

---

## Développer les réseaux transeuropéens de transport

Quels financements pour une politique ambitieuse?

---

**Luis Miotti,  
Frédérique Sachwald,  
Vincent Vasques**

*Août 2005*

## **Remerciements**

*Ce texte s'appuie notamment sur les contributions et les débats du colloque organisé par l'Ifri le 15 juin 2005 et dont le programme est en annexe. Nous remercions tous les contributeurs pour leur participation, les documents qu'ils ont pu nous transmettre et leurs commentaires sur une première version du texte. Les opinions exprimées et les éventuelles erreurs sont de la responsabilité des auteurs.*

## **Les auteurs**

Luis Miotti est maître de conférences à l'Université Paris 13 et chercheur associé à l'Ifri (miotti@ifri.org)

Frédérique Sachwald est responsable des Études économiques à l'Ifri , (sachwald@ifri.org)

Vincent Vasques est assistant de recherche à l'Ifri et doctorant à l'université de Paris 13 (vasques@ifri.org)

L'Ifri est, en France, le principal centre indépendant de recherche, d'information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en 1979 par Thierry de Montbrial, l'Ifri est une association reconnue d'utilité publique (loi de 1901). Il n'est soumis à aucune tutelle administrative, définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux.

Tous droits réservés - Ifri, 2005 - [www.ifri.org](http://www.ifri.org)

Institut français des relations internationales  
27 rue de la Procession - 75740 Paris Cedex 15 - France  
Tél. : 33 (0)1 40 61 60 00 - Fax: 33 (0)1 40 61 60 60

# Sommaire

<u>Résumé.....</u>	<u>1</u>
<u>Abstract.....</u>	<u>2</u>
<u>Introduction.....</u>	<u>3</u>
<u>I- Faire des réseaux transeuropéens de transport une vraie priorité.....</u>	<u>5</u>
<u>A. Bilan financier 1996-2003 .....</u>	<u>5</u>
<u>B. Perspectives d'évolution du budget européen .....</u>	<u>7</u>
<u>C. Scénarios de financement à l'horizon 2020.....</u>	<u>8</u>
<u>II- De nouvelles sources de financement pour les RTE.....</u>	<u>11</u>
<u>A. La réforme du Pacte de stabilité et de croissance.....</u>	<u>11</u>
<u>B. La réallocation des fonds au sein du budget européen.....</u>	<u>12</u>
<u>C. Des financements innovants.....</u>	<u>13</u>
<u>D. Une agence dotée de ressources propres pour les RTE.....</u>	<u>15</u>
<u>III- Les réseaux transeuropéens au service de la stratégie de Lisbonne... </u>	<u>18</u>
<u>Références.....</u>	<u>21</u>
<u>Annexe 1. Programme du colloque du 15 juin 2005.....</u>	<u>22</u>
<u>Annexe 2. Chronogramme des projets prioritaires.....</u>	<u>23</u>

# Résumé

Depuis le traité de Maastricht, l'Union européenne a lancé une politique ambitieuse de développement de réseaux transeuropéens de transport. Une dizaine d'années après le lancement de cette politique, le bilan est décevant. Le Livre blanc sur la politique européenne des transports de 2001 a mis en évidence l'inadéquation entre les objectifs affichés et les moyens financiers mobilisés pour les réseaux transeuropéens. En 2003, le rapport Van Miert a estimé que les retards dans la réalisation des réseaux transeuropéens sont aussi imputables à la combinaison de choix nationaux donnant la priorité aux projets d'importance locale et à un manque de coordination interétatique. Ce rapport a été suivi d'un processus de relance de la politique des réseaux transeuropéens pour assurer une meilleure intégration de l'Union à 25 et contribuer à la stratégie de Lisbonne. La Commission européenne a ainsi proposé un programme d'accélération de la mise en œuvre des projets prioritaires et un accroissement de leur financement pour la période 2007-2013. Dans le même temps, la liste des projets prioritaires s'est allongée pour tenir compte des retards et des projets dans les nouveaux pays membres. Le problème du financement reste donc particulièrement préoccupant.

Ce *Policy Paper* propose une actualisation des perspectives de financement des réseaux transeuropéens jusqu'en 2020. Notre scénario, pourtant construit à partir d'hypothèses optimistes, indique que sans nouvelle source de financement, la réalisation des projets prioritaires devra être rééchelonnée. La deuxième partie mène une analyse critique des nouvelles sources de financement qui ont été avancées. Plusieurs solutions novatrices pourraient être combinées, mais la création d'une agence européenne dotée de ressources propres apparaît comme particulièrement intéressante pour améliorer le financement et le suivi du développement des réseaux transeuropéens. La troisième partie souligne que la question du financement peut difficilement être isolée des choix en matière de réseaux transeuropéens et, au-delà, de la définition d'une politique cohérente à l'échelle de l'Union. Elle pourrait ainsi s'inscrire dans le cadre des réflexions sur la relance de la stratégie de Lisbonne et le renforcement de la légitimité de l'UE à travers des réalisations concrètes.

## Abstract

After the Maastricht Treaty, the European Union has launched an ambitious program to develop Trans-European Networks for transport, but results have been quite disappointing. In 2001, the White Paper on the European transport policy pointed to a discrepancy between the objectives of the program and its financial resources. In 2003, the Van Miert report concluded that delays in the realization of European transport networks were also the result of the combination of national choices in favour of local projects and to a lack of coordination between countries. Since this report, the Trans-European Network policy has been given a new impetus in order to improve integration among the 25 members and contribute to the Lisbon strategy. The European Commission has put forward a program for the acceleration of priority projects, combined with the proposal to increase the budget for transport networks. At the same time, the list of priority projects was made longer in order to take into account delays as well as new projects in the new member states. The question of financing therefore remains acute.

This policy paper first updates the financial perspectives of the Trans-European transport networks up to 2020. Our scenario is based on optimistic hypotheses but nevertheless indicates that, unless new sources of financing are found, priority projects will have to be rescheduled. The second part of the paper examines the new sources of financing that are being debated. Several novel solutions could be combined, but the creation of a European agency with dedicated resources looks particularly promising in order to improve the financing as well as the monitoring of pan-European networks. Part three draws attention to the interactions between the issue of financing and the choices made with regard to Trans-European transport networks and, beyond, to the importance of defining a coherent transport policy at the level of the Union. In such a perspective, the realisation of European transport networks could contribute to the current efforts to update the Lisbon strategy and rebuild EU legitimacy through concrete achievements.

# Introduction

---

En 1993, le traité de Maastricht a ouvert la voie à une politique européenne des infrastructures de transport qui pourrait contribuer à l'intégration de l'Union. Le Livre blanc sur la croissance, la compétitivité et l'emploi a alors proposé le lancement d'un vaste plan de relance à l'échelle européenne pour stimuler la croissance et enrayer la montée du chômage. La réalisation de réseaux transeuropéens de transports, d'énergie et des télécommunications à l'horizon 2010 constituait le coeur du dispositif. Cependant, du fait de son manque d'implication dans leur financement, l'Union n'a pas su accompagner la réalisation des projets prioritaires de la « liste d'Essen » de 1994.

Le Livre blanc sur la politique européenne des transports de 2001 mettait en évidence l'inadéquation patente entre les objectifs affichés et les moyens financiers mobilisés par l'UE pour les réseaux transeuropéens (RTE). Selon le rapport Van Miert rendu en 2003, les retards dans la réalisation des réseaux transeuropéens sont aussi imputables à la combinaison de choix nationaux donnant la priorité aux projets locaux plutôt qu'aux projets européens et à un manque de coordination interétatique.

Depuis 2003, le rapport van Miert a été suivi d'un processus de relance de la politique des réseaux transeuropéens, promus comme moyens d'assurer une meilleure intégration de l'Union à 25 et une croissance durable, plus respectueuse de l'environnement. Ce rôle a notamment été souligné par l'Action européenne pour la croissance adoptée par le Conseil de décembre 2003 et par le rapport Kok (2004) sur la stratégie de Lisbonne. Dans cette perspective, la Commission a proposé un programme d'accélération de la mise en œuvre des projets prioritaires et un accroissement du financement des RTE dans les perspectives budgétaires 2007-2013<sup>1</sup>. Dans le même temps, la liste des projets prioritaires s'est allongée pour tenir compte des retards et des projets dans les nouveaux pays membres. Le problème du financement reste donc particulièrement préoccupant.

Ce *Policy Paper* établit un bilan du financement des RTE-T et un scénario pour les projets à 2020. Les estimations indiquent que, sans nouvelle source de financement et même avec des hypothèses optimistes concernant les financements publics, la réalisation des projets prioritaires devra être étalée dans le temps. La deuxième partie propose une analyse critique des nouvelles sources de financement qui ont été avancées.

---

<sup>1</sup> La Commission a aussi nommé en juillet 2005 des coordinateurs, chacun en charge d'un projet prioritaire. Ils rendront un rapport annuel sur l'avancement du projet dont ils ont la charge (COM 2005).

Plusieurs solutions novatrices pourraient être combinées, mais la création d'une agence européenne dotée de ressources propres apparaît comme particulièrement intéressante pour améliorer le financement et le suivi du développement des réseaux transeuropéens. La troisième partie souligne que la question du financement peut difficilement être isolée des choix en matière de réseaux transeuropéens et, au-delà, de la définition d'une politique cohérente à l'échelle de l'Union.

Cette contribution à l'analyse de la politique des réseaux transeuropéens de transport s'appuie sur les travaux menés à l'ifri et sur les débats lors du colloque organisé le 15 juin 2005 et dont le programme figure en annexe 1.

# **I- Faire des réseaux transeuropéens de transport une vraie priorité**

---

**S**ur les 14 projets prioritaires de la liste d'Essen, 3 seulement sont terminés et 5 devraient l'être d'ici 2007. Au total, un tiers seulement des projets a été réalisé, l'avancement étant concentré sur les tronçons nationaux et les retards sur les connexions transnationales. Au rythme actuel, les projets planifiés pour 2010 ne seraient réalisés au mieux qu'en 2025 (Mayet 2005). Le problème du financement a été central dans les retards pris par les projets de réseaux transeuropéens de transport. Une analyse de la structure du financement peut donc permettre d'identifier les facteurs importants dans la remise en cause du caractère prioritaire des RTE.

## ***A. Bilan financier 1996-2003***

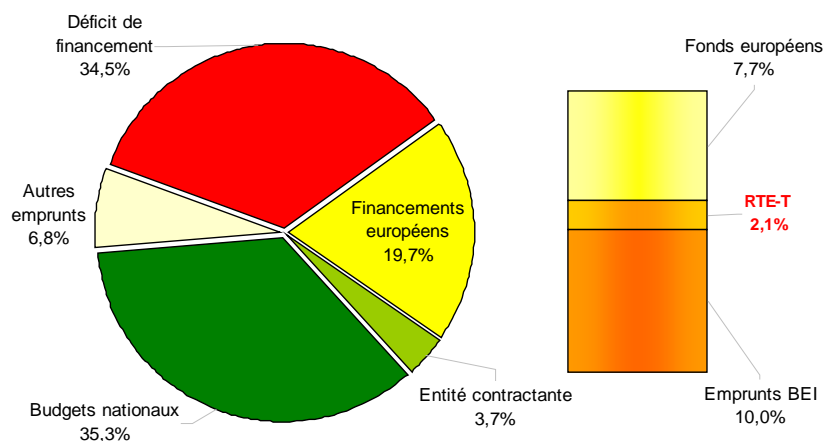
Le bilan financier de la période 1996-2003 souligne tout d'abord la faiblesse de la contribution du budget européen par rapport aux budgets nationaux (graphique 1). De plus, les fonds européens (cohésion et structurels) constituent la majorité des financements européens, la ligne budgétaire RTE apportant très faible une contribution. Le graphique 1 fait aussi apparaître un déficit de financement élevé. Cette structure de financement explique en grande partie le manque de coordination entre priorités nationales et européennes et, par conséquent, les retards importants subis par les projets d'Essen.

L'insuffisance du financement communautaire s'est doublée d'un saupoudrage des fonds disponibles ne permettant pas de catalyser les financements publics nationaux et privés. Les décisions nationales se sont traduites par le l'utilisation des fonds disponibles pour divers projets non prioritaires. Au final, de nombreux projets à vocation nationale ont été menés à bien alors que la majorité des projets prioritaires européens n'ont pas encore abouti. De façon générale, les difficultés de mise en œuvre des projets de réseaux transeuropéens suggèrent que cette politique souffre d'une mauvaise application du principe de subsidiarité qui, en l'occurrence, demanderait de donner davantage de responsabilités au niveau communautaire. Le rôle fondamental du financement national ne permet pas de suffisamment prendre en compte les enjeux européens et entraîne



un sous-investissement au regard des retombées potentielles à l'échelle européenne.

**Graphique 1. Structure du financement des projets RTE d'Essen, 1996-2003  
( % du financement total)**



Le graphique concerne les projets d'Essen (sauf n°8, 13 et 14). Les fonds européens incluent le fond de cohésion et les fonds structurels.

Source : calculs à partir de FIEC (2004)

Depuis le traité de Maastricht, la politique communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport a été conçue comme un instrument d'intégration. Les RTE-T sont désormais considérés comme essentiels au développement économique et politique de l'Union européenne compte tenu des insuffisances de réseaux de transports actuels, notamment dans les nouveaux pays membres. Les réseaux européens doivent aussi contribuer à la croissance durable dans l'UE à travers la mise en œuvre de moyens de transport moins polluants.

La relance du processus et la volonté affichée de faire des RTE un outil de la stratégie de croissance au niveau européen mais aussi de la promotion d'une croissance respectueuse de l'environnement fait de leur réalisation un objectif important de l'UE. En 2003, l'initiative pour la croissance de la Commission européenne a réaffirmé l'importance de mener à bien les projets de réseaux transeuropéens identifiés par le rapport Van Miert (2003). La nouvelle liste des projets prioritaires, qui doivent consolider les infrastructures européennes et promouvoir l'intermodalité, représente un coût total de 225 milliards d'euros d'ici 2020.<sup>2</sup> Reste à résoudre le problème du financement pour assurer cette relance de la politique des réseaux transeuropéens.

---

<sup>2</sup> Voir l'annexe 2 pour un chronogramme des projets.

## B. Perspectives d'évolution du budget européen

Le cadre financier proposé par la Commission pour 2007-2013 prévoit une augmentation substantielle de la ligne budgétaire destinée aux RTE (tableau 1). L'augmentation des subventions est cependant progressive et n'approche qu'en fin de période le montant annuel jugé nécessaire par le rapport Van Miert pour réaliser les projets prioritaires (4 ou 5 milliards d'euros par an). La ligne RTE ne représentera d'ailleurs que 2% du budget 2007-2013.

**Tableau 1. Proposition de la DG-TREN pour le cadre financier (2007-2013)**  
(en millions d'euros)

	Pour mémoire 2004	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total	Moyenne annuelle
RTE	597	915	1 788	2 352	2 885	3 555	4 252	4 943	20 690	2 956
RTE-T	575	895	1 768	2 302	2 835	3 495	4 192	4 863	20 350	2 907
Energie	22	20	20	50	50	60	60	80	340	49
Marco Polo	20	30	50	100	130	130	150	150	740	106
Galileo	100	500	200	150	100	50	50		1 000	143
Total	717	1 445	2 038	2 602	3 115	3 735	4 402	5 093	22 430	3 204

Source : Commission européenne

Étant donné la faiblesse des fonds consacrés aux RTE, le budget européen joue avant tout un rôle incitatif pour coordonner les autres sources de financement : fonds structurels, prêts de la BEI et budgets nationaux. Le déficit de financement prévisible pour les projets prioritaires (voir ci-dessous) incite au pessimisme quant à l'ampleur de l'effet catalyseur des fonds européens pour la réalisation des réseaux transeuropéens. Les financements communautaires ne pourront sans doute être substantiels et atteindre des taux de cofinancement de 30 à 50 % que pour les tronçons transfrontaliers des ouvrages de grande importance<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Gilles Savary a souligné lors du colloque que, par conséquent, la grande majorité des projets ne recevront que de très faibles contributions européennes. Cela entraînera une déception des collectivités locales qui tendent à croire que les taux de cofinancement annoncés par la Commission sont accessibles à l'ensemble des travaux liés aux RTE.

## C. Scénarios de financement à l'horizon 2020

Nous construisons un scénario de financement de façon à anticiper les problèmes de financement qui peuvent se poser pour la réalisation des projets prioritaires à l'horizon 2020. Notre scénario, construit à partir d'hypothèses pourtant optimistes sur l'évolution des différentes contributions (budgets nationaux, ligne RTE-T, fonds européens, crédits de la BEI), indique que la part du coût initial des projets non financée est réduite mais ne disparaît pas au cours de la période 2003-2020<sup>4</sup>. Des efforts réels de la part des budgets nationaux et communautaire ne suffiront donc pas à assurer le financement des RTE-T, dont l'évolution est illustrée par les graphiques 2 et 3 ci-dessous.

Les calculs s'appuient sur les bilans financiers de la période 1996-2006, les perspectives budgétaires pour 2007-2013 (tableau 1 ci-dessus) et les informations disponibles auprès de la Commission concernant le coût et le financement des projets à 2020<sup>5</sup>. Ils sont établis avec l'hypothèse que les prévisions de la Commission concernant les coûts et les financements seront respectées - hypothèse optimiste en l'état actuel des négociations sur le budget 2007-2013. Les hypothèses concernant la contribution des fonds européens et des prêts de la BEI (50 milliards d'euros entre 2003 et 2010 pour les projets donnant droit au système *quick start*) s'appuient sur les informations fournies par la Commission pour 1996-2013. Pour 2014-2020 nous faisons l'hypothèse que l'intervention de la BEI reste de 20% du coût des projets et que les efforts budgétaires de la ligne RTE-T et des fonds européens sont reconduits.

En outre, nous faisons l'hypothèse que l'effort budgétaire national augmentera, de 17 milliards d'euros pour 1996-2002 à 20 milliards pour les périodes de six ans suivantes. Le scénario suppose donc que les contributions budgétaires<sup>6</sup> nationales augmenteront malgré les contraintes budgétaires nationales. En effet, le financement de projets dont le nombre et le coût ont augmenté (notamment sur le territoire des nouveaux membres), pourrait s'avérer particulièrement difficile compte tenu de la contrainte du Pacte de stabilité dont l'assouplissement récent ne vise pas directement les dépenses d'infrastructure<sup>7</sup>. De plus, le nombre de projets concernant les nouveaux membres et la taille limitée de leurs économies et des budgets nationaux doit entraîner un rôle accru de la solidarité européenne par l'intermédiaire des fonds structurels et des fonds de cohésion.

---

<sup>4</sup> Passant selon nos estimations de 35% pour 1996-2003 à 32% pour 2003-2020.

<sup>5</sup> Le coût total des projets actualise l'estimation présentées par la COM 2003-564 à partir d'informations récentes de la Commission. L'annexe 2 reprend le chronogramme des projets prioritaires.

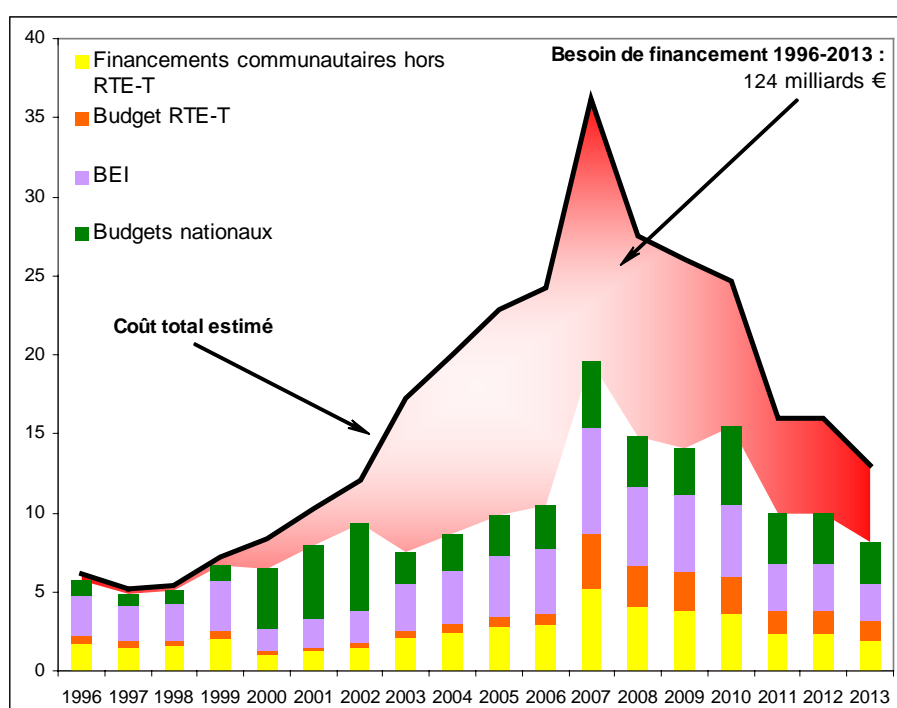
<sup>6</sup> Ce soutien est supposé direct, s'ajoutant aux emprunts effectués auprès de la BEI.

<sup>7</sup> Voir partie II-A sur cette question.

Les estimations reposent enfin sur l'hypothèse de calcul que la contribution de chaque source de financement suit le profil de coût des projets.

Le graphique 2 révèle un besoin de financement considérable de 124 milliards d'euros pour la période 1996-2013. Le graphique indique en outre que le besoin de financement se concentre sur la période 2003-2010, durant laquelle se cumulent les projets d'Essen retardés et le démarrage de nouveaux projets.

**Graphique 2. Scénario initial de financement des RTE-T, 1996-2013**  
(en milliards d'euros)

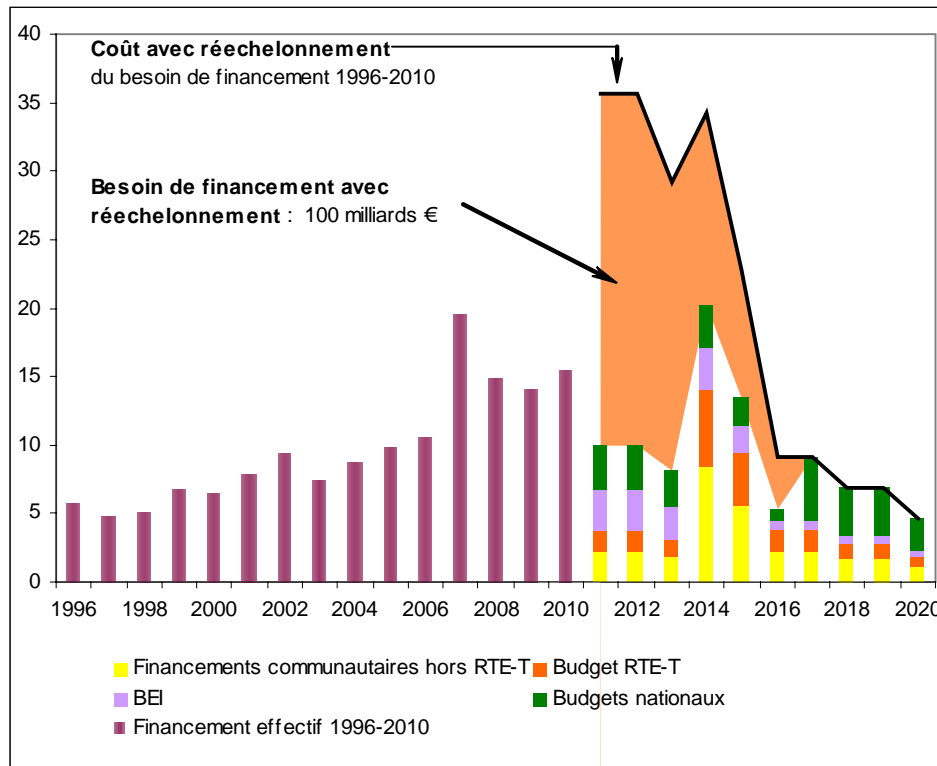


Source : Calculs des auteurs

Le besoin de financement de la période 1996-2013 s'explique par la faiblesse des sources de financement mais aussi par l'augmentation du coût des projets prioritaires (réévaluation du coût, augmentation du nombre des projets). Ce besoin de financement se traduit par des retards dans la réalisation des projets, mais pourrait aussi entraîner la remise en cause du caractère prioritaire de certains d'entre eux. Dans la mesure où des tronçons non financés pourraient être reportés, une nouvelle courbe de coût des projets peut être projetée à partir de 2010, date à laquelle la Commission envisage de dresser un bilan d'exécution des projets prioritaires. Nous supposons donc un rééchelonnement de l'écart de financement de la période 1996-2010 sur la période 2010-2020 en suivant le profil du coût initial des projets. Cette hypothèse revient à transférer le problème de financement à la dernière sous période.

Le graphique 3 illustre ce scénario avec rééchelonnement. Concernant les financements communautaires, on suppose un renouvellement du budget RTE, soit 23 milliards d'euros (montant échelonné en fonction du coût des projets) ainsi que des fonds structurels et de cohésion. Les hypothèses du scénario initial concernant l'intervention de la BEI et des budgets nationaux sont reconduites.

**Graphique 3. Scénario avec rééchelonnement des projets, 1996-2020**  
(en milliards d'euros)



Source : Calculs des auteurs

Malgré le caractère résolument optimiste de ce scénario, notamment pour les contributions nationales et les fonds européens, le déficit de financement demeure important à 100 milliards d'euros. Le maintien des efforts budgétaires nationaux et européens ne permettent donc pas de résorber le besoin de financement constaté sur la période 1996-2010. Ce déficit de financement se traduira par des retards importants, voire par l'abandon de certains projets et ceci d'autant plus que le besoin de financement se creusera sans doute encore du fait de la réévaluation des coûts, qui est habituelle pour ce type d'ouvrages.

Cet exercice prospectif souligne une fois de plus les difficultés de financement hypothéquant la réalisation à 2020 des projets prioritaires (Mayet 2005), même avec des efforts soutenus de la part des principales sources de financement publiques. Il souligne donc l'intérêt de la réflexion sur le rôle de financements complémentaires, qui permettraient de faire des réseaux transeuropéens une vraie priorité des politiques de l'UE.

## **II- De nouvelles sources de financement pour les RTE**

---

**S**i l'inadéquation entre les objectifs affichés et les moyens financiers à la disposition de la Communauté persiste, le scénario d'Essen, c'est-à-dire l'accumulation de retards très importants et le manque de cohérence dans la réalisation des réseaux transeuropéens, pourrait bien se reproduire. Ce scénario serait d'autant plus probable que les perspectives de financement national des projets d'infrastructures apparaît aussi plutôt faible, compte tenu des contraintes budgétaires qui pèsent sur les administrations publiques.

Cette deuxième partie passe en revue les différentes sources de financement potentielles qui ont été évoquées au cours des dernières années pour renforcer la capacité de mener à bien les projets de réseaux transeuropéens.

### ***A. La réforme du Pacte de stabilité et de croissance***

L'importance de la part nationale dans le total des investissements réalisés dans les RTE explique que la capacité de financement des différents gouvernements soit une composante centrale de l'équation budgétaire des projets. D'où l'intérêt suscité par les débats récents qui ont entouré la révision du pacte de stabilité et de croissance.

Le Pacte de stabilité a fait l'objet de nombreuses critiques et plusieurs économistes ont proposé que les règles de politique budgétaire soient exprimées différemment : soit en termes de solde structurel, c'est-à-dire corrigé de l'influence des fluctuations conjoncturelles, soit en tenant compte de la composition du solde et, en éliminant les investissements publics. Leurs bénéfices s'étendent sur de nombreuses années, ce qui peut justifier que les investissements soient financés sur une durée équivalente et retirés du périmètre pris en compte par le pacte de stabilité et de croissance. Le budget pourrait ainsi être divisé en un budget courant, qui doit inscrire l'amortissement du capital public en dépense et qui doit être équilibré, et un budget d'investissement qui peut être financé par l'emprunt.

Les difficultés de mesure de la partie du déficit à considérer comme conjoncturelle et du périmètre à retenir pour l'investissement public ont fait

craindre qu'une telle réforme du pacte de stabilité n'entraîne des dérives. Par exemple, faudrait-il conserver la définition des comptes nationaux ou intégrer toutes les dépenses préparant l'avenir, comme l'éducation ou la recherche ? Les gouvernements pourraient être incités à accroître les investissements publics pour des raisons purement conjoncturelles.

En fait, cette voie a été largement exclue par l'accord du Conseil Européen de mars 2005. Cet accord prévoit plus de pragmatisme dans la prise en compte des effets des cycles économiques et de l'hétérogénéité des pays pour appliquer les règles du pacte. Il prévoit aussi une meilleure appréciation de la dynamique d'endettement dans les différents pays. Enfin, l'accord évoque l'appréciation de la contribution de certaines dépenses au potentiel de croissance, mais ne prend pas de disposition précise concernant tel ou tel type d'investissement – que ce soit pour la recherche ou les infrastructures.

## ***B. La réallocation des fonds au sein du budget européen***

L'insuffisance des interventions européennes destinées au financement des projets prioritaires représente une contrainte forte qui pèse sur leur réalisation. La réallocation des crédits accordés à la PAC pourrait permettre une augmentation des interventions de la Communauté et contribuer au financement des projets prioritaires définis en 2004. Cette proposition, envisagée par certains économistes<sup>8</sup>, se justifie par l'impact des dépenses dites "de compétitivité" (recherche, infrastructures, technologies de l'information) sur le potentiel de croissance de l'Europe. Elle s'inscrit dans le débat plus général sur la PAC qui porte aussi bien sur ses objectifs que sur ses effets pervers. Ce débat, ouvert fin 2003 par le rapport Sapir, a été récemment relancé par la position prise par le Royaume-Uni dans le débat budgétaire européen.

La part des crédits accordés à la PAC reste importante pour la période 2007-2013. Depuis 2000, les crédits d'engagements alloués à la PAC sont en diminution mais représenteraient encore près de 30 % du total des crédits en 2013, contre 40 % en 2000. La réduction de la part des ressources budgétaires de l'UE allouées à la PAC est limitée par l'accord conclu en 2002 à l'initiative de la France et de l'Allemagne pour geler le montant global accordé à l'agriculture. Mais Tony Blair pourrait réussir à rouvrir ce dossier lors de la présidence britannique de l'UE fin 2005. Dans cette perspective, il resterait à voir si l'investissement dans les RTE est favorisé dans le cadre des dépenses « de modernisation », pour reprendre le terme du premier ministre britannique.

---

<sup>8</sup> Les débats s'appuient notamment sur les propositions du rapport Sapir (2003), qui propose une réallocation des ressources en faveur de la recherche et des réseaux transeuropéens.

## **C. Des financements innovants**

Les autorités publiques des États membres ont souvent recours à des partenariats public-privé (PPP) pour réaliser des projets d'infrastructure, notamment dans les domaines des transports, de la santé publique, de l'éducation et de la sécurité. Les instances européennes ont suggéré de recourir aux PPP pour contribuer au financement des réseaux transeuropéens de transport<sup>9</sup>. Dans le cadre de l'Initiative pour la Croissance, le Conseil a approuvé une série de mesures visant à accroître les investissements dans les infrastructures transeuropéennes et dans la recherche et du développement, notamment par la mise en place de PPP.

Le recours à des PPP en complément des financements publics peut être envisagé pour certaines catégories de projets. Il s'agit en particulier des projets qui peuvent générer des recettes, tels que les ports, les aéroports ainsi qu'une bonne partie des tronçons autoroutiers. Ces projets permettent de satisfaire les conditions de mise en place des PPP, qui sont brièvement rappelées dans l'encadré 1. Les projets ferroviaires offrent une rentabilité moindre et plus incertaine, ce qui les rend moins susceptibles de bénéficier de PPP.

La répartition des risques constitue la clé de partenariats public-privé réussis (encadré 1) et la Commission réfléchit à la possibilité d'octroyer des garanties d'emprunts pour couvrir les risques de revenus insuffisants dans les premières années d'exploitation des grandes infrastructures. En mars 2005, elle a proposé la création d'un instrument de garantie des financements des projets prioritaires, dont la gestion serait confiée à la BEI. Cette proposition répond à une demande formulée par le Conseil en décembre 2003 dans le cadre de l'Initiative pour la croissance. L'allocation d'un milliard d'euros serait destinée en priorité à soutenir des PPP pour couvrir les risques des premières années d'exploitation (ligne de crédit *stand by*).

---

<sup>9</sup> Voir COM(2003b) et Van Miert (2003).



### Encadré 1. Les partenariats public-privé

D'après le Livre vert sur les PPP (COM 2004), ce terme se réfère à des formes de coopération entre les autorités publiques et les entreprises qui visent à assurer le financement, la construction, la rénovation, la gestion ou l'entretien d'une infrastructure, ou la fourniture d'un service d'intérêt public.

Les opérations de PPP ont un ensemble de caractéristiques communes.

- La **durée relativement longue de la relation**, implique une coopération entre le partenaire public et le partenaire privé, qui peut porter sur divers aspects du projet à réaliser.
- Le **mode de financement du projet**, assuré pour partie par le secteur privé, donne parfois lieu à des montages complexes entre divers acteurs. Des financements publics, parfois très importants, peuvent venir s'ajouter aux financements privés.
- Le **rôle important de l'opérateur économique**, qui participe à différents stades du projet (conception, réalisation, mise en œuvre, financement). Le partenaire public se concentre essentiellement sur la définition des objectifs à atteindre (intérêt public, qualité des services, tarification) et assure le contrôle du respect de ces objectifs.
- La **répartition des risques** entre le partenaire public et le partenaire privé, sur lequel sont transférés des aléas traditionnellement supportés par le secteur public. Le partenaire privé n'assume cependant pas nécessairement tous les risques liés à l'opération. La répartition précise des risques s'effectue au cas par cas, en fonction des capacités respectives des parties en présence à évaluer, contrôler et gérer ceux-ci.

Au cours de la dernière décennie, les PPP se sont développés dans de nombreux domaines. Face aux contraintes budgétaires auxquelles doivent faire face les États membres, les PPP répondent à un besoin de financement privé pour développer l'investissement public. Le recours aux PPP s'explique également par la volonté de bénéficier davantage du savoir-faire et des méthodes de fonctionnement du secteur privé dans le secteur public. Le développement des PPP s'inscrit par ailleurs dans l'évolution plus générale du rôle de l'État dans la sphère économique, passant d'un rôle d'opérateur direct à un rôle d'organisateur, de régulateur et de contrôleur.

S'il est vrai que la coopération entre public et privé peut offrir des avantages microéconomiques permettant de réaliser un projet au meilleur rapport qualité/prix tout en préservant les objectifs d'intérêt public, le recours aux PPP ne saurait être présenté comme une solution miracle pour le secteur public face aux contraintes budgétaires. L'expérience montre que, pour chaque projet, il convient d'évaluer si l'option du PPP présente une plus-value réelle par rapport à d'autres options, telle que la passation d'un marché plus classique.

Les projets RTE prioritaires sont majoritairement des liaisons ferroviaires – 21 projets sur les 30, représentant 80 % du coût total. De plus, les tronçons transfrontières sont particulièrement coûteux lorsqu'ils impliquent la réalisation d'ouvrages tels que les tunnels pour traverser les Alpes. Ces caractéristiques liées aux incertitudes de calendrier et de financement public, qui entourent encore les projets prioritaires, laissent penser que les PPP ne pourront pas constituer une solution d'ampleur pour les RTE. La Commission appuie le développement des PPP qui peuvent être utiles dans le cadre de la politique des transports de l'UE. Elle souligne

néanmoins que, dans le cas des projets RTE, le financement public va rester très majoritaire sinon exclusif<sup>10</sup>.

### **Encadré 2. Le rôle de la BEI dans le financement des projets RTE-T**

À la suite au rapport Van Miert (2003), l'initiative pour la croissance (COM 2003) a réaffirmé l'importance de l'action de la BEI dans le soutien au financement des RTE, rôle qui s'inscrit pleinement dans le cadre de la mission de *policy driven bank*, qui a pour mission de soutenir les objectifs de l'Union et des États membres. A ce titre, la BEI participe depuis 1994 au financement direct, au montage financier ainsi qu'au portage du risque dans le financement des projets de réseaux transeuropéens.

L'action de la BEI s'exprime tant par l'apport de financements classiques à long terme (25-30 ans, exceptionnellement, plus), visant à accélérer le démarrage rapide des projets prioritaires (dispositif *quick start*), que par la mise en place d'instruments financiers novateurs conçus pour traiter le problème du risque et permettre d'attirer des investissements privé dans le financement des projets d'infrastructures.

Le montant global des prêts au titre de la nouvelle « Facilité d'investissement RTE » (*TENs Investment Facility – TIF*) doit s'élever à 50 milliards d'euros pour la période 2004-2010, dont un maximum de 25 milliards au cours des trois prochaines années pour les RTE prioritaires de transport. Concernant les projets bénéficiant du dispositif de lancement rapide, les prêts pourront représenter jusqu'à 75 % du coût d'investissement et pourront être accordés, dans certains cas pour une durée de 35 ans, avec une flexibilité particulière pour ce qui concerne l'échéance, les périodes de différés et les modalités de remboursement.

Le rôle de la BEI est aussi d'apporter sa signature et son savoir-faire pour fédérer, autour d'elle, différents acteurs pour le financement des projets. L'objectif principal est de faciliter une plus grande participation du secteur privé grâce à la mise en place de techniques innovantes : apport de fonds propres (ou quasi fonds propres), titrisation, création d'un mécanisme de financement structuré et d'un mécanisme de garantie.

## ***D. Une agence dotée de ressources propres pour les RTE***

Les difficultés de financement, les problèmes de choix des projets prioritaires ou encore les problèmes de coordination, ont incité différents acteurs à proposer la mise en place d'une agence européenne qui serait chargée du développement des RTE et dotée de ressources propres. La Commission a récemment proposé la création d'une Agence exécutive à laquelle elle délèguera les tâches techniques et administratives de gestion des projets de RTE-T (COM 2005). Dans un premier temps, l'Agence gèrera le budget en cours, puis sera dimensionnée en fonction des perspectives financières 2007-2013. La Commission prévoit d'associer

---

<sup>10</sup> L'intervention de François Lamoureux lors du colloque de l'ifri a confirmé ce point, comme celle de Jacques Barrot lors d'un colloque organisé par la Fondation Schuman sur les RTE en mai 2005 à Bruxelles.

l'agence à la BEI, mais n'évoque pas la question de ressources propres complémentaires.

Deux possibilités peuvent être envisagées pour doter cette nouvelle agence de ressources propres : l'emprunt et la taxation.

Évoquée initialement par Jacques Delors, l'idée d'un grand emprunt européen a été périodiquement remise sur le devant de la scène par différents rapports ou par des hommes politiques<sup>11</sup>, mais elle n'a pas donné lieu à des analyses approfondies permettant de mettre sur pied un projet réaliste. Sans doute parce que le lancement d'un emprunt européen par la Communauté est formellement impossible : le budget doit être équilibré en recettes et en dépenses et doit être intégralement financé par des ressources propres<sup>12</sup>. La Communauté ne dispose donc pas du statut juridique lui permettant de procéder à l'émission d'obligations sur les marchés financiers. En conséquence, la mise en place d'un emprunt européen nécessiterait une réforme des textes, soumise à un large accord politique.

La deuxième difficulté tient à la définition des modalités de l'émission, qui pourrait s'avérer délicate. Il faudrait déterminer les conditions d'émission de l'obligation communautaire (maturité, taux d'intérêt...) et bien choisir la date en fonction du contexte macro-financier pour éviter des tensions sur les marchés obligataires, boursiers et/ou sur le taux de change de l'euro. La troisième difficulté concerne la réaction des marchés financiers. Le contexte financier mondial assure des taux historiquement et durablement bas, *a priori* favorables à des emprunts à long terme<sup>13</sup>. Mais un emprunt européen ne serait-il pas perçu comme un signe de l'échec des gouvernements à maîtriser les déficits budgétaires nationaux ? Dans ce dernier cas, l'emprunt serait considéré comme un procédé utilisé par les États pour s'endetter au niveau communautaire sans en supporter la charge à court terme. A long terme, si l'emprunt ne produit pas la dynamique de croissance escomptée, les marchés financiers pourraient anticiper un refinancement des dettes de la Communauté par les États membres. L'emprunt européen reposerait donc en dernière instance sur la garantie des États membres.

L'emprunt européen apparaît donc comme une solution supposant une forte volonté politique. En effet, la naissance d'un potentiel d'endettement européen par opposition à la somme des endettements

---

<sup>11</sup> Karel Van Miert (2003b), ancien commissaire européen aux transports, s'est prononcé en faveur d'un emprunt européen : « [...] je ne vois pas pourquoi l'Union Européenne qui, au contraire des Etats-Unis, n'a pas de dettes [...], ne pourrait pas s'endetter dans des circonstances exceptionnelles pour des investissements productifs [...] » Voir aussi, Gilles de Robien (*La Tribune* 18 sept. 2003), François Hollande lors de son discours à Toulouse le 9 juin 2004, Henri Emmanuelli (*Libération* 14 mai 2004). L'idée a été récemment avancé dans une tribune de C. de Boissieu et A. Majocchi « Un grand emprunt européen pour l'agenda de Lisbonne » (*Les Echos*, 3 août 2005).

<sup>12</sup> Outre les articles 268 et 269 du Traité de la Communauté, le règlement (CE, EURATOM) n°1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002, portant sur le règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes [Journal officiel L 248 du 16.09.2002] énonce le principe d'équilibre qui « signifie que le budget doit être équilibré en recettes et en dépenses, les Communautés n'étant pas autorisées à recourir à l'emprunt pour couvrir leurs dépenses ».

<sup>13</sup> Ce contexte favorable a été souligné lors du colloque par l'intervention d'Antoine Brunet.

nationaux implique une forme de souveraineté européenne supranationale qui semble aujourd'hui bien difficile à concevoir<sup>14</sup>. La création d'une agence européenne indépendante, dotée des pouvoirs nécessaires pour lancer l'emprunt européen et assurer son remboursement, apporterait une solution partielle au problème. Cet établissement, bénéficiant d'engagements fermes de la part des États, n'aurait pas besoin de leur caution dans la mesure où il disposerait d'une base de ressources propres pour garantir sa solvabilité.

La solution de l'emprunt ne serait donc que partielle et devrait être combinée avec la création de ressources propres. La Commission, elle, propose la création d'une agence dont les ressources seraient fournies par une redevance européenne sur les communications téléphoniques.<sup>15</sup> Cette assiette est large et la levée de la taxe ne nécessiterait qu'un vote à la majorité qualifiée. Cet élément est important dans la comparaison avec l'emprunt européen. Le choix de l'assiette peut néanmoins être discutée. Une taxe, soit sur les carburants (FIEC 2002), soit sur les véhicules suivant le modèle suisse, pourrait en effet paraître plus logique.

La création d'une Agence spécifique pourrait ouvrir une nouvelle voie de développement des RTE. Elle s'appuie sur une logique forte et permettrait de résoudre un certain nombre de difficultés qui entravent le développement des réseaux transeuropéens depuis le traité de Maastricht. La difficulté de la mise en œuvre effective d'une telle agence et surtout sa dotation en ressources suffisantes ne doit cependant pas être sous-estimée<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> L'opposition politique de nombre d'États à ce développement de souveraineté à l'échelle européenne est régulièrement soulignée (Mayet, 2005) et a été rappelée lors du colloque par Henry Marty-Gauquié.

<sup>15</sup> Dans sa contribution au colloque François Lamoureux évoque aussi la possibilité d'une redevance sur les récepteurs de GALILEO, ou la perception d'une fraction des recettes de péages ou de vignettes payées par les poids lourds(voir l'annexe 2 pour l'accès en ligne).

<sup>16</sup> Lors du colloque, Gilles Savary, qui a abordé la question de l'assiette de la taxe à envisager, a souligné ces difficultés.

### **III- Les réseaux transeuropéens au service de la stratégie de Lisbonne**

---

L'analyse des sources de financement potentielles indique que de nouvelles pistes doivent d'être explorées pour assurer le développement des RTE et leur contribution à la stratégie de Lisbonne. Les solutions incluant des PPP peuvent constituer des innovations intéressantes, mais se concentreront sur les projets rentables. Les projets transfrontaliers, particulièrement coûteux, continueront de dépendre des financements publics, européens et nationaux. La coordination européenne s'avère donc fondamentale pour assurer la réalisation des projets transeuropéens. Or, cette coordination, qui a largement fait défaut dans les années 1990, sera d'autant plus réelle et efficace qu'elle représentera la mise en œuvre d'une politique des transports cohérente à l'échelle de l'Union.

Le Livre blanc sur la politique européenne des transports (COM 2001) a mis l'accent sur la nécessité de mener à bien les projets prioritaires définis à Essen tout en complétant la liste pour tenir compte des enjeux environnementaux, des problèmes de congestion et des goulets d'étranglement. D'où l'objectif de rééquilibrage des modes de transport qui doit contribuer à promouvoir une croissance durable en Europe. La légitimité et l'urgence de cet objectif pourraient être renforcées si la hausse récente du prix du pétrole indiquait un retournement de tendance par rapport aux deux dernières décennies.

Les projets prioritaires sélectionnés par l'Union traduisent concrètement cette volonté de rééquilibrage des modes de transport en faveur du rail et de la voie d'eau<sup>17</sup>. Le poids des projets ferroviaires suscite cependant des interrogations tant les perspectives de ce mode de transport semblent sombres. Les doutes quant à l'avenir du ferroviaire s'appuient notamment sur la poursuite de la progression de la part du transport routier en Europe. Le cas du fret a donné lieu à un débat animé lors du colloque de l'ifri (annexe 1). Gilles Savary a rejoint l'avis de plusieurs spécialistes sur la mauvaise santé économique du fret ferroviaire, tout particulièrement en France. Les doutes sur l'avenir du fret ferroviaire peuvent miner la crédibilité de la politique européenne des transports : comment œuvrer efficacement et légitimement pour la réalisation des projets prioritaires avec les efforts financiers qu'ils impliquent si l'avenir du rail est incertain<sup>18</sup> ? La

---

<sup>17</sup> Ils représentent 80 % du total des projets. « Ce pourcentage se démarque des politiques nationales d'investissement qui consacrent 60% à la route » (Lamoureux 2005).

<sup>18</sup> Le projet de liaison Lyon-Turin, particulièrement coûteux, a été pris en exemple par plusieurs intervenants.

réponse réside dans une politique européenne des transports qui, tout en étant concertée avec les autorités nationales, gagnerait en cohérence en incitant plus fortement au rééquilibrage. L'avenir du fret ferroviaire dépend de la réalité des réseaux transeuropéens<sup>19</sup> et de la volonté politique de tenir compte des engagements environnementaux de l'UE et des contraintes en matière d'approvisionnement énergétique. Il s'agit d'assurer une meilleure complémentarité entre le rail et la route, tenant compte de l'efficacité de couloirs ferroviaires pour le transport à longue distance et de la route pour assurer une desserte fine du territoire. Le développement du fret ferroviaire aux Etats-Unis et dans certains pays européens suggère qu'il est possible d'élaborer un modèle économique assurant la rentabilité du fer (Savy 2005).

Des évolutions récentes doivent permettre de renforcer la cohérence de la politique des transports de l'UE dans le cadre de la stratégie de Lisbonne. L'agence ferroviaire européenne, créée en avril 2004, doit œuvrer à l'harmonisation des règles techniques et des protocoles de sécurité en vigueur dans les vingt-cinq États membres. Cette harmonisation doit accroître l'efficacité des réseaux ferroviaires. La proposition de modification de la directive Eurovignette, actuellement en discussion, doit favoriser les transferts intermodaux des ressources collectées et renforcer la politique européenne. Le transfert de ressources de la route vers le rail, destiné à contribuer à la réalisation des tronçons transfrontaliers des projets prioritaires, ne semble cependant pas assuré. Lors du colloque, Gilles Savary a ainsi émis des doutes sur la capacité à récolter des fonds suffisants. Il a notamment souligné que le manque d'harmonisation de la pratique des péages sur les axes routiers à grande vitesse limite d'emblée les ressources potentielles. Les débats ont aussi rappelé les difficultés de la politique européenne des transports à progresser sur le volet maritime et fluvial. Certains participants au débat ont souligné la trop lente mise en place de plateformes intermodales. La faible progression de l'intermodalité peut à son tour freiner les investissements, notamment de la part de partenaires privés pour lesquels les perspectives de rentabilité sont amoindries. Les incertitudes concernant le développement des réseaux et l'intermodalité pourraient aussi avoir une influence négative sur les financements publics nationaux.

Ces observations suggèrent que, si la question du financement reste centrale, elle ne doit pas être considérée isolément des orientations de la politique des transports de l'UE et des États membres. La sécurisation des financements devrait notamment être combinée avec une mise en œuvre de la politique des transports qui intègre mieux les objectifs de rééquilibrage entre les modes de transport. Le développement des réseaux transeuropéens de transport dépend de la combinaison d'un élargissement du choix des modalités de financement et d'une diversification des modes de transport en fonction des objectifs des différents projets et de leur contribution à un maillage efficace de l'Europe. L'idée d'une agence européenne disposant de ressources propres devrait être examinée dans cette perspective. Elle doit plus largement s'inscrire

---

<sup>19</sup> L'impact de l'ouverture du Thalys Paris-Bruxelles sur la fréquentation du tunnel sous la Manche illustre les difficultés de prévision concernant les créations de trafic d'ouvrages nécessitant une vision globale avec la prise en compte des segments manquants et assurant la cohérence régionale d'un projet.

dans le cadre des réflexions sur la relance de la stratégie de Lisbonne et le renforcement de la légitimité de l'UE à travers des réalisations concrètes.

# Références

---

COM (2004), *Livre vert sur les partenariats public-privé et le droit communautaire des marchés publics et des concessions*, Commission des Communautés Européennes COM (2004) 327 final.

COM (1993), *Livre blanc de la Commission sur la croissance, la compétitivité et l'emploi : les défis et les pistes pour entrer dans le XX<sup>e</sup> siècle - 700*, Bull. 12/1993

COM (2001), *Livre blanc de la commission européenne : La politique européenne des transports à l'heure des choix*,

COM (2003), *Une initiative européenne pour la croissance : investir dans les réseaux et la connaissance pour soutenir la croissance et l'emploi*, Rapport final au Conseil Européen.

COM (2003b), *Développer le réseau transeuropéen de transport : des financements innovants*, Communication (2003) 132.

COM (2003-564), Analyse d'impact approfondie de la proposition modifiant la décision n°1692/96/CE sur le développement du réseau transeuropéen de transport.

COM (2005), Réseau de transport : accélérer la réalisation des axes clé, IP/05/977, Communiqué de presse du 20 juillet.

FIEC (2004), *Transeuropean transport networks: Survey of the 14 priority projects*, 11th Edition.

Kok, W. (2004), *Relever le défi : la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi*, Rapport à haut niveau présidé par W. Kok, remis à la Commission Européenne.

Lamoureux, F. (2005), « Revoir le cadre actuelle de développement des réseaux transeuropéens », Colloque ifri du 15 juin 2005 (voir annexe 1 et [www.ifri.org](http://www.ifri.org) ).

Mayet, R., (2005), « Le réseau transeuropéen de transport : Le dessous des cartes », *Revue du Marché commun et de l'UE*, n°484, janv.

Sapir, A. (dir.) (2003), *An Agenda for a Growing Europe*, Rapport à la Commission européenne, juillet.

Savy, M. (2005), « Transport de fret : le rail ou la route ? », *Sociétal* n°49, 3è trim.

Van Miert (2003), Groupe à haut niveau sur le Réseau Transeuropéen de Transport. Rapport à la Commission.

Van Miert K. (2003b), « L'avenir des grands réseaux transeuropéens dans une Europe élargie », Europe Espace Equipment, Conférence débat du 18 septembre 2003.



# Annexe 1. Programme du colloque du 15 juin 2005

---

## DÉVELOPPER LES RÉSEAUX TRANSEUROPEENS DE TRANSPORT : ENJEUX ET FINANCEMENT

15 juin 2005, Maison de la Chimie, Paris

### 15h00-16H30 FAIRE DES RÉSEAUX TRANSEUROPEENS UNE VRAIE PRIORITÉ POUR L'EUROPE

*Président* : Thierry de Montbrial, Directeur général Ifri

#### **Les réseaux transeuropéens d'infrastructure : ambitions et bilan\***

Frédérique Sachwald, Responsable des Études Économiques Ifri

#### **Contraintes liées aux participations financières nationales et européennes\***

Claude Martinand, Vice-président du Conseil Général Ponts et  
Chaussées, membre du Groupe à haut niveau sur les Réseaux  
transeuropéens

#### **Revoir le cadre actuel de développement des réseaux transeuropéens\***

François Lamoureux, Directeur général, DG Transport-  
Energie, Commission européenne

### 16h50-18h30 QUELLES SOLUTIONS DE FINANCEMENT POUR LES TERRITOIRES ?

*Président* : Daniel Tardy, Vice-président de la Fédération  
de l'industrie européenne de la construction (FIEC)

#### **Le rôle de la Banque européenne d'investissement dans le financement des réseaux transeuropéens\***

Henry Marty-Gauquié, Directeur du Bureau de représentation  
de la BEI à Paris

#### **De nouveaux outils financiers à envisager**

Gilles Savary, Député européen

#### **Des marchés de capitaux très favorables au financement de grands projets\***

Antoine Brunet, Chief economist – salle des marchés, CCF-  
HSBC

\* Contribution disponible sur le site de l'Ifri (<http://www.ifri.org/>, classement à la date du colloque et dans les activités Economie mondiale)

## Annexe 2. Chronogramme des projets prioritaires

	Début du projet	Fin du projet
Axe ferroviaire Berlin-Vérone/Milan-Bologne-Naples-Messine-Palermo	1970	2018
Axe ferroviaire à grande vitesse Paris-Bruxelles/Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres	1990	2014
Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-Ouest de l' Europe	2002	2020
Axe ferroviaire à grande vitesse Est	2002	2007
Ligne de la Betuwe	1998	2006
Axe ferroviaire Lyon-Trieste-Divaca/Koper/Divaca-Ljubljana-Budapest-frontière ukrainienne	2000	2017
Axe autoroutier Igoumenitsa/Patras-Athènes-Sofia-Budapest	1996	2010
Axe multimodal Portugal/Espagne-reste de l' Europe	1996	2015
Axe ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Stranraer	1989	2001
Aéroport de Malpensa (Milan)	1995	2001
Pont de l'Öresund*	1992	2001
Axe ferroviaire/routier du triangle nordique	1995	2015
Axe routier UK/Irlande/Benelux	1996	2013
West Coast Main Line	1994	2008
Galileo	2001	2008
Axe ferroviaire fret Sines/Algeciras-Madrid-Paris	2006	2020
Axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava	1990	2015
Axe fluvial du Rhin/Meuse-Main-Danube	2002	2019
Interopérabilité du réseau ferroviaire à grande vitesse de la péninsule ibérique	2001	2020
Axe ferroviaire du Fehmarn Belt	2006	2015
Autoroutes de la mer	Non précisé	Non précisé
Axe ferroviaire Athènes-Sofia-Budapest-Vienne-Prague-Nuremberg/Dresdes	2004	2019
Axe ferroviaire Gdansk-Varsovie-Brno/Bratislava-Vienne	1997	2015
Axe ferroviaire Lyon/Genève-Bâle-Duisburg-Rotterdam/Anvers	1997	2018
Axe autoroutier Gdansk-Brno/Bratislava-Vienne	2003	2011
Axe ferroviaire/routier Irlande/Royaume-Uni/ Europe continentale	1995	2020
Axe ferroviaire "Rail Baltica" Varsovie-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki	2010	2017
"Eurocaprail" sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg	2007	2013
Axe ferroviaire du corridor intermodal mer Ionienne/Adriatique	2006	2014
Liaison fluviale Seine-Escaut	2012	2020

\* Projets terminés

Source : Commission Européenne