passant par un soutien de préadhésion (ISPA), le tout étant minutieusement coordonné entre les différentes institutions de financement. À cet égard, le Groupe de hauts fonctionnaires TINA s'est révélé une instance utile pour l'élaboration de stratégies en matière de réseaux de transport, conjointement avec les pays concernés, les institutions de financement et de prêt et la Commission. Par ailleurs, les plans d'investissement nécessiteront l'élaboration de

propositions de projet spécifiques, qui soient conformes à un certain nombre de critères d'ordre économique, financier et institutionnel. L'élaboration et la mise en œuvre de méthodes d'organisation communes permettront de recenser et de poursuivre le développement de filières d'informations sur les projets. Le processus TINA devrait appuyer cette coordination.

33. Les travaux menés à bien jusqu'ici dans le cadre du processus TINA devront, à l'avenir, être coordonnés avec les activités menées dans l'Union au sujet du réseau transeuropéen de transport. Il faudra, pour ce faire, recourir à des méthodes analogues sinon identiques et disposer du même cadre pour l'établissement du rapport, en particulier pour ce qui est de la mise en place et de l'exploitation d'une base de données reposant sur les techniques du SIG.

34. Dans la prochaine étape de ce processus, le Groupe recommande que les fonctions de base ci-après soient assumées essentiellement par les services de la Commission, la BEI et d'autres institutions financières internationales :

a) 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 s'appuyant sur l'acheminement des flux d'investissement à partir de sources extérieures;

b) Promouvoir le renforcement des capacités et encourager des mesures d'ordre organisationnel et réglementaire favorisant la compétitivité du rail (dans le cadre du régime PHARE);

c) Promouvoir les mécanismes PPP pour les projets relatifs au réseau transeuropéen au sein de la future Union élargie;

d) Promouvoir des services de transport intelligents au profit du réseau TINA.

35. Une assistance technique supplémentaire sera nécessaire pour suivre les progrès accomplis ainsi que pour mettre au point et utiliser des méthodes communes d'analyse des projets et de définition des priorités, etc. Les dispositions nécessaires à une telle assistance technique devraient être prises au cours des trois ou quatre prochaines années. Les tâches pour lesquelles la Commission devra amplement s'appuyer sur cette assistance technique sont les suivantes :

a) Élaboration 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 investissements et les projets éventuels;

b) Suivi de la mise en place du futur réseau transeuropéen de transport dans les pays qui adhèrent ainsi que de l'utilisation qui en est faite, et publication régulière d'informations sur les progrès accomplis;

c) Gestion d'un système d'information géographique (SIG) et d'un réseau d'experts pour le suivi du SIG en Europe centrale, dans le cadre du SIG global actuellement mis en place par la Direction générale Transports.

36. Il sera nécessaire d'examiner les possibilités d'assistance technique en faveur des pays candidats qu'offre le développement des partenariats public-privé (PPP). Cet examen, qui nécessitera des connaissances techniques très pointues, devrait également porter sur la possibilité de désigner un interlocuteur entre le secteur public et le secteur privé, qui jouirait de la confiance de l'un et de l'autre.

37. Le Groupe recommande l'utilisation de la méthode commune d'évaluation socioéconomique des projets approuvée en septembre 1999 par le Groupe et les institutions de financement¹². Il recommande que les pays candidats participent aux travaux d'élaboration que la Commission a engagés ou doit engager au sujet de l'évaluation environnementale des projets tant à l'échelle stratégique qu'au niveau individuel. Il recommande également que les aspects environnementaux soient pris en compte dans l'évaluation socioéconomique des réseaux et des projets. Les méthodes d'évaluation futures devraient être conformes à cette recommandation.

38. La liste des éléments nécessaires au Réseau transeuropéen de transport, telle qu'elle est présentée ici, devrait servir, tant pour la Communauté européenne que pour les pays candidats, de base de négociation de l'élargissement, en ce qui concerne les infrastructures de transport. En outre, cette liste, si elle est mise à jour comme il convient, permettrait à la Commission de formuler à l'intention du Parlement européen et du Conseil d'éventuelles propositions d'amendement à la décision 1692/96, une fois que les pays candidats auront adhéré à l'Union.

39. Par ailleurs, l'expérience accumulée dans le cadre du processus TINA pourrait éventuellement servir de base à l'examen et à la planification du développement des infrastructures de transport dans le contexte du Pacte de stabilité pour l'Europe du Sud-Est.

40. Le Groupe de hauts fonctionnaires TINA s'est révélé un rouage essentiel de la coordination du développement intégré des infrastructures en Europe centrale. Il est recommandé que le Groupe poursuive ses travaux en vue de faciliter l'intégration des pays candidats dans l'Union européenne.

En tant que moyen d'évaluation des besoins en infrastructures de transport en Europe centrale, le processus TINA a atteint ses objectifs. Il devrait à présent être suivi d'un processus d'adaptation du Réseau d'infrastructures de transport en Europe centrale et orientale.

¹² "TINA Appraisal Guidance", University of Leeds, octobre 1999.

Annexes

Cartes :

Réseau ferroviaire TINA

Réseau routier TINA

Réseau TINA - cartes nationales

"Réseau minimum" pour le rail et la route en 2015

Réseau ferroviaire TINA - données de trafic pour 1995

Réseau routier TINA - données de trafic pour 1995

Réseau ferroviaire TINA - prévisions de trafic pour 2015

Réseau routier TINA - prévisions de trafic pour 2015

Tableaux :

Investissements cumulatifs par pays (tableaux récapitulatifs)

Récapitulatif pour la Bulgarie

Liaisons de transport	Longueur	Coût estimatif (en millions d'euros)
Chemins de fer	2 095 km	2 130,00
<i>Dont réseau de base</i>	<i>1 702 km</i>	<i>1 930,00</i>
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	<i>393 km</i>	<i>200,00</i>
Routes	2 025 km	2 263,50
<i>Dont réseau de base</i>	<i>1 658 km</i>	<i>2 165,50</i>
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	<i>367 km</i>	<i>98,00</i>
Voies navigables	471 km	0,00
Nœuds du réseau	Nombre	Coût estimatif (en millions d'euros)
Aéroports	4	241,40
Ports fluviaux	9	54,90
Ports maritimes	2	515,34
Terminaux	2	73,00
TOTAL		5 278,14

Récapitulatif pour Chypre

Liaisons de transport	Longueur	Coût estimatif (en millions d'euros)
Routes	425 km	528,41
Nœuds du réseau	Nombre	Coût estimatif (en millions d'euros)
Aéroports	2	257,10
Ports maritimes	2	270,00
TOTAL		1 055,51

Récapitulatif pour la République tchèque

Liaisons de transport	Longueur	Coût estimatif (en millions d'euros)
Chemins de fer	2 341 km	3 711,11
<i>Dont réseau de base</i>	889 km	1 904,43
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	1 452 km	1 806,68
Routes	1 898 km	5 829,15
<i>Dont réseau de base</i>	831 km	2 387,08
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	1 067 km	3 442,07
Voies navigables	334 km	398,10
Nœuds du réseau	Nombre	Coût estimatif (en millions d'euros)
Aéroports	3	231,00
Ports fluviaux	11	24,70
Terminaux	16	8,50
TOTAL		10 202,56

Récapitulatif pour l'Estonie

Liaisons de transport	Longueur	Coût estimatif (en millions d'euros)
Chemins de fer	657 km	259,29
<i>Dont réseau de base</i>	430 km	183,21
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	227 km	76,08
Routes	1 000 km	289,93
<i>Dont réseau de base</i>	404 km	114,29
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	596 km	175,64
Nœuds du réseau	Nombre	Coût estimatif (en millions d'euros)
Aéroports	1	35,70
Ports maritimes	6	43,21
Terminaux	0	0,00
TOTAL		628,13

Récapitulatif pour la Hongrie

Liaisons de transport	<i>Longueur</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Chemins de fer	2 727 km	4 030,30
<i>Dont réseau de base</i>	1 619 km	2 914,80
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	1 108 km	1 115,50
Routes	1 448 km	4 632,00
<i>Dont réseau de base</i>	1 181 km	3 832,00
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	267 km	800,00
Voies navigables	417 km	400,00
Nœuds du réseau	<i>Nombre</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Aéroports	1	286,00
Ports fluviaux	6	92,00
Terminaux	19	726,00
TOTAL		10 166,30

Résumé pour la Lettonie

Liaisons de transport	<i>Longueur</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Chemins de fer	1 343 km	942,10
<i>Dont réseau de base</i>	700 km	510,10
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	643 km	432,00
Routes	1 520 km	376,23
<i>Dont réseau de base</i>	830 km	277,92
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	690 km	98,31
Nœuds de réseau	<i>Nombre</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Aéroports	3	74,00
Ports maritimes	3	569,30
Terminaux	3	28,03
TOTAL		1 989,66

Récapitulatif pour la Lituanie

Liaisons de transport	<i>Longueur</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Chemins de fer	1 100 km	1 316,99
<i>Dont réseau de base</i>	937 km	1 268,09
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	163 km	48,90
Routes	1 617 km	516,95
<i>Dont réseau de base</i>	817 km	354,70
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	800 km	162,25
Voies navigables	278 km	0,00
Nœuds de réseau	<i>Nombre</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Aéroports	3	92,50
Ports fluviaux	1	0,00
Ports maritimes	1	396,00
Terminaux	2	0,00
TOTAL		2 322,44

Récapitulatif pour la Pologne

Liaisons de transport	<i>Longueur</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Chemins de fer	5 529 km	14 612,20
<i>Dont réseau de base</i>	3 651 km	9 718,00
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	1 878 km	4 894,20
Routes	4 723 km	17 549,95
<i>Dont réseau de base</i>	3 315 km	12 538,95
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	1 408 km	5 011,00
Voies navigables	1 213 km	436,50
Nœuds de réseau	<i>Nombre</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Aéroports	8	2 930,75
Ports fluviaux	16	0,35
Ports maritimes	4	716,61
Terminaux	19	176,85
TOTAL		36 423,21

Récapitulatif pour la Roumanie

Liaisons de transport	<i>Longueur</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Chemins de fer	3 163 km	5 191,70
<i>Dont réseau de base</i>	<i>1 977 km</i>	<i>3 651,00</i>
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	<i>1 186 km</i>	<i>1 540,70</i>
Routes	2 524 km	5 139,30
<i>Dont réseau de base</i>	<i>1 597 km</i>	<i>4 819,30</i>
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	<i>927 km</i>	<i>320,00</i>
Voies navigables	1 167 km	257,90
Nœuds du réseau	<i>Nombre</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Aéroports	9	114,40
Ports fluviaux	13	134,50
Ports maritimes	1	373,20
Terminaux	16	0,00
TOTAL		11 211,00

Récapitulatif pour la Slovaquie

Liaisons de transport	<i>Longueur</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Chemins de fer	1 400 km	1 914,50
<i>Dont réseau de base</i>	<i>848 km</i>	<i>1 727,70</i>
<i>dont éléments supplémentaires</i>	<i>552 km</i>	<i>186,80</i>
Routes	949 km	4 602,74
<i>Dont réseau de base</i>	<i>693 km</i>	<i>3 678,13</i>
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	<i>256 km</i>	<i>924,61</i>
Voies navigables	172 km	0,00
Nœuds de réseau	<i>Nombre</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Aéroports	3	26,15
Ports fluviaux	2	0,00
Terminaux	5	0,00
TOTAL		6 543,39

Récapitulatif pour la Slovénie

Liaisons de transport	<i>Longueur</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Chemins de fer	569 km	3 011,09
<i>Dont réseau de base</i>	<i>569 km</i>	<i>3 011,09</i>
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	<i>0 km</i>	<i>0,00</i>
Routes	565 km	2 576,00
<i>Dont réseau de base</i>	<i>565 km</i>	<i>2 576,00</i>
<i>Dont éléments supplémentaires</i>	<i>0 km</i>	<i>0,00</i>
Nœuds du réseau	<i>Nombre</i>	<i>Coût estimatif (en millions d'euros)</i>
Aéroports	3	127,30
Ports maritimes	1	60,00
Terminaux	4	0,00
TOTAL		5 774,39
