



Conférence Européenne
des Directeurs des Routes

Conference of European
Directors of Roads

Fonds de l'UE pour les routes



Avril 2010

Auteurs: Le **groupe financement** de la CEDR (**PG Funding**) a rédigé ce rapport

Responsable du groupe: Kristin Sigurbjörnsdóttir, Islande

Responsable de la tâche: Vytautas Lingaitis, Lituanie

Principal auteur: Sarantis Pantelias, Grèce

Avec les contributions des membres du groupe suivants:

Pays	Nom
Belgique-Wallonie	Laurent Donato
Espagne	Oscar Alvarez Robles
Finlande	Anton Goebel
France	Samira Irsane-Semaan
Norvège	Inger Andrea Thrane
Pays-Bas	Wim Leendertse

Destiné au: CONSEIL de la CEDR, le 7 mai 2009

Édité et publié par: Le secrétariat général de la CEDR, le 2 avril 2010

Photographie de la première page : l'autoroute EGNATIA en Grèce. Cette intersection a été cofinancée par le FEDER.

Ce rapport est:

À TITRE INFORMATIF

Résumé

L'Union européenne (UE) affecte la plus grande partie de son budget total à la réalisation de réseaux routiers et à la mise en place d'autres interventions pertinentes au sein des États membres. Pendant la période 2000-2006, l'enveloppe totale affectée aux projets afférents aux routes s'élevait à 35 milliards d'euros, 77% de cette somme étaient réservés aux États membres, soit environ 27 milliards d'euros et 23%, soit environ 8 milliards d'euros, à d'autres pays tiers dans le monde entier. De même, pendant la période 2007-2013, environ 40 milliards d'euros, soit 87% de son budget total s'élevant à 46 milliards pour les projets afférents aux routes, sera dépensé dans des États membres de l'Union européenne, laissant une somme de l'ordre de 6 milliards d'euros à dépenser dans les pays tiers¹.

En règle générale, les fonds de l'UE réservés à certains de ses buts spécifiques, à savoir la production, les résultats et les impacts, basés sur des stratégies communautaires spécifiques sont affectés, utilisés et gérés par le biais de fonds spécifiques qui répondent à ces objectifs communautaires spécifiques². Ces fonds dépendent de règles extrêmement strictes déterminées par des documents juridiques spécifiques de la Commission Européenne (CE), à savoir des Règlements, des Directives, des Communications, etc. Ainsi, les projets ne reçoivent le financement d'un fonds que si le projet aide à atteindre les objectifs spécifiques du fonds et répond à toutes les conditions d'éligibilité fixées par le cadre juridique de ce fonds.

Il existe de nombreux fonds de l'UE qui fournissent un financement à des projets routiers. Plusieurs d'entre eux sont spécialisés dans le financement de projets qui n'ont lieu que dans les États membres de l'Union européenne alors que d'autres sont spécialisés dans le financement de projets des pays en phase de péadhésion ou des pays qui ont des relations spéciales ou qui ont conclu des accords spéciaux seulement avec l'UE.

Dans le cas de certains fonds, le type de projet, c'est-à-dire les études de conception, une nouvelle construction, l'entretien, les services de soutien, etc., représente une question clef d'éligibilité. Au sein de l'UE, les projets d'entretien courant des routes, par exemple, ne répondent pas aux critères d'éligibilité à même de recevoir un financement de l'UE. Ces projets doivent être financés par des fonds entièrement nationaux ou privés³.

La dotation de fonds du budget de l'UE à des fonds de l'UE et, par conséquent, aux pays éligibles et au bout du compte, aux projets, se fait sur la base d'engagements pluriannuels en respectant une série de critères et en prenant en compte des négociations pertinentes parmi les États membres (EM) de l'UE. Logiquement, la plus grande partie de ces fonds est mise à la disponibilité des régions ou des pays qui ont les plus grands besoins pour arriver à atteindre les objectifs stratégiques approuvés.

¹ La plupart des informations et des données contenues dans ce document sont tirées des pages de sites Internet de l'UE.

² Par exemple, le fonds de cohésion de l'UE répond à l'objectif stratégique d'obtenir davantage de cohésion entre les États membres de l'UE en apportant de l'aide aux pays qui sont moins développés que les autres.

³ Il est évident que ceci ne contribue pas à encourager la gestion des coûts sur la durée entière des projets routiers.

Les fonds de l'UE fournissent des subventions qui permettent de mettre en œuvre des projets. Pour chaque projet, cette subvention peut, soit couvrir la totalité des coûts de la mise en œuvre, soit une partie de ces coûts, comme cela est généralement le cas.

Ceci dépend du type de projet⁴, des objectifs du programme dans lequel il est fourni⁵, ainsi que des limites financières fixées par le cadre juridique du fonds⁶, mais également des décisions pertinentes prises par le pays ou l'organisation bénéficiaire⁷.

Habituellement, les fonds de l'UE précisent qu'au moins une petite partie du coût total des projets financés par l'UE est prise en charge par le pays ou par l'organisation bénéficiaire et ce, afin de garantir que le pays ou l'organisation s'approprie véritablement ces projets.

La Banque européenne d'investissement (BEI) contribue également au financement de projets routiers de manières variées et ce, principalement en offrant des prêts à l'État ou directement aux organes publics ou privés de développement routier responsables des projets de construction routières.

L'importance du financement de l'UE est évidente, notamment pour les pays moins développés ou plus pauvres. La contribution des fonds de l'UE leur apporte non seulement une somme d'argent beaucoup plus importante à investir et ce, pour mettre en œuvre leurs projets et pour atteindre leurs objectifs, entre autres, en matière de développement, mais cela leur permet également d'assurer un financement national correspondant ce qui, par conséquent, les aide indirectement à assurer la réalisation du projet dans les délais.

Ceci étant dit, il n'est pas facile d'obtenir et d'assurer l'utilisation de financement de l'UE:

- Pour obtenir *un financement de l'UE*, l'organe, l'organisation ou le pays candidat doit habituellement prouver la pertinence de ses besoins ainsi que sa capacité à utiliser les fonds, proposer des projets éligibles et rivaliser avec d'autres candidats pour les mêmes fonds. Évidemment, il est plus difficile d'obtenir des fonds de l'UE lorsque la quantité de financement est limitée ou lorsque les fonds ne sont pas affectés au type de projets pour lesquels un financement est sollicité, par exemple des projets routiers, mais peuvent être affectés à de nombreux types ou à n'importe quel type de projet.
- D'autre part, *l'utilisation de fonds de l'UE* pose également des difficultés car l'argent doit être mis à exécution dans un laps de temps spécifique et doit respecter des règles spécifiques et strictes en matière d'éligibilité, de loi ou de réglementation et de procédure. Il n'est pas inhabituel qu'un bénéficiaire de fonds de l'UE ne soit pas à même d'utiliser la totalité des fonds disponibles pour un projet ou qu'on lui demande de rembourser une partie de ces fonds reçus s'ils ont été utilisés sans s'inscrire dans le cadre juridique des fonds de l'UE.

⁴ Les nouveaux projets de construction, par exemple, ne sont pas financés à 100% par le biais de fonds de l'UE, alors que des projets d'assistance technique, par exemple des services de conseils de petite envergure pourront recevoir un financement à 100%.

⁵ Par exemple, un projet dans un pays tiers pauvre couvert par un programme de coopération technique d'EuropeAid est généralement financé à 100% par des subventions qui proviennent du fonds de l'UE correspondant, alors que le coût d'un projet similaire mené dans un État membre de l'UE ne sera pas nécessairement financé à 100% par le fonds de l'UE correspondant.

⁶ Le règlement d'un fonds stipule généralement les limites des contributions permises de ce fonds, par exemple une limite maximale de 85% de la totalité des coûts éligibles du projet.

⁷ Un pays ou une organisation bénéficiaire de fonds peut décider de couvrir un plus petit pourcentage que le maximum autorisé de la totalité des coûts de ses projets par le biais de fonds de l'UE, en s'engageant à couvrir la partie restante par le biais de fonds nationaux ou privés.

Dans de nombreux pays, la «bureaucratie» imposée par les autorités nationales compétentes ainsi que les autorités de la CE en matière de gestion des fonds de l'UE comprend une série de règles et de procédures qui ne font pas partie du fonctionnement ordinaire des parties prenantes mais sont imposées comme obligations et restrictions supplémentaires. Ceci génère certainement des coûts relativement élevés à plusieurs niveaux et se solde souvent par un sentiment de frustration parmi les parties prenantes.

Cependant, la plupart des pays et des organisations sont désireuses d'obtenir et d'utiliser un financement de l'UE et ce, notamment parce que le financement prend la forme de subventions ou de subsides qui n'ont pas besoin d'être remboursées.

Table des matières

Résumé	.....	3
Table des matières	.....	6
1	Définition de la question	7
	1.1 Présentation succincte des fonds de l'UE	7
	1.2 Fonds de l'UE pour les routes	24
2	Étapes d'avenir	39
	2.2 Comment assurer des fonds de l'UE pour des projets routiers	47
	2.3 Comment ne pas perdre les fonds de l'UE acquis	49
	2.4 Comment obtenir un prêt de la BEI.....	50
ANNEXE 1:	Informations sur les fonds de l'UE destinés aux États membres de l'UE	57
ANNEXE 2:	Informations sur les fonds de l'UE destinés aux pays tiers de l'UE..	60
ANNEXE 3:	Titres des programmes ouverts financés actuellement par l'UE dans les pays tiers de l'UE et afférents au transport	62
ANNEXE 4:	Notice explicative en matière d'instrument de garantie de prêt pour les projets de réseaux transeuropéens de transport	63
ANNEXE 5:	Profils de pays	65

1 Définition de la question

1.1 Présentation succincte des fonds de l'UE

Pour faciliter la présentation, les fonds de l'UE disponibles décrits ci-dessous ont été divisés en deux catégories, à savoir (a) les fonds destinés aux projets des États membres de l'UE et (b) les fonds destinés aux projets des pays se trouvant à l'extérieur de l'UE, c'est-à-dire aux pays tiers de l'UE.

La première catégorie de fonds vise à atteindre les objectifs internes de l'UE, à savoir la cohésion, la compétitivité, l'emploi, les objectifs sectoriels, le développement préconcurrentiel, etc.

La deuxième catégorie de fonds couvre les exigences de la politique extérieure de l'UE dans les pays tiers, c'est-à-dire dans tous les pays plus pauvres du monde.

1.1.1 Fonds de l'UE pour les États membres de l'UE

Les fonds de l'UE qui visent à financer des projets au sein des États membres (EM) de l'UE sont les suivants:

- Les fonds structurels et le fonds de cohésion

Les fonds structurels sont les suivants :

- ✓ *Le fonds européen de développement régional (FEDER)*
- ✓ *Le fonds social européen (FSE)*
- ✓ *Le fonds européen agricole (FEA)*
- ✓ *Le fonds de la pêche (FP)*

L'objectif commun de ces fonds est de renforcer la cohésion économique et sociale afin d'encourager le développement durable, harmonieux et équilibré de l'UE.

Les objectifs spécifiques des fonds structurels changent avec le temps⁸ et ce, conformément aux objectifs stratégiques qui sont fixés à l'échelle de l'UE pour chaque période de programmation pluriannuelle. Les objectifs sont présentés de manière plus détaillée à l'annexe 1.

Outre ces fonds structurels, la CE a créé en 1993, et utilise

- ✓ *Le fonds de cohésion (FC),*

dont la structure et les domaines d'application sont similaires au fonds structurels, fonctionne en étroite coordination avec ces fonds et partage les mêmes objectifs.

Le fonds de cohésion a été créé pour aider les EM⁹ moins prospères à résoudre le dilemme qui vise à mettre en place des infrastructures vitales et nécessaires à leurs réseaux transeuropéens de transport et à leur protection environnementale tout en garantissant que le coût élevé de ces travaux de grande envergure n'affaiblisse pas les efforts budgétaires que ces EM déploient pour respecter les critères de l'Union économique et monétaire et, par conséquent, réduire leurs inégalités par rapport aux EM les plus développés.

⁸ Dans le texte qui suit, deux «périodes de programmation» sont mentionnées, à savoir 2000-2006 et 2007-2013, qui sont mises en œuvre pendant les périodes 2000-2008 et 2007-2015 respectivement, puisqu'à l'heure actuelle, en 2008, nous nous trouvons dans une des années communes de mise en œuvre de ces deux périodes.

⁹ Aujourd'hui, cela est défini comme étant les EM dont le revenu national brut (RNB) par habitant est inférieur à 90% de la moyenne de l'UE des 27.

Sur tous les fonds de l'UE mentionnés ci-dessus, seulement trois sont utilisés pour financer **des projets routiers**, à savoir le FEDER, le FC doté d'enveloppes conséquentes et le FEA doté d'enveloppes limitées pour les routes rurales.

L'enveloppe totale de fonds mise à la disponibilité des EM de l'UE par le biais de ces fonds et ce, pour toutes sortes de projets ne se limitant pas aux routes, est conséquente, à savoir **183,6 milliards d'euros** pour la période 2000-2006 (2008) et **336,1 milliards d'euros** pour la période 2007-2013 (2015). Les fonds mentionnés ci-dessus sont analysés à l'annexe 1.

Les fonds de l'UE sont fournis aux EM selon le *principe d'additionnalité* qui s'efforce à garantir que les fonds de l'UE contribuent plutôt que ne se substituent aux efforts nationaux déployés pour encourager la cohésion économique et sociale. Par conséquent, le niveau moyen annuel de dépenses structurelles publiques en termes réels doit au moins correspondre au niveau de référence établi pour la période de programmation. Ce principe répond également aux limites supérieures imposées (plafonds) pour la contribution des fonds de l'UE au financement de la totalité des projets¹⁰.

De plus amples informations sur ces fonds peuvent être obtenues dans les documents suivants de la CE : Règlements UE/1083/2006 (11-07-2006), UE/1080/2006 (5-07-2006), UE/1084/2006 (11-07-2006), UE/1081/2006 (5-07-2006), UE/1082/2006 (5-07-2006).

De plus amples informations peuvent être obtenues sur le site Internet de la CE (DG REGIO) à l'adresse suivante:

[http://ec.europa.eu/info/region_en.htm].

▪ Fonds sectoriels de l'UE

Afin d'encourager l'application de ses stratégies sectorielles ainsi que ses efforts dans les EM, l'UE utilise des fonds spéciaux, à savoir des lignes budgétaires thématiques permettant de financer les interventions et projets pertinents, par exemple à travers le biais du fonds réservé au développement des **réseaux transeuropéens de transport**¹¹ (**Fonds RTE-T**).

¹⁰ Ces **plafonds** sont différents pour chaque objectif. Ainsi, pendant la période 2007-2013 (2015) les plafonds des contributions des fonds de l'UE au financement des coûts d'un projet sont comme suit:

Pour les projets d'objectif 1 (convergence):

- 75% par le biais du FEDER [note: ce pourcentage peut augmenter pour aller jusqu'à 80% si le projet est mis en œuvre dans des régions éligibles dans le cadre du FC et jusqu'à 85% si le projet est mis en œuvre dans une région ultrapériphérique] et du FSE,
- 85% par le biais du FC

Pour les projets d'objectif 2 (compétitivité régionale et emploi):

- 50% par le biais du FEDER ou du FSE [note: ce pourcentage peut augmenter pour atteindre jusqu'à 85% si le projet est mis en œuvre dans une région ultrapériphérique].

Pour les projets d'objectif 3 (coopération territoriale européenne):

- 75% par le biais du FEDER.

Il est important de noter qu'en appliquant certains critères, comme le «principe du pollueur payeur» ou la faisabilité financière des projets, la totalité des coûts éligibles des projets est réduite et, par conséquent, le pourcentage de la contribution apportée par les fonds de l'UE à la totalité des coûts du projet se retrouve en-dessous de ces plafonds maximaux.

¹¹ Les **réseaux transeuropéens (RTE)** sont des réseaux d'infrastructure de grande envergure en matière de transport, d'énergie et de télécommunications qui sous-tendent les objectifs de l'Union européenne en matière de développement et d'intégration. Les RTE encouragent:

- l'intégration économique et sociale de l'Union
- le libre mouvement des personnes et des marchandises
- le développement des zones défavorisées de l'UE

Il n'est pas facile d'estimer le nombre total de fonds mis à la disposition des EM de l'UE par tous ces fonds et dans tous les secteurs.

À titre indicatif, les montants mis à disposition par le **Fonds RTE-T** sont les suivants:

- **environ 4,2 milliards d'euros** pour la période 2000-2006 (2008)
- **environ 8 milliards d'euros** pour la période 2007-2013 (2015)¹²

De plus amples informations sur le fonds RTE-T peuvent être obtenues dans les documents suivants de la CE: le règlement UE/680/2007, la décision CE/1692/1996, et la décision CE/884/2004. De plus amples informations peuvent être obtenues sur le site Internet de la CE (DG TREN) à l'adresse suivante: [http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm].

▪ Autres fonds de l'UE

Outre les fonds mentionnés ci-dessus, il existe également quelques autres fonds (lignes budgétaires communautaires) qui fournissent un financement à des projets «préconcurrentiels» ainsi qu'à d'autres projets de petite taille, habituellement à des projets qui permettent de développer un secteur ou de promouvoir/mettre en œuvre une question transversale au sein de l'UE, etc. Ce type de financement est généralement fourni par le biais de programmes spécifiques lancés par la CE. Il est difficile d'estimer le montant des fonds disponibles à travers de tels dispositifs car ils varient dans le temps. Cependant, ils ne sont pas, en règle générale, de très grande envergure.



Fig. 1: Pologne – Autoroute A2 Konin-Strykow

Les réseaux transeuropéens en matière de transport, d'énergie et de télécommunications couvrent l'ensemble des 27 États membres de l'Union. Dans le contexte des **couloirs de transport** dans les pays du voisinage européen plus large, on se concentre également sur les voisins de l'UE, notamment :

- les pays candidats à l'adhésion (la Croatie et la Turquie)
- l'Espace économique européen (la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein)
- les Balkans
- les pays partenaires méditerranéens
- la Russie, l'Ukraine, la Moldavie et la Biélorussie

¹² Pour la période 2007-2013, la CE avait au départ proposé la somme de **20 milliards d'euros**, mais en fin de compte, la somme entérinée, proposée par les EM ne s'élevait qu'à **8 milliards d'euros**.

1.1.2 Fonds de l'UE destinés aux pays tiers de l'UE

Les fonds de l'UE qui offrent un financement aux projets de pays tiers de l'UE sont les suivants:

- Les fonds de préadhésion

Les fonds de l'UE qui financent des projets dans les pays en phase de préadhésion ont changé avec le temps:

- Pendant la période 2000-2006 (2008), les fonds de l'UE suivants ont aidé des pays tiers ayant reçu le statut de préadhésion à acquérir l'*Acquis Communautaire*:
 - *PHARE* qui vise à renforcer la capacité de gestion du pays et à encourager le développement régional et social, la restructuration industrielle ainsi que le développement de PME: **10,92 milliards d'euros**;
 - *SAPARD* qui vise à moderniser l'agriculture et à développer les zones rurales: **3,64 milliards d'euros**;
 - *ISPA* qui vise à développer les infrastructures de transport et à protéger l'environnement: **7,28 milliards d'euros**.

L'affectation de ces fonds aux pays éligibles est présentée à l'annexe 2.

La totalité des fonds de l'UE mise à la disponibilité de tous ces pays et provenant de ces trois fonds pendant cette période (2000-2006) s'élève à **21,84 milliards d'euros**. Sachant que la contribution plafond de ces fonds s'élève à 75% et, dans certains cas, jusqu'à 85% de la totalité des coûts du projet (dépenses publiques), il est évident que la totalité des fonds disponibles pendant cette période dépasse les **30 milliards d'euros**.

Il est important de noter qu'en milieu de période, tous ces pays en phase de préadhésion ont adhéré à l'UE. Cependant, pendant la même période, un certain nombre d'autres pays ont acquis ce statut, à savoir la Croatie, l'ARYM et la Turquie.

- Outre les fonds mentionnés ci-dessus, à savoir ISPA, SAPARD et PHARE, des montants significatifs ont été affectés à un nouvel instrument financier intitulé *CARDS (Assistance communautaire à la reconstruction, au développement et à la stabilisation)* pendant la même période (2000-2006).

Dans le cadre de *CARDS*, plus de **5 milliards d'euros** ont été affectés à la région des Balkans occidentaux, y compris à la Croatie, à l'ARYM, à l'Albanie, à la Serbie, au Kosovo, au Monténégro et à la Bosnie-Herzégovine pendant la période 2000-2006. L'aide s'est concentrée sur la reconstruction, l'infrastructure et les efforts pour préconiser la démocratie, le développement économique et social ainsi que la coopération régionale.

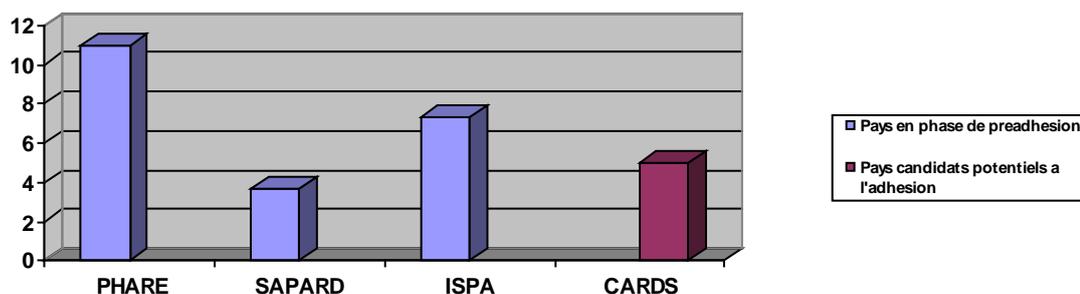


Fig. 2: fonds de l'UE destinés aux pays candidats à l'adhésion à l'UE (2000-2006)

Pour la période 2007-2013 (2015), l'instrument d'aide de préadhésion (IAP), un nouveau fonds de l'UE remplace PHARE, SAPARD et ISPA.

Les pays éligibles pour recevoir le fonds IAP sont non seulement des pays candidats à l'adhésion de l'UE comme la Croatie, l'ARYM et la Turquie, mais également les pays à qui l'UE a donné le statut de pays candidat potentiel comme l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro et la Serbie, y compris le Kosovo¹³.

La totalité des fonds IAP disponibles pour tous ces pays pour la période 2007-2013 s'élève à **11,47 milliards d'euros**¹⁴.

À titre indicatif, l'affectation des fonds par pays pour la période 2007-2009 est présentée à l'annexe 2.

De plus amples informations sur les fonds IAP peuvent être obtenues dans le règlement de la CE UE/1085/2006 (17-07-2008) et sur le site Internet de la CE (DG élargissement) à l'adresse suivante : [http://ec.europa.eu/enlargement/dont-miss/index_en.htm].



Fig. 3: Lituanie – Route Nationale Krašto Kelias

¹³ Comme cela est défini dans la Résolution du Conseil de Sécurité de l'ONU No. 1244.

¹⁴ Environ **7,58 milliards d'euros** ont été prévus pour la période 2007-2011, parmi lesquels **3,96 milliards d'euros** seront utilisés pendant la période 2007-2009 afin d'améliorer les réformes politiques et économiques et d'aider les pays bénéficiaires sur le chemin qui les mènera à l'adhésion à l'UE.

▪ Fonds postadhésion

En 2003, la CE a créé une *facilité transitoire*¹⁵ pour certaines actions de renforcement des institutions dans les nouveaux États membres de l'époque¹⁶ pendant la période 2004-2006¹⁷. Le but de cette facilité transitoire était de continuer à aider les nouveaux États membres dans les efforts qu'ils déployaient pour renforcer leur capacité administrative à mettre en oeuvre la législation communautaire et à encourager l'échange de meilleures pratiques afin de prolonger l'aide fournie jusqu'à leur adhésion et ce, dans le cadre du fonds PHARE.

La totalité des fonds que cet instrument met à la disposition de ces trois pays pendant cette période 2004-2006 s'élevait à environ **3 milliards d'euros**.

Sachant que la contribution plafond de cette facilité transitoire s'élevait à 75% de la totalité des coûts du projet (dépense publique), il est évident que la totalité des fonds disponibles pendant cette période s'élevait à **environ 4 milliards d'euros**.

▪ Fonds extérieurs de coopération¹⁸

L'Union européenne représente de loin le plus grand bailleur au monde¹⁹. Le budget extérieur de coopération communautaire a constamment augmenté pendant les vingt dernières années. Pendant la période allant de 2008 à 2013, ce budget s'élèvera à une moyenne de plus de **10 milliards d'euros par an** (sans y inclure l'IAP).

EuropeAid est le département ou l'agence de l'UE qui coordonne la mise en oeuvre de tous les projets et programmes extérieurs en matière de développement et de coopération, à l'exception de l'aide humanitaire qui est gérée par l'office d'aide humanitaire de la Commission européenne (**ECHO**). Pendant la période allant de 2000 à 2002, la mise en oeuvre de projets et de programmes extérieurs en matière de développement et de coopération a été décentralisée à des **délégations de la CE** dans les pays bénéficiaires²⁰. Cette nouvelle approche a été couronnée de succès.

¹⁵ Veuillez consulter la communication C de la CE (2003) 4884 en date du 19 décembre 2003.

¹⁶ Chypre, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie, la Slovénie

¹⁷ Les principes et affectations financières afférentes ont été ensuite consacrés à l'article 34 de l'acte d'adhésion.

¹⁸ **La coopération extérieure** (et l'aide) est considérée comme une activité principale de l'UE. Ses objectifs sont fixés dans le Traité de l'UE, notamment à l'article 181 qui stipule : « la politique de la Communauté dans ce domaine contribue à l'objectif général du développement et de la consolidation de la démocratie et de l'État de droit, ainsi qu'à l'objectif du respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales ».

¹⁹ À l'échelle politique, toutes les actions entreprises par l'UE dans des pays tiers sont gouvernées par les dispositions et par l'esprit du **consensus européen pour le développement** (14820/05, DEVGEN 229, RELEX 678, ACP 155, 22-11-2005), qui représente vraiment un document magnifique!

²⁰ Afin que les actions de la CE répondent davantage aux besoins locaux, afin d'aider à coordonner le travail entre les bailleurs et afin d'accélérer la mise en oeuvre, la CE a décidé de rendre ses délégations, à savoir ses représentations dans les pays partenaires, responsables de la gestion de l'aide extérieure. Aujourd'hui, il existe environ 110 délégations de la CE décentralisées en Afrique, en Asie, dans les Balkans occidentaux, aux Caraïbes, en Europe orientale, en Amérique latine, en Méditerranée, au Moyen Orient et dans le Pacifique. Les délégations représentent non seulement les yeux et les oreilles de la Commission dans leurs pays hôtes, mais ont également un rôle de porte-parole par rapport aux autorités nationales et à la société dans son ensemble. En ce qui concerne l'aide au développement et l'assistance extérieure, c'est aux délégations d'identifier les projets, d'évaluer leur faisabilité ainsi que de mettre en oeuvre et d'évaluer leurs résultats. Le siège d'EuropeAid se trouve à Bruxelles et il est responsable de la cohérence globale ainsi que du soutien général, thématique et qualitatif.

L'UE fournit ces fonds sous l'aspect de **subventions** à plus de 160 pays et territoires dans le monde entier. Ces subventions sont des contributions financières directes qui proviennent du budget général de l'UE, à travers le truchement de différents instruments et programmes financiers ou par le biais du *Fonds européen de développement (FED)* et relèvent de deux catégories générales, à savoir :

- *les subventions d'actions*, qui visent à atteindre un objectif faisant partie d'un programme d'aide extérieure et
- *les subventions de fonctionnement* pour le financement des dépenses de fonctionnement d'un organe de l'UE qui poursuit un objectif d'intérêt européen général ou un objectif qui fait partie d'une politique de l'UE.

Les subventions en question sont:

- basées sur le remboursement des coûts éligibles, en d'autres termes, les coûts que les bénéficiaires ont vraiment engagés et qui sont considérés nécessaires pour effectuer les activités en question. Les résultats de l'action demeurent la propriété des bénéficiaires.
- sujettes à un accord écrit signé par les deux parties et, en règle générale, nécessitent un co-financement de la part du bénéficiaire de la subvention.

Les subventions couvrent toute une série de domaines et, par conséquent, les conditions spécifiques à remplir, à savoir l'éligibilité, etc. peuvent varier d'un domaine d'activité à l'autre.

► Instruments financiers (fonds) utilisés

Pour l'exercice financier 2007-2013, l'UE a adopté une série de six instruments financiers pour mettre en œuvre l'assistance extérieure.

- ✓ L'instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP)
- ✓ Le fonds européen de développement (FED)
- ✓ L'instrument de financement de la coopération au développement (ICD)
- ✓ L'instrument européen pour la démocratie et les droits de l'homme (IEDDH)
- ✓ L'instrument de stabilité (IS)
- ✓ L'instrument relatif à la coopération en matière de sûreté nucléaire (ICSN)

Les détails de ces instruments financiers sont présentés à l'annexe 2.

Les fonds initialement disponibles pour chaque instrument financier (fonds) pour la période 2007-2013 sont décrits ci-dessous (tous les chiffres indiqués sont en milliards d'euros):

○ IEVP	: 10,6
○ FED	: 22,6
○ ICD	: 15,1
○ IEDDH	: 1,1
○ IS	: 2,5
○ ICSN	: 0,5
○ Autres	: 8,4
-----	-----
TOTAL	: 60,8 milliards d'euros

Le siège effectue également des tâches de coordination avec d'autres directions générales, avec des États membres ainsi qu'avec les autres institutions de l'UE et s'occupe de la planification globale et de l'établissement de rapports sur les progrès effectués en matière d'aide au développement. Bruxelles gère aussi directement les domaines hautement spécialisés, comme le soutien apporté aux réformes dans le secteur de l'énergie nucléaire et les programmes régionaux et horizontaux qui concernent plusieurs ou de nombreux pays bénéficiaires.

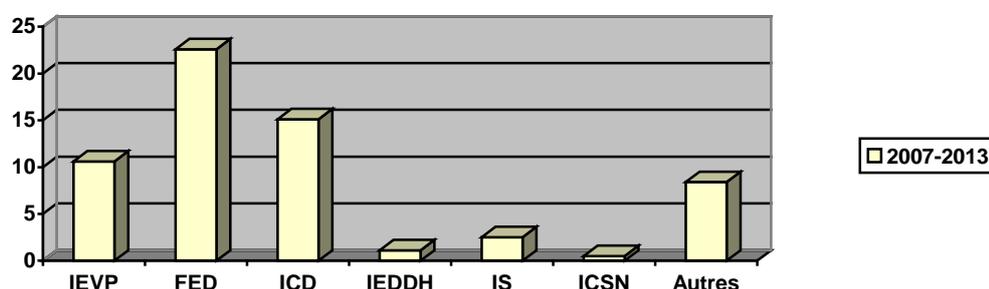


Fig. 4: fonds de l'UE par instrument financier (2007-2013)

► Fonds communautaires affectés par région

Les fonds de l'UE affectés par région pour la période 2007-2013 sont ventilés de la manière suivante:

- région ACP: **environ 25 milliards d'euros**²¹ (ces fonds proviennent en grande partie du FED et pour une enveloppe plus limitée des postes budgétaires généraux de l'UE).
- région Asie: **environ 5,2 milliards d'euros** (ces fonds proviennent de l'ICD).
- région Amérique latine: **environ 6,9 milliards d'euros** (ces fonds proviennent principalement de l'ICD).
- voisinage de l'UE & région Russie: **environ 12 milliards d'euros** (ces fonds proviennent de l'IEVP).
- programmes thématiques mondiaux («horizontaux»)²²: **environ 11,7 milliards d'euros** (ces fonds proviennent de l'IS (2,5 milliards d'euros), de l'IEDDH (1,1 milliards d'euros), de l'ICSN (0,5 milliard d'euros), et de l'AHMF²³ (8 milliards d'euros)

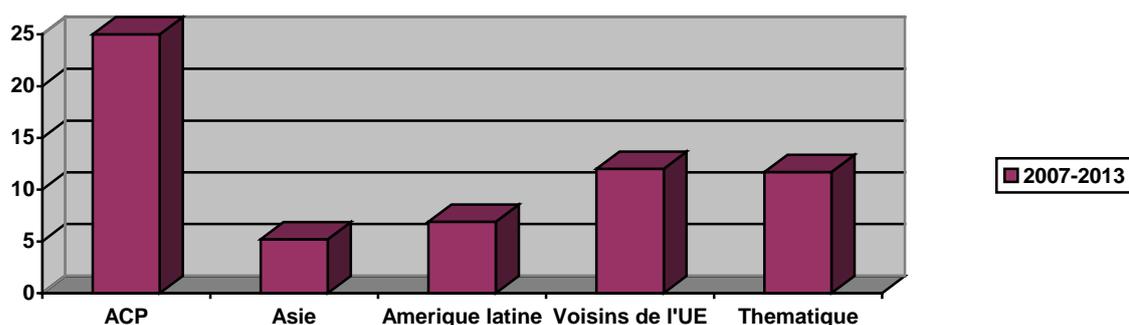


Fig. 5: fonds de l'UE par région

²¹ Outre ces fonds, c'est-à-dire ces subventions de l'UE, l'ECOFIN a décidé le 28 novembre 2006 d'octroyer des prêts de la Banque européenne d'investissement (BEI) de l'ordre de 27,8 milliards d'euros pendant la même période.

²² Ces programmes thématiques soutiennent des actions dans les domaines suivants: apporter de l'aide à la société civile et aux collectivités locales, à la démocratie et aux droits de l'homme, apporter un soutien aux élections, à l'environnement et aux ressources naturelles, garantir la sécurité alimentaire, l'égalité entre les sexes, les questions de santé, de migration et d'asile, la sécurité nucléaire et la non-prolifération ainsi que les instruments de stabilité.

²³ Instruments pour l'aide humanitaire et le macro-financement.

Parmi les régions mentionnées ci-dessus, il est évident que ce sont les régions voisines de l'UE et la région Russie qui sont de la plus grande importance pour les membres de la CEDR.

1.1.3 La «bureaucratie» inhérente à l'utilisation des fonds de l'UE

Au moment où le service compétent de la CE a pris sa décision commencent les obligations qui incombent à toutes les parties prenantes participant à la gestion de fonds de l'UE réservés à la mise en œuvre d'une intervention spécifique, par exemple un projet, un programme, etc.

Ces obligations sont nombreuses et sont apparentées à différentes questions, comme:

- les «caractéristiques» des fonds, à savoir les buts, les plafonds de cofinancement, les limites d'éligibilité, etc.;
- les règles de concurrence, à savoir les cadres juridiques pertinents au niveau de l'UE ainsi qu'à une échelle nationale;
- les stratégies existantes au niveau de l'UE et à une échelle nationale (sectorielles, régionales, autres);
- la chronologie de la mise en œuvre des interventions;
- les procédures à suivre;
- Autres...

Ces obligations sont le résultat d'une série de documents juridiques et y sont documentées, non seulement à un niveau national, par exemple dans les lois sur la gestion des fonds de l'UE, les stratégies nationales valables, les systèmes obligatoires de comptabilité, etc. mais également au niveau de l'UE, par exemple dans les règlements, les directives, les communications de l'UE, les vadémécums, etc. qu'il faut respecter.

Toutes ces obligations rendent la tâche beaucoup plus difficile aux autorités qui mettent en œuvre des projets.

C'est au nom de la transparence, de la responsabilisation et de l'obtention des résultats et impacts escomptés que les règles et procédures imposées sont devenues suffocantes ces dernières années et ce, même pour les organismes d'application qui n'ont pas assez de capacité pour surmonter toutes les limites, conditions et règles afférentes.

Les deux exemples suivants illustrent très clairement les difficultés inhérentes. Cependant, il ne s'agit que d'exemples et il existe bien d'autres difficultés.

- Trop d'audits et de contrôles «parallèles» et faisant double emploi

La question la plus urgente et la plus harcelante est l'application de nombreux audits et contrôles parallèles qui sont effectués par de nombreux organismes différents, non seulement nationaux mais également communautaires pendant toute la période de mise en œuvre des interventions cofinancées. Dans certains cas, la situation ressemble à une pyramide inversée comprenant un organisme qui produit et bien d'autres qui auditent ou contrôlent. Coordonner tous ces audits ou contrôles à la fois nationaux et communautaires et les limiter à ce qui est absolument nécessaire semble être la solution évidente mais n'entre pas dans les esprits des autorités responsables, soit à l'échelle nationale, soit à l'échelle communautaire.

Hélas, après tant d'années d'application de financement de l'UE, la situation ne semble pas s'être améliorée, et ce pour la raison principale suivante :

- les services de la CE souffrent, ou tout du moins semblent souffrir principalement (a) de la taille énorme de l'UE, des organes de l'UE, et des budgets communautaires utilisés nécessitant la mise en place de nombreux systèmes afin de garantir leur gestion correcte et (b) leurs contrôleurs qui ont également imposé leur application de contrôles stricts à tous les niveaux.

- les gouvernements nationaux ne peuvent pas, dans la pratique, mettre en œuvre la mise à niveau nécessaire de leurs administrations publiques, en appliquant par exemple des mesures qui permettent d'inclure les exigences des services de la CE à leurs procédures ou améliorer l'efficacité des administrations pour qu'elles puissent être à même de mettre en œuvre les interventions cofinancées plus rapidement mais sans enfreindre les règles et meilleures pratiques existantes.

● Insuffisamment de temps pour une mise en œuvre adéquate de toutes les étapes d'un projet

Souvent, la durée entière de toutes les étapes des projets ou des programmes cofinancés sont forcées dans un carcan temporel irréaliste. Ceci est principalement dû au fait que les autorités compétentes n'ont pas de projets «mûrs» au début de la période de programmation, notamment parce qu'elles n'ont pas assez de fonds nationaux pour mettre en œuvre de manière précoce les études de conception, les enquêtes, les consultations publiques, etc. pour leurs projets. En raison du cadre d'éligibilité extrêmement strict de chaque période de programmation qui s'étend sur environ sept ans, il est bien sûr impossible de commencer la «préparation» d'un projet routier au début de la période de programmation et faire en sorte que le projet soit construit à la fin de cette période.

C'est pourquoi, dans de tels cas, les autorités de mise en œuvre du projet essayent généralement différentes «astuces» qui se soldent généralement par des erreurs, des problèmes, et/ou la non-éligibilité des dépenses concernées. Les résultats définitifs sont souvent décevants :

- ✓ les projets ne peuvent pas être mis en œuvre dans le cadre du calendrier éligible, ce qui peut engendrer, soit des difficultés à répondre aux besoins de financement restants seulement en utilisant ses (propres) fonds nationaux, soit à devoir rembourser les fonds de l'UE reçus jusqu'alors, et ce, lorsqu'il est impossible de terminer le projet avec ses propres fonds dans le calendrier donné.
- ✓ les fonds de l'UE disponibles ne sont pas, en fin de compte, utilisés, ce qui signifie qu'il n'a pas été possible d'atteindre les résultats et les impacts escomptés d'une utilisation adéquate de ces fonds.
- ✓ le budget de l'État est mis à l'épreuve, ce qui peut engendrer des problèmes fiscaux pour les pays aux économies nationales faibles.

Les leçons tirées de la mise en œuvre de projets cofinancés par l'UE sont précieux et devraient toujours être pris en compte afin d'améliorer la situation, tout du moins d'une période à l'autre. Les recommandations qui découlent des deux exemples présentés ci-dessus sont décrites ci-dessous.

Pour que les résultats de la mise en œuvre de projets cofinancés par de l'argent provenant de fonds de l'UE soient positifs, les bénéficiaires des fonds devraient au moins :

- s'assurer de respecter entièrement les cadres juridiques et réglementaires pertinents à l'échelle nationale et communautaire;
- commencer la «préparation» de leurs projets suffisamment tôt afin de garantir leur mise en œuvre dans les délais disponibles de la période de programmation;
- étoffer leur capacité et améliorer leur efficacité sans avoir recours à des mesures illicites (par exemple des pots-de-vin, des conflits d'intérêt, le recrutement illicite de capacité supplémentaire) ;
- déployer des efforts spécifiques concernant la gestion de ces projets, par exemple en effectuant des analyses de risques périodiques et des évaluations du rythme auquel les projets progressent.



Fig. 6 : cette partie de l'autoroute PATHE en Grèce a été cofinancée par le FEDER.

1.1.4 La Banque européenne d'investissement (BEI)

La **Banque européenne d'investissement (BEI)**²⁴ joue un rôle extrêmement important dans le financement de routes et d'autres projets d'investissement, non seulement dans les États membres de l'UE, mais également dans des pays tiers. La BEI a été créée en 1958 par le Traité de Rome comme banque de prêts à long terme de l'Union européenne.

La BEI prête de l'argent aux secteurs public et privé pour des projets d'intérêt européen dans les domaines suivants:

- la cohésion et la convergence des régions de l'UE
- le soutien aux petites et moyennes entreprises
- les programmes en matière d'environnement
- la recherche, le développement et l'innovation
- le transport
- l'énergie

La BEI est une banque à but non lucratif dont la mission est déterminée par la politique. Contrairement aux banques commerciales, la BEI ne gère pas de comptes en banque personnels, ne fait pas de transactions sur marché hors cote et ne fournit pas non plus de conseils privés en matière d'investissements.

²⁴ La plupart des informations concernant la BEI présentées ici sont tirées du site Internet de la BEI.

La BEI octroie des prêts à long terme pour des projets d'investissement de capitaux, principalement des actifs immobilisés mais n'offre pas de subventions ou de capital-risque. Les subventions de l'UE sont gérées par la Commission européenne (CE) alors que le capital-risque est fourni par le Fonds européen d'investissement (FEI).

En vertu des articles 16 et 18 des statuts de la BEI, la BEI travaille avec d'autres banques, soit en cofinçant des projets, soit sur des montages de titres.

Afin de garantir que les entrepreneurs utilisent d'autres sources de financement lorsque cela est possible, l'intervention de la BEI à tout projet se limite à 50% du coût de l'investissement viable d'un projet qui sera décidé pendant l'évaluation. Le financement de la BEI peut être conjugué à des subventions communautaires, tout dépend de l'envergure et de la définition du projet individuel. Dans la pratique, ceci est monnaie courante pour les projets routiers qui sont encouragés par les collectivités publiques, en effet une grande partie des contributions nationales au dispositif de financement du projet proviennent de prêts octroyés par la BEI.

La BEI appartient aux États membres de l'Union européenne qui souscrivent ensemble à son capital, la contribution de chaque pays reflétant son poids économique au sein de l'Union. La BEI n'utilise aucun fonds provenant du budget communautaire. Au contraire, elle s'autofinance en empruntant sur les marchés financiers.

Puisque les États membres de l'UE sont les actionnaires de la BEI, elle se targue de la meilleure note de crédit, à savoir AAA, sur les marchés monétaires. Par conséquent, la BEI peut lever des quantités considérables de capitaux et ce, selon des modalités très compétitives. Puisque la BEI est un institut à but non lucratif, ses conditions de prêt sont tout aussi favorables. Ceci étant dit, la BEI ne peut pas prêter plus de 50% du coût total d'un projet individuel.

Les projets dans lesquels la banque investit sont choisis sur le volet selon les critères suivants :

- ils doivent aider à atteindre les objectifs de l'UE;
- ils doivent être viables à un niveau économique, financier, technique et environnemental;
- ils devraient aider à attirer d'autres sources de financement.

La BEI soutient également le développement durable dans les pays candidats et candidats potentiels à l'adhésion à l'UE, dans les pays voisins de l'UE au Sud et à l'Est ainsi que dans les pays partenaires ailleurs. La BEI est active au sein de l'UE ainsi que dans quelque 140 pays dans le monde entier avec lesquels l'UE a des accords de coopération.

En 2007, la Banque européenne d'investissement a prêté 47,8 milliards d'euros pour soutenir les objectifs de l'Union européenne, soit 41,4 milliards d'euros aux États membres de l'UE et de l'AELE et 6,4 milliards d'euros à des pays partenaires.

Source: Site Internet de la BEI

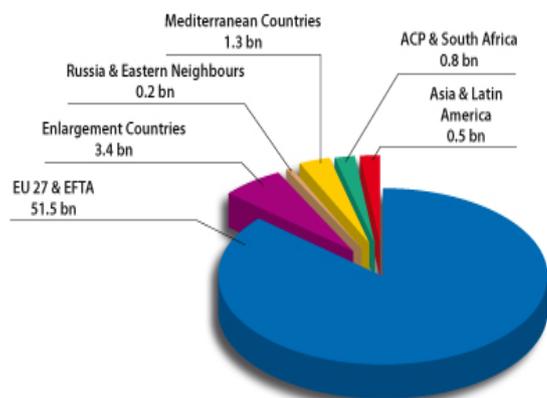


Fig. 7: Ventilation du financement octroyé par la BEI par région

Secteurs	Année 2009 (en EUR)	5 années précédentes (en EUR)
Agriculture, pêche, sylviculture	0	22,100,000
Infrastructure composite	607,820,000	5,760,964,436
Lignes de crédit	1,072,000,000	56,883,455,944
Énergie	877,700,000	27,892,706,889
Santé et éducation	427,400,000	17,813,983,921
Industrie	1,669,221,178	21,720,257,673
Services	452,000,000	13,200,439,751
Télécommunications	700,000,000	9,459,111,879
Transports	2,540,453,920	65,513,190,475
Infrastructure urbaine	229,180,000	9,688,376,491
Eau, assainissement	751,200,000	13,769,021,296
Enveloppe totale	9,326,975,098	241,723,608,755

Dernière mise à jour : 19/03/2009

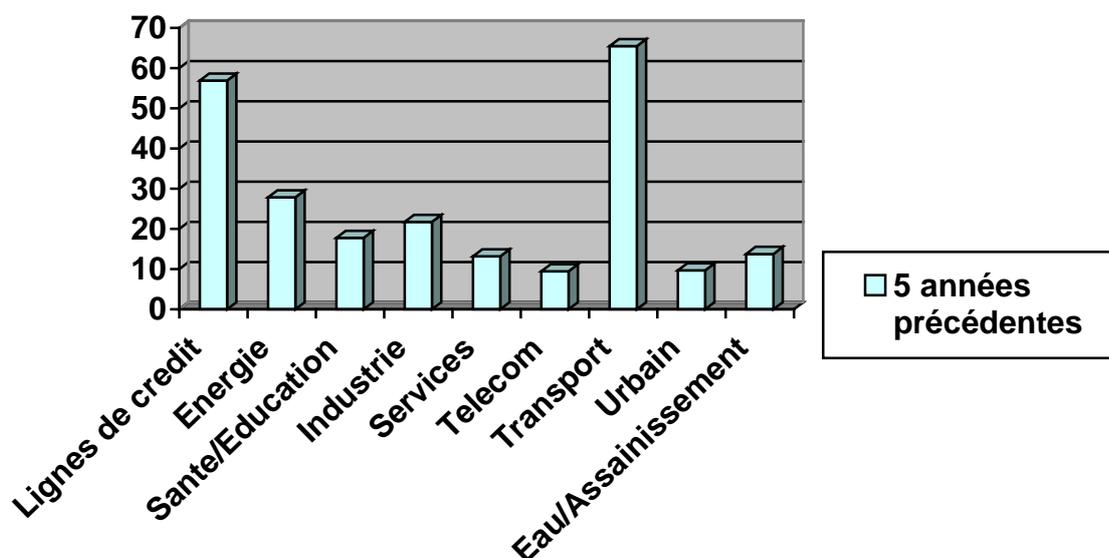


Fig. 8: ventilation du financement de la BEI par secteur

► Les conditions de prêts de la BEI

La BEI octroie des prêts à long terme qui peuvent durer de 4 à 20 ans environ, voire même plus, tout dépend de la durée de vie économique des actifs à financer.

Non seulement la banque peut offrir des taux d'intérêt fixes, mais elle peut également proposer des taux fixes et convertibles révisables, ce qui permet de modifier la formule de calcul du taux d'intérêt pendant la durée du prêt et ce, à des dates ou périodes prédéfinies.

Les prêts à taux variables de la BEI sont généralement disponibles à un écart inférieur au taux LIBOR, fixés pour l'échéance complète de l'emprunt au moment de chaque retrait.

Outre ses taux d'emprunt habituellement avantageux, la BEI ne perçoit normalement aucune commission d'engagement ou de non-utilisation mais, dans certains cas, elle peut appliquer une commission pour l'instruction d'un projet ainsi que les services d'analyse juridiques.

La BEI recherche un niveau de sûreté adéquat pour ses prêts, comme la garantie fournie par une banque ou un consortium bancaire, une institution financière ou une société mère de grande dimension menant des activités diversifiées et ayant une bonne note de crédit. Dans certains cas, la banque peut également inclure une marge de risque dans ses montages de financement.

La BEI cherche à garantir qu'aucun autre créancier ne se trouve dans une situation plus favorable que la sienne, sans oublier la teneur ainsi que les sommes sollicitées de cet engagement.

La BEI suit les progrès du projet et peut effectuer des contrôles sur le terrain. Il est possible qu'elle prépare également un rapport d'évaluation de fin de projet.

♦ Caractéristiques typiques des prêts octroyés par la BEI à un projet

Sommes

Les prêts individuels ou prêts directs sont accordés à des projets dont le coût d'investissement total excède 25 millions d'euros ou 10 millions d'euros dans le cas de projets des pays de la région Afrique/Caraïbes/Pacifique.

La BEI peut financer un maximum de 50% du coût total d'un projet.

Les promoteurs des secteurs public et privé, y compris les banques peuvent bénéficier d'un prêt individuel.

Conditions

Les conditions de financement sont adaptées au type d'investissement. Des dispositifs de sûreté appropriés sont nécessaires, tels que la garantie fournie par une banque ou un consortium bancaire, une institution financière ou une société mère de grande dimension, menant des activités diversifiées et ayant une bonne note de crédit.

Taux d'intérêt

La banque propose:

- des taux fixes
- des taux fixes révisables
- des taux convertibles, ce qui permet de modifier la formule de calcul du taux d'intérêt pendant la durée du prêt, à des dates ou périodes prédéfinies

Frais

La BEI ne perçoit normalement aucune commission d'engagement ou de non-utilisation. Elle peut, dans certains cas, appliquer une commission pour l'instruction d'un projet et les services d'analyse juridiques.

Monnaies:

Les états financiers du groupe BEI sont libellés en euros (EUR). La banque peut en outre accorder des prêts dans les monnaies suivantes :

- la livre sterling (GBP)
- le dollar des États-Unis (USD)
- le yen japonais (JPY)
- les couronnes suédoise et danoise (SEK et DKK)
- le franc suisse (CHF)
- les monnaies des pays candidats et d'autres pays partenaires de la BEI.

Procédures de décaissement

Une fois approuvé par le Conseil d'administration, un prêt peut être décaissé en plusieurs tranches, selon les besoins de l'emprunteur. En règle générale, un prêt BEI est disponible pendant une période de deux ou trois ans. Les décaissements se font habituellement dans un délai court, entre 10 et 15 jours après la demande de décaissement.

L'emprunteur peut choisir la durée, les modalités de remboursement et le profil d'amortissement de chaque tranche au moment du décaissement, ce qui contribue à une gestion active de la trésorerie. Le calendrier, le choix de la monnaie, les échéances et les formules de taux d'intérêt ne sont pas fixées d'avance et peuvent être déterminés à chaque demande de décaissement.

Remboursement

En règle générale, les remboursements se font sous la forme de versements semestriels ou annuels. Des périodes de différé peuvent être accordées pour le remboursement du principal pendant la période de construction du projet.

Pour les projets dont le coût total est inférieur à 25 millions d'euros, la BEI propose des prêts avec intermédiation bancaire, des lignes de crédit accordées à des banques locales, régionales et nationales. Une ligne de crédit de la BEI peut financer un maximum de 50% du coût total du projet.

Les lignes de crédit sont accordées à des banques et institutions financières intermédiaires du pays dans lequel le projet est réalisé. Ces institutions rétrocèdent les fonds de la BEI aux promoteurs, généralement des PME et des collectivités locales.

Les modalités de financement, à savoir le taux d'intérêt, le différé de remboursement, la durée du prêt, etc., sont déterminées par la banque partenaire concernée. Les durées sont généralement comprises entre 5 et 12 ans.

Sont considérées comme PME les entreprises qui emploient moins de 250 personnes, réalisent un chiffre d'affaires annuel n'excédant pas 50 millions d'euros et affichent un total du bilan annuel de 43 millions d'euros au maximum.

Les décisions de prêt au titre de ces lignes de crédit sont du ressort des intermédiaires financiers.

Les promoteurs intéressés par un financement de la BEI pour des projets inférieurs à 25 millions d'euros sont priés d'introduire leur demande de prêt directement auprès de l'une des banques ou institutions financières intermédiaires en envoyant une description détaillée de leur investissement de capitaux avec les accords éventuels de financement. Une liste des institutions financières intermédiaires par pays se trouve sur le site Internet de la BEI, à l'adresse suivante : www.eib.org.

► Le Fonds européen d'investissement (FEI)

La BEI est également actionnaire majoritaire dans le **Fonds européen d'investissement (FEI)** qui représente l'institution financière spécialisée de l'Union européenne pour les petites entreprises (petites et moyennes entreprises ou PME). Le FEI, établi en 1994, procède à des investissements de capital-risque afin de soutenir l'émergence d'un marché européen performant et homogène du capital-risque. En outre, les instruments de garantie du FEI destinés aux PME facilitent l'accès des PME au financement par l'emprunt d'un grand nombre de banques intermédiaires et d'institutions financières.

De plus amples informations peuvent être obtenues sur le site Internet du FEI à l'adresse suivante: www.eif.org

► Initiatives récentes de la BEI

Ces dernières années, la Banque européenne d'investissement (BEI) a pris de très importantes initiatives pour encourager le financement d'infrastructures de grande envergure, non seulement dans les pays de l'UE mais également dans les pays tiers. Les deux initiatives suivantes sont, entre autres, à souligner :

- La coopération avec la BERD en matière de cogestion de projets soutenus par l'UE en Europe orientale et en Asie centrale

En 2006, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) a uni ses forces à la Banque européenne d'investissement (BEI) pour financer des projets dans des pays à l'Est de l'Union européenne, en tirant parti de fonds significatifs de l'UE pour les voisins de l'Est et potentiellement l'Asie centrale et en se basant sur l'expérience de la BERD en matière de financement de projets dans la région.

La BERD cofinance les transactions de la BEI en Russie, en Ukraine, en Moldavie, dans le Caucase austral et en Asie centrale. Le Conseil de l'UE a autorisé la BEI à prolonger les prêts qui pourraient dépasser les 3,7 milliards d'euros jusqu'en 2013, soit l'équivalent d'environ 500 millions d'euros par an, pour cofinancer des projets d'investissement dans cette région.

La BEI et la BERD travaillent de concert pour identifier les projets qui correspondent à la priorité de l'UE en matière de financement d'infrastructures de grande envergure. Les transactions sont structurées et négociées conjointement par les deux institutions qui profitent de la longue expérience spécifique de la BERD dans cette région. La BERD partage les risques en accordant jusqu'à 50% du financement de chaque projet commun. Toutes les transactions doivent remplir les conditions à la fois de la BEI et celles de la BERD, à savoir l'intégrité, des déclarations rigoureuses, le respect des normes environnementales et l'impact de la transition.

La priorité est accordée aux projets qui amplifient les Réseaux transeuropéens et encouragent l'intégration régionale.

- Le nouvel instrument de la BEI pour financer le Réseau transeuropéen

En 2008, la Commission européenne et la Banque européenne d'investissement (BEI) ont signé un accord de coopération créant **l'instrument de garantie de prêt pour les projets de réseaux transeuropéens de transport (GPTT)**.

Ce nouvel instrument **contribue à accroître la participation du secteur privé** au financement des infrastructures de transport d'intérêt européen, notamment des investissements dans des projets de RTE présentant un risque élevé sur le plan des recettes aux premiers stades de leur exploitation.

S'inscrivant dans le cadre du programme de l'UE pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et de l'Action européenne pour la croissance qui est mise en œuvre par la BEI, le GPTT couvrira en partie ce risque, ce qui améliorera considérablement la viabilité financière des investissements concernés. Pour certains projets, par exemple l'élaboration de nouvelles autoroutes, un partenariat entre le secteur public et le secteur privé peut s'avérer être la manière la plus efficace de travailler. Le nouvel instrument de garantie est puissant et permettra de tels partenariats.

La dotation en capital de 1 milliard d'euros du GPTT, la Commission et la BEI apportant chacune 500 millions d'euros, devrait permettre de garantir un volume total d'investissements de l'ordre d'environ 20 milliards d'euros.

Ce nouvel instrument est d'importance majeure car il permet la participation du secteur privé à l'élaboration des infrastructures RTE nécessaires. Les services de la CE ont déterminé que l'investissement requis pour achever et moderniser le réseau transeuropéen excédait les capacités de financement public. Rien que pour la période 2007-2013, les besoins en investissement dans les infrastructures de RTE sont évalués à un total de l'ordre de 300 milliards d'euros. On s'attend à cet égard à un important déficit des ressources publiques, ce qui ne pourra être comblé qu'en mobilisant l'investissement privé en faveur des grands projets d'infrastructures. Le GPTT, garantie pour couvrir une facilité de trésorerie de réserve subordonnée mise à disposition par des banques commerciales, permet de remédier au problème en couvrant le risque d'insuffisance des recettes de trafic durant les cinq à sept premières années d'exploitation des projets. Le GPTT aide ainsi à faire face au risque initial d'un projet tout en s'appuyant sur les perspectives de viabilité financière à long terme de ce projet.

L'instrument a été conçu de façon à améliorer la capacité de l'emprunteur à honorer sa dette privilégiée, ce qui accroît d'une manière générale la qualité de crédit de l'opération et favorise une réduction des marges de risque appliquées aux prêts de premier rang en faveur du projet. Ces gains devraient être supérieurs au coût de la garantie pour l'emprunteur, ce qui représentera une valeur ajoutée financière pour le projet. Le recours au GPTT, en rendant plus intéressant l'investissement privé dans un projet et par conséquent moins onéreux, procurera ainsi des avantages à l'ensemble de la société.

Le GPTT complète deux autres instruments financiers de la Commission européenne conçus pour les projets de RTE-T et destinés à attirer en leur faveur davantage de capitaux privés. Le **mécanisme de capital-risque** procure ainsi des capitaux à risques à des fonds d'investissement axés sur l'apport de fonds propres à des projets de RTE, tandis que les mécanismes de rémunération de la mise à disposition peuvent bénéficier, durant la phase opérationnelle, après achèvement du projet, de **subventions** fondées sur les coûts de construction.

Se plus amples informations se trouvent sur : http://ec.europa.eu/ten/index_en.html



Fig. 9: Estonie – La reconstruction de la E263 Tallinn-Tartu-Võru Luhamaa, Vaida-Aruvalla 2008

1.2 Fonds de l'UE pour les routes

Le diagramme ci-dessous illustre les sources les plus fréquentes de financement qui permettent de mettre en œuvre des projets routiers dans les États membres de l'UE. Des structures de financement similaires sont également utilisées dans les pays tiers de l'UE.

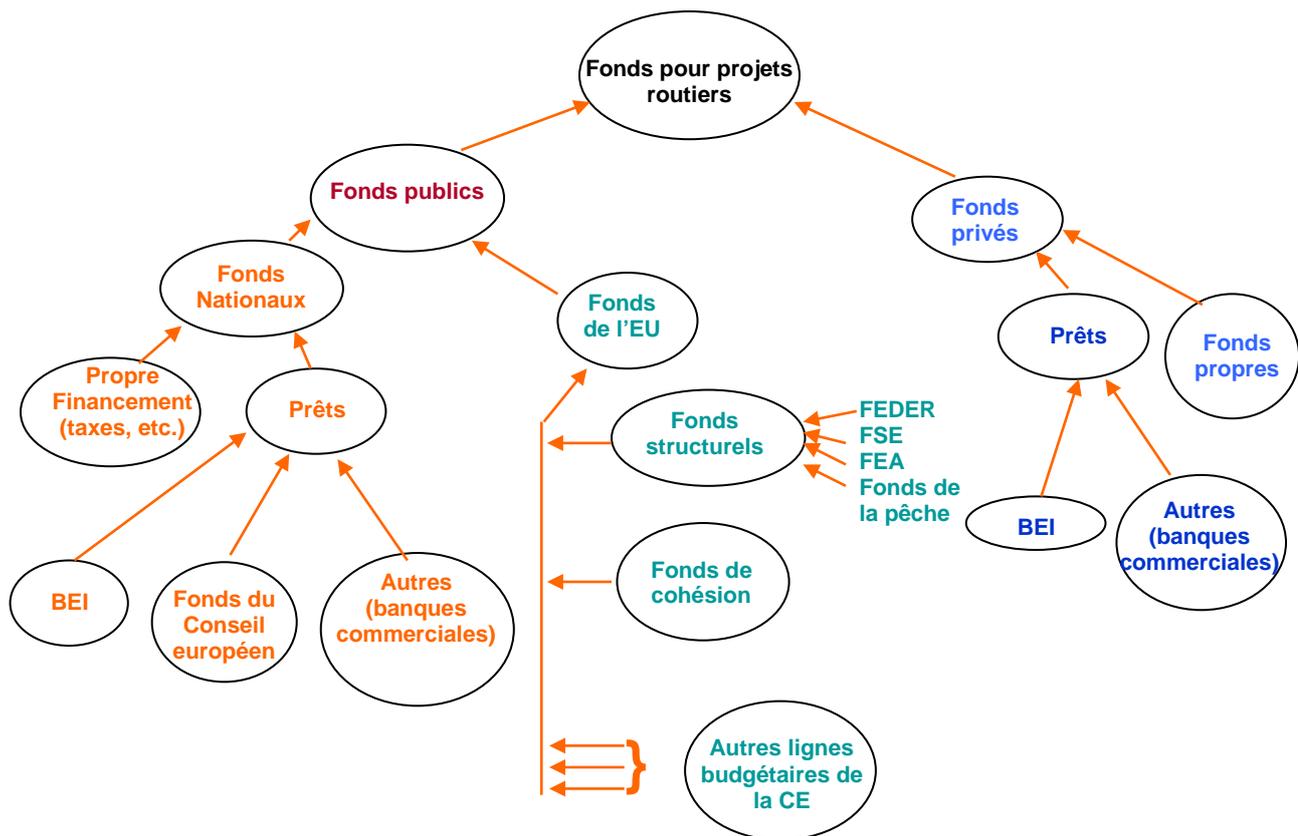


Fig. 10 : sources les plus fréquentes de financement de projets routiers dans les États membres de l'UE

1.2.1 Quels sont les fonds de l'UE qui financent les projets routiers?

Les règles d'éligibilité relatives à chaque fonds de l'UE contiennent des différences qui ont une influence sur l'éligibilité des différents types de projets routiers.

► **Les fonds de l'UE qui financent les projets routiers dans les États membres de l'UE**

○ Le Fonds européen de développement régional (FEDER)

Le Fonds européen de développement régional (FEDER)²⁵ finance toutes sortes de projets routiers, à l'exception des projets d'entretien courant, à savoir les nouvelles constructions, les améliorations ou mises en état, les études de conception, la gestion extérieure de projets, les projets visant à améliorer la sécurité, les concessions etc., pour tout type de route, par exemple des autoroutes, des routes express, des routes revêtues, des routes non-revêtues, etc., soit qui appartiennent au RTE ou pas.

Les lecteurs ne doivent pas oublier que le FEDER opère dans toutes les régions de l'UE. Il existe trois types de régions différentes:

- «les régions de l'objectif 1» qui ont un Produit Intérieur Brut (PIB) inférieur à 75% de la moyenne du PIB communautaire;
- «les régions de l'objectif 2» c'est-à-dire toutes les régions qui ne sont pas comprises dans l'objectif 1; ou
- «les régions de l'objectif 3» c'est-à-dire les régions qui sont situées le long de frontières terrestres, certaines frontières terrestres extérieures et certaines frontières maritimes.

○ Le Fonds de cohésion (FC)

Tout comme le FEDER, le Fonds de cohésion (FC) finance toutes sortes de projets routiers pour tout type de routes tant que le projet fait partie du RTE. Dans certains cas, le financement peut être accordé à des routes de desserte du RTE.

Les lecteurs ne doivent pas oublier que le FC opère seulement dans les pays ou régions dont le Revenu National Brut (RNB) est inférieur à 90% de la moyenne de RNB de l'UE des 27.

○ Fonds RTE-T

Tout comme le FC, le Fonds du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)²⁶ finance toutes sortes de projets routiers pour tout type de route tant que ce projet fait partie du RTE.

Il est important de souligner que le fonds RTE-T opère sans aucune restriction géographique ou autre dans tous les EM et que le fonds RTE-T se concentre principalement sur des «projets de priorité» RTE-T.

²⁵ Le FEDER a une longue expérience de financement de projets routiers dans les EM de l'UE. Il a commencé pratiquement immédiatement après sa création (NB: le FEDER a été juridiquement créé en vertu de l'article 160 du Traité sur l'UE), en finançant des décisions incluses aux règlements annuels spécifiques. Depuis 1989, les fonds accordés dans le cadre du FEDER ont été octroyés de manière plus organisée, à savoir dans le cadre de programmes opérationnels dans un cadre communautaire d'appui, en d'autres termes dans un programme pluriannuel de développement comprenant des interventions dans la plupart des secteurs de l'économie nationale ou dans le cadre d'un document unique de programmation (DOCUP). En résumé, depuis 1989 il y a eu le CCA/DOCUP I (1989-1993), le CCA/DOCUP II (1994-1999), le CCA/DOCUP III (2000-2006), et depuis le 1 janvier 2007, la période suivante de programmation 2007-2013, qui ne s'intitule plus CCA/DOCUP mais plutôt cadre de référence stratégique national (CRSN).

²⁶ Il y a quelques années, le «Poste B5.700» du budget de l'UE était utilisé pour le financement du RTE-T et ce, à travers des engagements annuels.

○ Autres fonds

Le Fonds européen agricole finance des projets de routes rurales.

Il existe, en outre, de nombreux programmes financés par différents fonds communautaires (postes budgétaires de l'UE), concernant des actions, principalement de la recherche et des études préconcurrentielles, des évaluations, etc., afférentes aux réseaux routiers, à leur exploitation, à leurs auxiliaires, à leur sécurité, etc.

Des exemples de tels programmes²⁷ comprennent:

- **CIVITAS**: un programme qui encourage de meilleurs transports et des transports plus propres en ville. Le budget de CIVITAS II (2005-2009) s'élève à **environ 0,3 milliard d'euros**.
- **MARCO POLO**: un programme qui vise à déplacer le transport de fret sur route à un transport maritime, ferroviaire et par voies fluviales intérieures en encourageant le transport intermodal. Le budget du programme Marco Polo II (2007-2013) s'élève à 0,45 milliard d'euros.

► **Fonds de l'UE qui financent des projets routiers dans les pays tiers de l'UE**

▪ Fonds de préadhésion

Les fonds *ISPA*, *PHARE*, *CARDS* pour la période 2000-2006 et le fonds *IPA* pour la période 2007-2013 représentent les fonds de préadhésion de l'UE. Ils permettent de financer toutes sortes de projets routiers. Néanmoins, en raison des ressources relativement limitées, peu de projets de nouvelles constructions routières existent ou ont été créés. La remise en état d'infrastructures routières indispensables, des études en matière de développement de réseaux routiers, la préparation de projets ainsi que les études de conception routière représentent les types de projets les plus fréquents qui sont financés par ces fonds de l'UE.

▪ Fonds de coopération extérieure

Tous les fonds de coopération extérieure peuvent financer des projets routiers de toutes sortes à condition que le transport, et plus précisément le développement de transport routier, soit un *secteur de priorité* qu'il est convenu de soutenir par le biais de fonds de l'UE et que des interventions pertinentes, des projets, aient été compris dans les programmes concernés²⁸. Il est évident que le volume de contribution financière de l'UE dépendra des besoins réels du pays en matière de routes par rapport aux besoins que ce pays pourrait avoir dans le domaine d'autres infrastructures de développement²⁹.

²⁷ De plus amples informations sur ces programmes peuvent être obtenues sur le site Internet de la CE (DG TREN).

²⁸ Cf. annexe I.

²⁹ La Commission vise à aider les pays partenaires à améliorer leur système de transport, ce qui leur permettrait d'atteindre les objectifs plus vastes qui sont de réduire la pauvreté, de rendre la croissance économique pérenne et de stimuler le développement social. Il ne fait aucun doute qu'une meilleure infrastructure de transport aidera également les pays en développement à s'intégrer dans l'économie mondiale. Afin d'atteindre ses buts, la CE travaille de concert avec les parties prenantes de ces pays ainsi que d'autres bailleurs. L'objectif est d'améliorer le système en répondant aux besoins locaux tout en le faisant de manière sûre, abordable et efficace et tout en ayant un faible impact sur l'environnement.



Fig. 11: Spain – New Malaga west ring round between C-3310 and A-7

1.2.2 Tous les projets routiers sont-ils éligibles à un financement des fonds de l'UE?

L'éligibilité des projets routiers est habituellement déterminée par le règlement qui s'applique au fonds de l'UE concerné.

En règle générale, les projets afférents aux routes devraient faire référence à des travaux réels qui sont «productifs» au sens large du terme. Pour la plupart des fonds de l'UE, les dépenses publiques afférentes aux coûts d'exploitation des services publics compétents gérant le projet routier cofinancé ne sont pas éligibles.

Éligibilité par type d'intervention (travaux)

- Nouvelle construction

Les projets de construction de nouvelles routes sont éligibles à tous les fonds de l'UE, opérant soit à l'intérieur, soit à l'extérieur de l'UE.

- Entretien + projets d'exploitation

Les projets d'entretien et d'exploitation des routes ainsi que les coûts y afférents ne sont pas éligibles aux fonds de l'UE qui opèrent au sein de l'UE, par exemple le FEDER, le FC, etc. alors qu'ils peuvent être éligibles à de nombreux fonds communautaires qui opèrent dans les pays tiers de l'UE.

- PPP/projets de concession

Les projets routiers mis en œuvre à travers un contrat de type PPP, concession ou PFI, sont éligibles à tous les fonds de l'UE. Néanmoins, il est important de noter que:

- o Les fonds de l'UE qui opèrent dans les EM de l'UE et les pays en phase de préadhésion contribuent, c'est-à-dire couvrent une partie des dépenses publiques y afférentes mais pas les dépenses privées d'un projet de PPP.
- o Même pour ce financement, mentionné au point télégraphique précédent, la CE ne s'engagera que suite à un examen précis ainsi qu'une autorisation qui prouve que ce financement n'enfreint pas les règles existantes en matière d'aide d'État octroyée au concessionnaire.

- Études de conception/autres études et enquêtes

Les études et les inspections de préparation et de conception pour des projets routiers, comme les études de faisabilité, les études d'évaluation de l'impact sur l'environnement, les études de conception technique, les examens et études géologiques et géotechniques, les études archéologiques, etc. sont tous éligibles aux fonds de l'UE, à moins qu'ils ne fassent référence à des projets non-éligibles, à savoir les projets d'entretien courant des routes pour les fonds de l'UE utilisés dans les EM.

- Gestion du projet/gestion de la construction

Les projets de gestion du projet et de gestion de la construction sont éligibles à tous les fonds de l'UE s'ils sont mis en œuvre par des maîtres d'ouvrage externes, c'est-à-dire pas par des services publics qui utilisent leur propre personnel et leurs propres moyens.

- Autres questions de dépenses afférentes (expropriations, etc.)

La plupart des autres projets afférents aux routes ou aux dépenses sont également éligibles à la plupart de tous les fonds de l'UE. Néanmoins, ils doivent généralement répondre à des conditions/restrictions spécifiques.

Les coûts d'expropriation de biens-fonds, par exemple, sont en règle générale éligibles à des fonds de l'UE qui opèrent dans les EM de l'UE, mais seulement lorsque le projet routier correspondant est également financé, alors que le coût éligible est limité à un certain pourcentage, habituellement 10%, du coût total du projet routier cofinancé.

Le lecteur devrait noter que l'éligibilité des projets et des coûts dépend du respect des cadres juridiques et stratégiques communautaires et nationaux.

1.2.3 Fonds de l'UE affectés aux projets routiers ces dernières années (2000-2008 et 2007-2015)

► **Fonds de l'UE affectés aux projets routiers dans les EM de l'UE**

• FEDER + FC

La somme totale affectée par le FEDER et le FC au secteur du transport pendant la période 2007-2013, à savoir 81,8 milliards d'euros a augmenté nominalement de 62,6% (!) par rapport aux fonds correspondants pour la période 2000-2006, à savoir 50 milliards d'euros.

Ceci est dû aux besoins de transport conséquents, non seulement dans les «nouveaux» États membres, mais également dans un petit nombre d'«anciens» États membres. En outre, depuis 2005, le transport est considéré comme secteur qui aide à atteindre les objectifs de la Stratégie de Lisbonne³⁰.

³⁰ La **Stratégie de Lisbonne**, également connue sous le nom de **Programme de Lisbonne** ou de **Processus de Lisbonne**, est un plan d'action et de développement pour l'Union européenne.

Les dotations correspondantes affectées à **des projets routiers** sont comme suit:

- **environ 24,2 milliards d'euros** pour la période 2000-2006
- **environ 40 milliards d'euros** pour la période 2007-2013

L'augmentation des fonds affectés aux projets routiers pendant la période 2007-2013 par rapport à ceux de la période 2000-2006 s'élève à 65,3%, c'est-à-dire une augmentation légèrement plus élevée que celle de tous les transports ! Cette augmentation montre l'importance toujours attachée aux routes, mais également que le sous-secteur des routes est plus «mûr» lorsqu'il s'agit de faire la demande de fonds et de les obtenir par rapport à d'autres sous-secteurs du transport.

En prenant en compte les limites de la contribution apportée par les fonds de l'UE au financement de la totalité des dépenses publiques des projets routiers et en prenant comme moyenne le pourcentage de la contribution des fonds de l'UE de l'ordre de 60%, la totalité des coûts des projets routiers mis en œuvre dans l'UE, et ce avec un cofinancement des fonds de l'UE, est estimée à :

- **environ 40,3 milliards d'euros** pour la période 2000-2006
- **environ 66,7 milliards d'euros** pour la période 2007-2013

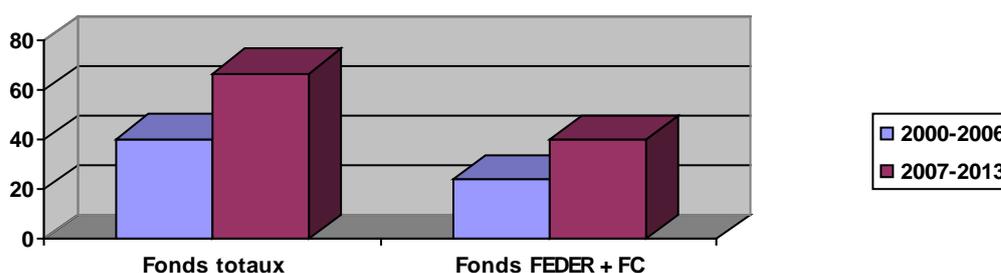


Fig. 12: fonds FEDER + FC disponibles et fonds totaux disponibles correspondants

À ces sommes, il convient également d'ajouter les fonds privés utilisés pour les projets routiers à travers les contrats de concession et les contrats PPP qui sont assez conséquents.

- RTE-T

Les fonds que le RTE-T met à la disponibilité des **routes** sont comme suit:

- **environ 2,5 milliards d'euros** pour la période 2000-2006
- **environ 0,2 milliard d'euros**³¹ pour la période 2007-2013.

Son objectif est de faire de l'UE «l'économie de la connaissance la plus dynamique et la plus compétitive du monde, capable d'une croissance économique durable accompagnée d'une amélioration quantitative et qualitative de l'emploi et d'une plus grande cohésion sociale et d'un respect de l'environnement d'ici à 2010». C'est le Conseil européen du mois de mars 2000 à Lisbonne qui l'a fixée. [Réf: Site Internet de l'UE, *Facing The Challenge. The Lisbon strategy for growth and employment. Report from the High Level Group chaired by Wim Kok*, November 2004, Office for Official Publications of the European Communities, ISBN 92-894-7054-2, (le rapport «Kok»)].

³¹ La somme nettement inférieure qui avait été initialement affectée aux projets routiers pendant la période 2007-2013, par rapport à la période 2000-2006, est due au fait que la CE a décidé d'encourager les «transports écologiques» en augmentant l'investissement apporté au secteur du transport ferroviaire et par voie d'eau.

En prenant en compte les limites des contributions apportées par les RTE-T au financement de la totalité des dépenses publiques des projets routiers, la totalité des coûts des projets routiers mis en œuvre dans l'UE et ce, avec un cofinancement du Fonds RTE-T, du budget national des EM et du secteur privé³² est estimée comme suit:

- **environ 8 milliards d'euros** pour la période 2000-2006
- **environ 15 milliards d'euros** pour la période 2007-2013

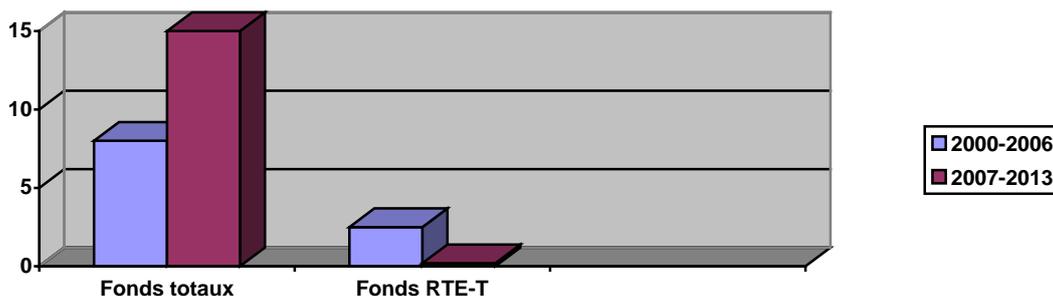


Fig. 13: fonds RTE-T disponibles et fonds totaux disponibles correspondants

Tous les éléments mentionnés ci-dessus indiquent que le «**chiffre d'affaires**» total du secteur routier de l'UE demeure assez élevé, de l'ordre de plus de **100 milliards d'euros pour la période 2007-2013**.

Cependant, les sommes varient énormément d'État membre à État membre de l'UE. Les besoins en infrastructures routières élémentaires sont plus importants dans les «nouveaux» États membres et, par conséquent, la plus grande partie de ces fonds, notamment pour la période 2007-2013, est dirigée vers ces pays alors qu'une grande partie des fonds affectés aux «anciens» États membres est utilisée pour achever des projets de «priorité»³³ qui ont été approuvés à l'échelle de l'UE.

► **Fonds de l'UE affectés aux projets routiers dans les pays tiers de l'UE**

Des sommes conséquentes provenant des fonds de l'UE ont été affectées et utilisés dans les pays tiers de l'UE pour des projets routiers. Des sites Internet de l'UE y font amplement référence.

Il n'était pas possible, dans le cadre de ce document, de présenter une analyse détaillée de ces fonds par catégorie de fonds comme cela a été le cas ci-dessus et ce, en raison du nombre important de programmes communautaires³⁴ mis en œuvre pendant les deux périodes de programmation dans le monde entier et la difficulté à trouver et à rassembler les données pertinentes. Néanmoins, certaines informations faciles d'accès sont présentées ci-dessous.

▪ Fonds de préadhésion

Pendant la préparation de ce document, il n'a pas été possible d'avoir accès aux données complètes et cumulatives sur les fonds de préadhésion de l'UE affectés aux projets routiers.

³² Le secteur privé est sensé apporter une contribution significative pendant la période 2007-2013, alors que sa présence a été plutôt limitée pendant la période 2000-2006.

³³ Notamment ceux qui se trouvent sur la liste des 30 projets de priorité du RTE-T décidés lors du sommet d'Essen au mois de décembre 1994. Les 30 projets de priorité coûteront un total de 225 milliards d'euros d'ici 2020.

³⁴ Une liste de programmes en cours liés au secteur du transport est fournie à l'annexe II.

L'estimation pour la période 2007-2013 indique environ 10 à 15% de la totalité des fonds disponibles qui ont été réservés aux projets routiers et ce, principalement pour la remise en état d'infrastructures routières indispensables, par exemple des ponts, etc. qui avaient été endommagés pendant la guerre civile yougoslave. Selon cette estimation, la somme concernée s'élève à :

- **environ 1,5 milliards d'euros** pour la période 2007-2013

■ Fonds de coopération extérieure

Entre 1995 et 2006, la Commission a dépensé environ 6,5 milliards d'euros dans 682 projets de transport et ce, principalement dans les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP). En effet, la région ACP a reçu environ 80% des fonds d'aide au développement accordés par la Commission afin d'améliorer le transport. La plus grande partie de cet argent était engagé pour améliorer les transports routiers des pays ACP. L'objectif de cet investissement était de soutenir la croissance économique et de fournir des solutions pérennes, notamment par le biais de programmes d'entretien des routes.

Dans la région méditerranéenne (MEDA), environ 50% du financement des transports a été affecté à l'amélioration des infrastructures routières³⁵.

Les interventions faites par la Commission dans les secteurs du transport en Asie et en Amérique latine ont été plutôt limitées. Le financement se concentre principalement sur l'amélioration des routes dans ces deux régions.

Les pays d'Europe orientale et d'Asie centrale, ou région «Takis», profitent également des investissements de la Commission par le biais du programme TRACECA³⁶ et de programmes indicatifs nationaux.

L'enveloppe totale des fonds de l'UE affectés aux **projets routiers** pendant la période 2000-2006 est estimée à environ **4 milliards d'euros**. Il n'a pas été possible de fournir une estimation pour l'enveloppe correspondante pour la période 2007-2013 car les allocations détaillées dans les secteurs et projets n'ont pas encore été achevées pour toute cette période. Il est probable qu'au moins le même montant de fonds soit utilisé pour des projets routiers pendant cette période.

► **Fonds de l'UE affectés aux projets routiers, par type d'intervention**

Aucune donnée exacte n'est disponible concernant l'affectation de fonds de l'UE par type de projet routier.

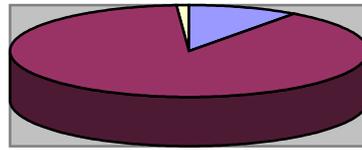
Cependant, en tenant compte des règles d'éligibilité des fonds de l'UE ainsi que de la différence habituelle de coûts qui existe entre ces types de projets, il est possible de proposer une estimation approximative comme suit :

Dans les EM de l'UE

- ~ 89% pour la construction (de nouvelles routes ou l'amélioration de routes existantes)
- ~ 1% pour les projets d'entretien (pas courants mais de réaménagement)
- ~ 10% pour les études de conception ou autres + autres services pertinents

³⁵ Environ un tiers de l'enveloppe disponible a été réservée à l'assistance technique. Le reste a été utilisé pour des projets dans le domaine des transports par voie d'eau et par voie aérienne.

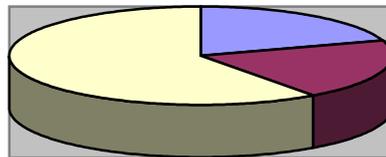
³⁶ Créé en 1998 à la signature d'un accord multilatéral en matière de transport international (UE et tous les pays concernés) pour mettre en place un Couloir de transport Europe-Caucase-Asie.



■	Conception
■	Construction
■	Entretien

o Dans les pays tiers de l'UE

- ~ 20% pour la construction (de nouvelles routes ou l'amélioration de routes existantes)
- ~ 60% pour des projets d'entretien (de réaménagement et d'entretien courant)
- ~ 20% pour les études de conception ou autres + autres services pertinents



■	Conception
■	Construction
■	Entretien



Fig . 14 : Letonie – E22 Jekabpils Varaklani 2009

1.2.4 Fonds pour les routes par rapport aux fonds pour d'autres modes de transport ces dernières années (2008-2009 et 2007-2015)

Ce sont les gouvernements des pays bénéficiaires, soit des États membres de l'UE, soit des pays tiers qui décident conjointement avec la CE de l'affectation de fonds de l'UE aux différentes interventions sectorielles, afin de répondre non seulement aux besoins du pays mais également pour atteindre les objectifs sectoriels et stratégiques de l'UE.

► **Fonds de l'UE dans les États membres de l'UE**

Au sein de l'UE, la construction des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) est un élément fondamental pour assurer un marché unique profitant de la libre circulation des passagers et des marchandises ainsi que pour renforcer la cohésion économique et sociale et promouvoir la compétitivité économique et le développement durable dans l'UE. L'objectif du RTE-T est d'assurer que les réseaux nationaux de tous les modes de transport soient accessibles, interconnectés et interoperables.

C'est dans ce cadre³⁷ que les projets routiers ont profité depuis les 30 dernières années de subventions considérables de la part des fonds de l'UE, ce qui continue aujourd'hui.

Néanmoins, les fonds de l'UE se concentrent de plus en plus sur les investissements dans le secteur du transport ferroviaire, maritime et par voies navigables intérieures (notamment dans les autoroutes de la mer) et ce, en raison de l'achèvement progressif d'un vaste réseau d'autoroutes dans la plupart des «anciens» États membres et principalement en raison de la nouvelle approche adoptée en faveur d'une politique communautaire durable en matière de transport (Livre blanc sur les transports, 2001).

Ainsi, il est prévu que dans les années à venir, davantage de fonds seront affectés aux projets de transport ferroviaire et par voies d'eau au sein de l'UE. Cependant, les fonds alloués aux projets routiers sont toujours beaucoup plus conséquents :

- Fonds de l'UE en matière de transport pendant la période 2000-2006 (en milliards d'euros)

	<u>FEDER+FC</u>	<u>RTE-T</u>
Projets routiers	24,0 (48,0%)	1,9 (45,2%)
Projets ferroviaires	15,5 (31,0%)	1,7 (40,5%)
Projets d'aéroports	0,6 (1,2%)	
Projets de ports maritimes	3,0 (6,0%)	
Projets de transport urbain	2,6 (5,2%)	
Autres	4,3 (8,6%)	0,6 (14,3%)

TOTAL	50 Mrd d'eur (100,0%)	4,2 Mrd d'eur (100,0%)

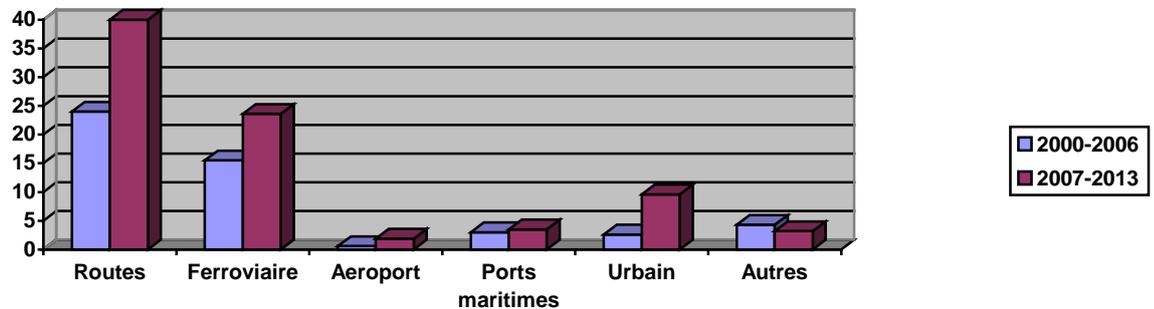
- Fonds de l'UE en matière de transport pendant la période 2007-2013

	<u>FEDER+FC</u>	<u>RTE-T</u>
Projets routiers	40,0 (48,9%)	0,21 (2,7%)
Projets ferroviaires	23,6 (28,9%)	5,94 (74,2%)
Projets d'aéroports	1,9 (2,3%)	
Projets de ports maritimes	3,5 (4,3%)	
Projets de transport urbain	9,6 (11,7%)	
Autres ³⁸	3,2 (3,9%)	1,85 (23,1%)

TOTAL	81,8 Mrd d'eur (100,0%)	8,00 Mrd d'eur (100,0%)

³⁷ Les services de transports routiers représentent 1,6% du PIB de l'UE et emploient 4,5 millions de personnes. L'économie et la société dans son ensemble dépendent fortement de transports routiers efficaces, 44% des marchandises sont transportées par des camions et 85% des personnes par des voitures, des bus ou des autocars.

³⁸ Y compris les voies navigables (régional, local, RTE-T), le transport multimodal (RTE-T), les voies cyclables, les systèmes de transport intelligent, etc.



► Fonds de l'UE dans les pays tiers de l'UE

Il n'a pas été possible d'effectuer une comparaison détaillée des fonds de l'UE affectés aux projets routiers et de ceux qui sont affectés à d'autres projets de transport non-routiers dans le cadre de ce document et ce, en raison du manque de données.

Cependant, comme cela a été indiqué à la rubrique 3.2.3 ci-dessus, la plus grande partie des fonds utilisés par les Fonds de coopération extérieure pour les interventions effectuées dans le secteur des transports des pays tiers (estimée à environ 70-80%) a été réservée aux projets routiers.

1.2.5 Récapitulation des fonds de l'UE

Le tableau 1 présente les fonds de l'UE mis à la disponibilité non seulement des États membres de l'UE mais également aux pays tiers sur la base de tous les fonds de l'UE pendant les périodes de programmation 2000-2006 et 2007-2013.

Tableau 1: FONDS DE L'UE Toutes les sommes sont en Mrd d'euros

Fonds de l'UE	Période de programmation 2000-2006		Période de programmation 2007-2013	
	Tous les projets	Projets routiers	Tous les projets	Projets routiers
Fonds structurels + Fonds de cohésion	183,6	24,2	336,1	40,0
Fonds RTE-T	4,2	2,5	8,0	0,2
Autres	...	...	...	...
SOUS-TOTAL (fonds pour les États membres de l'UE)	187,8 +	26,7 +	344,1 +	40,2 +
Fonds de préadhésion	21,9	3,3	11,5	1,5
Postadhésion	5,0	0,8	0,0	0,0
CARDS	3,0	0,0	0,0	0,0
SOUS-TOTAL (fonds pour les pays en phase de préadhésion)	29,9	4,1	11,5	1,5
Fonds de coop. extérieure (pour les pays tiers de l'UE)	~40,0	~4,0	60,8	4,0 +
SOUS-TOTAL (fonds pour les pays tiers de l'UE)	~69,9	~8,1	72,3	5,5 +
FONDS TOTAUX (EM de l'UE & pays tiers)	257,7 +	34,8 +	416,4 +	45,7 +

► Profils de pays

L'annexe V reprend différents profils de pays et présente des informations sur l'utilisation des fonds de l'UE pour les projets routiers. Actuellement, il n'y a que sept profils de pays. Cependant, ils représentent presque toutes les catégories de pays, à savoir :

- (a) des États membres de l'UE développés, par exemple l'Allemagne et la France, qui reçoivent des quantités de subventions limitées des fonds de l'UE et n'utilisent pas de prêts, ni de la BEI, ni d'autres institutions de prêt pour financer leurs projets routiers ;
- (b) des États membres de l'UE en développement, par exemple l'Espagne, la Grèce et la Lettonie, qui reçoivent des quantités considérables des fonds de l'UE (ERDF, Fonds de cohésion et RTE-T) et utilisent la BEI ainsi que d'autres prêts pour les ajouter à leurs propres fonds nationaux ;
- (c) des pays tiers, par exemple l'Islande et la Norvège qui ne reçoivent aucune subvention des fonds de l'UE.

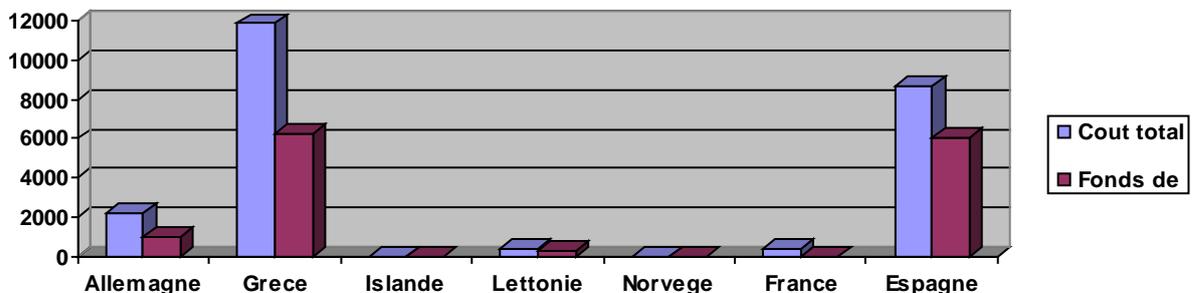


Fig. 15: coût total et fonds de l'UE pour les projets routiers pendant la période 2000-2006

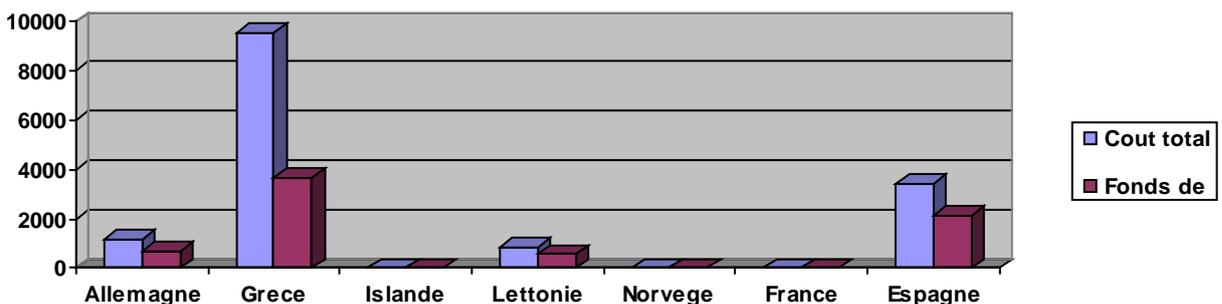


Fig. 15: coût total et fonds de l'UE pour les projets routiers pendant la période 2007-2013

1.2.6 Prêts octroyés par la BEI à des projets routiers

Depuis sa création, la BEI a concentré ses efforts sur le financement des infrastructures de transports dans toute l'Europe. Depuis le début de l'initiative RTE pendant les années 1990, le financement du RTE a été une priorité opérationnelle importante de la banque. Les RTE représentent aujourd'hui une des cinq priorités de prêt de la BEI.

Cependant, la banque n'est pas limitée par les règlements du RTE.

Prêts de la BEI aux États membres de l'UE

La totalité des prêts de la BEI accordés aux projets du Réseau transeuropéen (transports, télécommunications et énergie) s'élevait à **86,8 milliards d'euros entre 1995 et 2005**, ce qui représente une part significative, soit **23%** de la totalité des prêts de la BEI pendant cette période. 94% de tous les projets RTE financés par la BEI se trouvaient dans les 25 États membres de l'UE.

Les RTE-Transports (RTE-T) représentaient 74% de la totalité des prêts RTE, soit **64, 4 milliards d'euros**, suivis par le secteur des télécommunications, RTE-e de l'ordre de 18% ou l'équivalent de 15,2 milliards d'euros, et le secteur des RTE-énergie, soit 8% ou l'équivalent de 7,2 milliards d'euros.

Le financement de la BEI en matière de projets de transport et d'énergie peut être ventilé de la manière suivante : routes (39%), chemins de fer (27%), transport aérien (14%), gaz (7%), routes et chemins de fer (4%), transport par voie d'eau (4%), projets d'électricité (3%) et autres (2%).

Les prêts octroyés par la BEI pour **des projets routiers** pendant la période (1995-2005) s'élevaient à **27,76 milliards d'euros**.

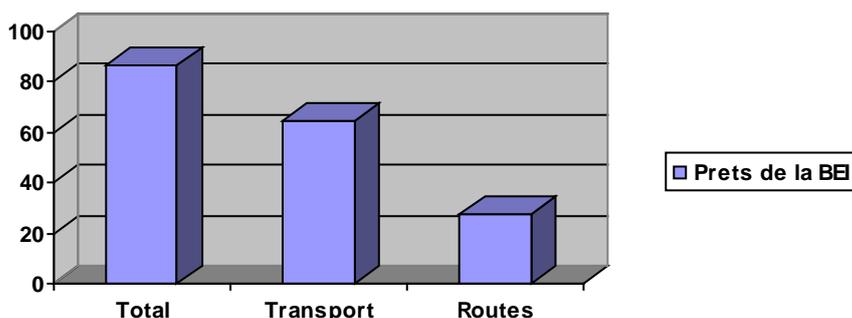


Fig. 16: prêts de la BEI accordés aux États membres de l'UE (1995-2005)

► Prêts de la BEI accordés aux pays tiers de l'UE

Entre 1990 et 1999, la Banque européenne d'investissement (BEI) a octroyé quelques **4,9 milliards d'euros** pour financer 58 projets dont environ 65%, soit **3,19 milliards d'euros** pour les routes, 27% pour les chemins de fer, 6% pour le transport aérien et 2% pour les ports.

La distribution entre les différents pays reflétait leur taille, leur population ainsi que leur poids économique. La plus grande partie du financement a été octroyée à la Pologne, la République tchèque et la Roumanie.

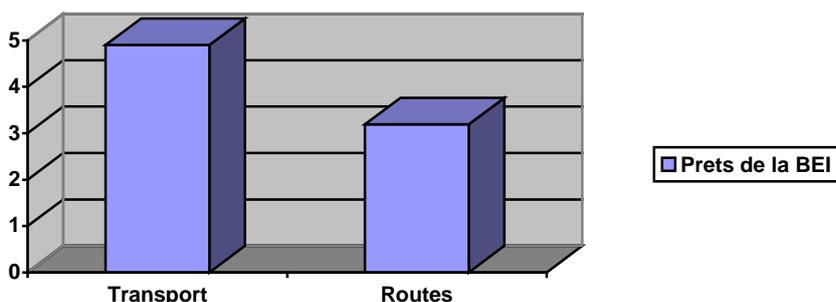


Fig. 17: prêts de la BEI dans les pays tiers de l'UE (1990-1999)

► **Demandes de prêts en 2008 et 2009 pour un financement de la BEI de projets routiers**

En 2008 et 2009 (jusqu'à aujourd'hui), la BEI a reçu un grand nombre de demandes de prêts pour des projets routiers de la part de nombreux pays, d'États membres de l'UE, de pays candidats, de candidats potentiels ainsi que de pays tiers. La plupart de ces projets sont des projets de développement d'autoroutes alors qu'un nombre considérable d'entre eux sont des projets PPP. Le tableau 2 présente les données principales pour 15 de ces projets.

Tableau 2: demandes de prêts BEI pour financer des projets routiers

No.	Pays	Partie de route	Longueur (km)	Coût total (millions d'eur)	Contrib. de la BEI (millions d'eur)	Statut*
01	Italie	A14 Potenziamento	171	1,800	800	3
02	Espagne	Malaga-Las Pedrizas (nouveau, PPP)	25	400	200	2
03	Espagne	Albertis-AP-7 (élargissement)	123	550	275	2
04	Portugal	Autoroute Centro (amélioration)	189	1,100	400	2
05	Portugal	Autoroute Transmontana (18 km nouveau + 114 km amélioration)	132	650	325	3
06	Pologne	A2 Strykow-Konotopa (PPP)	90	??	??	2
07	Pologne	A1 Strykow-Pyrowice (PPP)	180	??	??	1
08	Pologne	Autoroute A1 – 2 ^{ème} phase (52 km nouveau + 10 km amélioration)	62	1,100	550	3
09	Slovaquie	Autoroutes Slovak, D1, Ph.1 (PPP)	??	??	??	1
10	Roumanie	Autoroute Cormarnic-Brasov (PPP)	58	1,500	500	1
11	ARYM	Couloir X projet routier (nouveau)	28	150	57	1
12	BiH	Couloir Vc -1 ^{ère} phase, Sud	18	200	120	1
13	Maroc	Routes rurales	15,500	1,100	60	3
14	Tunisie	Routes prioritaires V	??	220	110	3
15	Afrique du Sud	Investissement de la Rép. d'Afrique du Sud dans des routes à péages	Réseau	300	150	2

*Statut de la demande auprès de la BEI: **1** = en train d'être évaluée, **2** = approuvée, **3** = signée

2 Étapes d'avenir

2.1 Comment avoir accès, en règle générale, aux fonds de l'UE

Les procédures pour l'octroi de fonds de l'UE aux États membres/régions et ensuite aux projets sont fixées lors de négociations qui rassemblent la CE et les représentants de tous les États membres et sont inscrites dans les documents juridiques pertinents, en règle générale, dans des règlements. Ces procédures changent avec le temps, d'une période de programmation à l'autre, en raison de la mise en place de l'approche participative pertinente.

Les procédures à suivre pendant chaque période font l'objet d'un accord et sont fixées assez tôt, au moins un an avant que la période ne débute, et sont communiquées à toutes les parties intéressées, par exemple aux autorités nationales, etc.

Il semble important de mentionner que lors de périodes de programmation récentes, une programmation budgétaire pluriannuelle commune a été approuvée pour toutes les activités de l'UE, qu'elles soient internes, en d'autres termes qu'elles aient lieu dans ses États membres, ou externes, c'est-à-dire dans des pays tiers. Par conséquent, la décision prise quant au volume de fonds à dépenser lors d'une période de programmation à venir, et donc quant à la dotation que les différents fonds utiliseront pendant cette période, est la même quantité pour toutes les interventions prévues, internes et externes, et pour tous les fonds de l'UE. Suite à de longues préparations effectuées par les comités concernés, la décision est prise par les chefs d'États des États membres pendant un sommet et ce, sur la base de critères préalablement approuvés et de négociations appropriées.

Lorsque les montants que chaque pays ou chaque région utilisera pour chaque objectif spécifique sont décidés comme cela est décrit ci-dessus, la programmation détaillée de l'utilisation de ces fonds est préparée, en règle générale, par le pays bénéficiaire en coopération avec la CE.



Fig. 18 : le périphérique d'Athènes «Attiki odos» (en Grèce) qui a été cofinancé par le FEDER

2.1.1 Accès aux fonds dans les États membres de l'UE

▪ Fonds structurels/Fonds de cohésion

Pendant la période 2007-2013, la programmation de l'utilisation de dotations de l'UE provenant des Fonds structurels et du Fonds de cohésion dans chaque pays (EM) est commune³⁹ à tous les fonds et comprend les étapes suivantes:

- a) Le pays prépare un document de stratégie qui présente les objectifs stratégiques et tactiques fixés pour le développement du pays et de ses régions dans le cadre des stratégies, politiques et objectifs plus généraux de l'UE⁴⁰. Ce document est examiné et, suite à toute modification nécessaire à y ajouter, approuvé par la CE (DG REGIO). Lorsque ce document est approuvé, il représente le cadre⁴¹ à utiliser dans la mise en œuvre des interventions cofinancées dans ce pays. Ceci est important, car pendant la période de référence, les projets qui ne respectent pas les dispositions de ce document ne pourront pas être cofinancés par des fonds de l'UE.
- b) Le pays prépare une proposition pour organiser les interventions à mettre en œuvre pendant la période de référence dans le cadre de programmes opérationnels (PO) spécifiques. Ces PO peuvent être soit «régionaux»⁴², soit «sectoriels»⁴³. Les PO sont examinés et approuvés par la CE (DG REGIO). En règle générale, les PO approuvés par la CE sont des documents qui décrivent les objectifs et les catégories générales des interventions à mettre en œuvre mais ne comportent pas de détails au niveau du projet⁴⁴.

³⁹ Le fonds de cohésion avait sa propre procédure à appliquer jusqu'à la période 2000-2006, même s'il s'agissait d'une procédure étroitement coordonnée avec celle des fonds structurels. Pour la période 2007-2013, la procédure est la même pour tous les fonds, à savoir fonds structurels et fonds de cohésion.

⁴⁰ Comme les objectifs de la stratégie de Lisbonne, la politique de cohésion de l'UE, le Livre vert en matière de transport, etc.

⁴¹ Pendant la période 2000-2006, ce document pouvait prendre la forme, soit d'un «cadre communautaire d'appui (CCA)» qui comprenait de nombreux programmes opérationnels, c'est-à-dire des séries d'interventions visant à atteindre des objectifs communs spécifiques, soit d'un «document unique de programmation (DOCUP)» qui est en fait un programme opérationnel unique pour le pays tout entier. Pendant la période 2007-2013, ce document est intitulé soit «cadre de référence stratégique national (CRSN)» lorsqu'il fait référence à des interventions financées par le FEDER, le FC et le FSE, soit «plan stratégique national pour le développement rural» lorsqu'il fait référence à des interventions financées par le Fonds européen agricole, soit «plan stratégique national pour le développement de la pêche» lorsqu'il fait référence à des interventions financées par le Fonds européen de la pêche.

⁴² Les «programmes opérationnels régionaux (POR)» contiennent des interventions (projets) qui sont mis en œuvre dans une région spécifique, en règle générale cette région correspond à une région administrative du pays, même s'il ne s'agit pas là d'une condition préalable.

⁴³ Les «programmes opérationnels sectoriels (POS)» contiennent des interventions cofinancées qui se réfèrent à un secteur spécifique de l'économie nationale, comme le transport, l'éducation, l'environnement, etc. Les POS sont généralement mis en œuvre dans tout le pays, en d'autres termes leurs interventions peuvent avoir lieu dans n'importe quelle(s) région(s) du pays. NB : tous les programmes opérationnels sont habituellement financés seulement par un fonds de l'UE. Dans des cas exceptionnels, un PO peut avoir la possibilité d'être financé par deux fonds de l'UE, le FEDER et le FC ou le FEDER et le FSE. Néanmoins, ses projets et ses interventions devraient être cofinancés seulement par un fonds de l'UE.

⁴⁴ Les exceptions comprennent les soi-disant «projets de grande dimension», c'est-à-dire les interventions dont le budget est estimé à plus de 50 millions d'euros qui doivent être mentionnés par leur nom dans le document cadre stratégique approuvé.

- c) Lorsque leurs PO sont approuvés par la CE, les autorités nationales compétentes⁴⁵ continuent à travailler sur les détails du contenu de leurs PO et de la «l'appel d'offre»⁴⁶ de parties de ces PO. Suite à l'évaluation des propositions reçues, elles décident quels seront les projets qui bénéficieront d'un financement dans le cadre de leurs PO ainsi que du pourcentage de la contribution des fonds de l'UE à leurs dépenses publiques totales requises.
- d) Après que l'autorité de gestion des PO ait approuvé le(s) projet(s), l'autorité bénéficiaire compétente commence la mise en œuvre du/des projet(s) et ce, sous le contrôle continu de l'autorité de gestion des PO de toutes ses activités concernées.

Pendant la période 2000-2006, la programmation de l'utilisation des fonds structurels a suivi la même procédure que celle qui a été décrite ci-dessus, alors que la programmation des ressources disponibles du fonds de cohésion s'est produite de la manière suivante:

- (a) Connaissant l'enveloppe totale disponible du FC, l'autorité nationale compétente⁴⁷ a annoncé les modalités à appliquer pour qu'un bénéficiaire potentiel, une autorité nationale, puisse proposer ses projets, soit en matière de transport, soit en matière d'environnement⁴⁸ pour qu'il puisse être cofinancé par le FC.
- (b) Prenant en compte le CCA/DOCUP ainsi que d'autres questions d'ordre tactique, l'autorité de gestion du FC a étudié les projets proposés et a décidé des projets à proposer à l'autorité compétente de la CE (à la DG REGIO) pour approbation.
- (c) Suite à l'approbation de la CE, les autorités bénéficiaires ont commencé la mise en œuvre de leurs projets en lançant l'appel d'offre de leurs contrats constitutifs, etc. sous le contrôle strict et continu de l'autorité de gestion du FC.

⁴⁵ Ces autorités sont des services publics qui ont été mis sur pied pour s'occuper spécifiquement de la gestion des PO et sont intitulées autorités de gestion des PO.

⁴⁶ c-a-d elles annoncent la partie du PO qu'elles souhaitent mettre en oeuvre par le biais de projets ainsi que les modalités d'éligibilité d'une collectivité locale (nationale) à proposer le financement de projets dans le cadre d'un PO.

⁴⁷ Il s'agissait-là d'une autorité publique créée spécifiquement pour gérer les interventions du FC.

⁴⁸ La totalité des fonds disponibles du FC ont été utilisés sur une base de grosso modo 50%-50% pour les projets de transport et les projets en matière d'environnement. Les fonds pour chaque catégorie de projet, comme le transport, ont été, par la suite, affectés à des sous-catégories de projets, par exemple des projets routiers, etc., la base des dispositions générales du CCA/DOCUP, les véritables besoins du pays et d'autres considérations d'ordre tactique.



Fig. 19 : Estonie – E263 Tallinn-Tartu-Võru Luhamaa Road, échangeur Puurmani 2007

Dans le cas d'«initiatives communautaires»⁴⁹, la procédure est la suivante:

- a) le service compétent de la CE (DG REGIO) précise les champs d'intervention à l'échelle de l'UE que la CE désire encourager; ces champs doivent reprendre plusieurs «initiatives de la CE».
- b) il fixe ensuite des lignes directrices en décrivant pour chaque initiative ses buts, son champ d'application ainsi que sa méthode appropriée d'application. Ces lignes directrices sont publiées au Journal officiel des Communautés européennes.
- c) sur la base de ces lignes directrices, les États membres de l'UE préparent et proposent à la CE des programmes opérationnels correspondants;
- d) lorsque leurs PO d'initiatives communautaires sont approuvés par la CE, les autorités nationales compétentes procèdent aux actions suivantes exactement de la même manière que pour les PO du CCA national ou le cadre de référence stratégique national.

Il est certain qu'une autorité nationale, par exemple une autorité routière, qui désire encourager et mettre en œuvre ses projets dans le cadre d'un PO, devrait :

- (i) chercher des occasions existantes dans les programmes adéquats cofinancés par les fonds de l'UE, c'est-à-dire trouver dans quels programmes leurs projets sont éligibles à du financement ;
- (ii) s'informer des nécessités exactes de ces programmes fixées par leurs autorités de gestion;

⁴⁹ Il s'agit de champs (domaines/types/questions) d'interventions au niveau de l'UE qui ne peuvent pas être mis en œuvre ou ne peuvent l'être qu'avec difficulté par des interventions qui ont lieu à l'échelle nationale et, par conséquent, qui nécessitent des interventions parallèles/coordonnées de la part de nombreux EM, voire tous. Ces interventions sont mises en œuvre à travers les programmes opérationnels nationaux coordonnés ou PO que partagent plusieurs EM. De tels exemples d'initiatives communautaires sont : INTERREG, EQUAL, LEADER+, URBAN. Les PO Interreg qui visent à développer la coopération interrégionale entre les EM de l'UE ou entre les EM de l'UE et d'autres pays voisins, financent, entre autres, des projets routiers.

- (iii) se préparer et réagir lorsque cela est nécessaire en proposant ses projets à l'autorité de gestion compétente et fournir tous les documents et toutes les données/informations nécessaires pour que ses projets soient acceptés et cofinancés par les fonds de l'UE ;
- (iv) suivre de près les étapes ci-dessus ainsi que les instructions données par les autorités de gestion compétentes.



Fig. 20 : le périphérique d'Athènes «Hymettos périphérique occidental» (en Grèce) qui a été cofinancé par le FEDER.

- Fonds sectoriels de l'UE

Les fonds sectoriels de l'UE sont affectés à des projets et sont en règle générale gérés par les services compétents de la CE, par exemple le fonds RTE-T est géré par les services compétents de la DG-TREN sur la base des dispositions des règlements pertinents pour la gestion de chaque fonds⁵⁰.

⁵⁰ La procédure suivie est la même pendant les deux périodes (2000-2006 et 2007-2013) et elle est étroitement coordonnée avec la procédure de programmation des interventions cofinancées par les fonds structurels et le fonds de cohésion.

Le service compétent de la CE annonce généralement les «appels» spécifiques à participation à des programmes annuels ou pluriannuels spécifiques qu'il prépare.

En répondant à un tel «appel», les pays éligibles préparent et présentent des propositions au service responsable de la CE en faisant la demande de financement de projets spécifiques qui tombent dans le cadre des objectifs du/des programme(s) annoncé(s). Ces propositions sont évidemment le résultat d'une procédure interne, c'est-à-dire à l'intérieur du pays, pour la sélection des projets les plus appropriés qui est coordonnée par l'autorité nationale représentative compétente.

La décision d'accepter ou de rejeter le financement d'un projet proposé dans un programme spécifique est prise par le service responsable de la CE et est annoncée à l'autorité compétente⁵¹ du pays requérant. L'autorité bénéficiaire du projet est ensuite informée pour qu'elle puisse commencer les procédures de mise en œuvre du projet.

▪ Autres fonds pour les États membres

Les procédures à suivre pour ces fonds sont les mêmes que pour celles des fonds spécifiques à un secteur.

2.1.2 Accès aux fonds dans les pays tiers de l'UE

Les procédures à suivre pour l'affectation de fonds de l'UE à des pays tiers et, en fin de compte, à des interventions, c'est-à-dire à des projets ou à des programmes mis en place dans ces pays, sont différentes de celles qui s'appliquent aux États membres de l'UE.

Le fonds IAP

La procédure à suivre pour la programmation de l'utilisation des fonds IAP comprend les étapes suivantes:

- (a) sur la base des dispositions du règlement des fonds IAP⁵², la ventilation indicative par pays et par composante⁵³ proposée dans le cadre financier pluriannuel indicatif préparé par la CE en début de procédure, et les progrès que chaque pays bénéficiaire effectue pour respecter les dispositions des Partenariats d'adhésion des trois pays candidats⁵⁴ ou des Accords de stabilisation et d'association des candidats potentiels⁵⁵ à l'adhésion à l'UE, la CE (DG ENLARG), prépare, en collaboration avec les pays bénéficiaires, un document de programmation indicative pluriannuelle sur 3 ans qui sera révisé annuellement en présentant les affectations indicatives pour les principales priorités de chaque composante et fixera, selon le cas, tout financement octroyé pour les programmes destinés à différents pays ainsi que pour les initiatives horizontales.

⁵¹ Pour les projets RTE-T, cette autorité est généralement «l'autorité de gestion du fonds RTE-T».

⁵² Règlement du Conseil CE/1085/2006 (17-07-2006)

⁵³ Les composantes éligibles sont les suivantes: (a) assistance pour la période de transition et renforcement des institutions, (b) coopération transfrontalière, (c) développement régional, (d) développement des ressources humaines et (e) développement rural.

⁵⁴ La Croatie, l'ARYM et la Turquie

⁵⁵ L'Albanie, la Bosnie & Herzégovine, le Monténégro, la Serbie et le Kosovo (dans le cadre de la Résolution No 1244 de l'ONU)

- (b) sur la base du document de programmation indicative pluriannuelle mentionné ci-dessus, les pays bénéficiaires préparent en coopération avec la CE (DG ENLARG) des programmes pluriannuels ou annuels pour chaque composante. Ces programmes sont enfin approuvés par la CE, par pays et par composante ou, selon le cas, par groupe de pays ou par thème.
 - (c) sur la base des programmes mentionnés ci-dessus, les projets sont définis par les services de la CE, à savoir la délégation de la CE dans chaque pays, et sont soumis par les délégations de la CE.
- Fonds de coopération extérieure

Ces fonds fournissent de l'aide au développement de l'UE à travers des programmes pluriannuels coordonnés par la DG Développement pour les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique et par la DG Relations extérieures pour le reste du monde.

Lorsque la Commission formule et gère ces programmes, elle consulte les autorités des pays partenaires⁵⁶, ce qui permet de rédiger un document convenu de stratégie à l'échelle du pays et à l'échelle régionale qui comprend un programme indicatif national pluriannuel.

Pendant la phase de programmation, la situation est analysée à l'échelle nationale et sectorielle afin d'identifier les problèmes, contraintes et occasions que la coopération pourrait traiter⁵⁷. Ceci se solde, au bout du compte, par une stratégie de réponse spécifique⁵⁸.

Pendant le processus de programmation, les pays partenaires, les États membres de l'UE et d'autres bailleurs bilatéraux et multilatéraux sont consultés afin de garantir que toutes les actions qu'ils entreprennent en matière de développement se complètent⁵⁹. Ceci peut mener à un exercice de programmation conjointe ainsi que des discussions sur les divisions potentielles du travail à effectuer.

⁵⁶ L'UE s'engage dans le principe de «l'appropriation», c'est-à-dire que les pays partenaires participent entièrement au processus d'élaboration des stratégies et des programmes qui les touchent. Les pays en développement assument la responsabilité principale de créer un contexte national propice à la mobilisation de leurs propres ressources, y compris la mise en œuvre de politiques cohérentes et efficaces. Ceci permet à l'aide au développement de l'UE de faire preuve de souplesse et d'adaptabilité lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins spécifiques du pays bénéficiaire. L'UE reconnaît le rôle essentiel de surveillance qu'assument les représentants élus démocratiquement. Par conséquent, l'UE encourage les assemblées nationales, parlements et collectivités locales à participer plus étroitement à la préparation des documents de stratégie par pays.

⁵⁷ Ceci signifie une révision des indicateurs socio-économiques ainsi que des priorités de l'UE et de ses pays partenaires. Le but est de déterminer les objectifs principaux et les priorités sectorielles en matière de coopération afin de fournir un cadre adéquat et faisable dans lequel les programmes et les projets peuvent être définis et préparés.

⁵⁸ La stratégie de réponse est définie conformément aux priorités de l'UE en matière de politique pour le développement comme elles sont décrites dans le *Consensus européen pour le développement* et d'autres documents, et qui s'efforcent à réduire la pauvreté, encourager le développement durable et atteindre les *objectifs du Millénaire pour le développement des Nations Unies*. Chaque effort est également déployé pour s'assurer que la stratégie soit cohérente avec d'autres domaines politiques pertinents de l'UE, à savoir le commerce, l'environnement, la migration, l'emploi et la cohésion sociale, l'agriculture, etc.

⁵⁹ Le Parlement européen ainsi que les gouvernements et parlements nationaux des États membres représentent une partie intégrante du processus de programmation. Ils participent à la modification et à l'approbation des politiques générales, des perspectives financières pluriannuelles et des budgets annuels proposés par la Commission. En outre, ils donnent leur avis sur les stratégies à appliquer à chaque programme mené par la Commission.

Suite aux discussions menées avec les parties prenantes des pays partenaires, des documents de stratégie par pays sont présentés aux représentants de tous les États membres de l'UE qui doivent donner leur accord avant que la Commission ne puisse prendre une décision définitive.

L'aide est finalement approuvée et octroyée de différentes manières, à savoir à travers des *projets spécifiques*, une *approche par secteur* ou par le biais d'un *soutien budgétaire aux gouvernements bénéficiaires*.

Plus spécifiquement:

La Commission suit l'approche de projet afin d'apporter son soutien aux initiatives à l'extérieur du secteur public, comme par le truchement de la société civile et des secteurs privés. Des projets sont également mis en œuvre là où les conditions ne permettent pas encore d'adopter une approche sectorielle ou un soutien budgétaire. Ces projets sont soumis par les services de la CE (délégations de la CE ou EuropeAid).

- La Commission encourage l'approche sectorielle pour le travail effectué avec les pays partenaires, d'autres bailleurs et parties prenantes. Cette méthode d'octroi d'aide est devenue de plus en plus importante⁶⁰ ces dernières années. Selon cette méthode, les contributions de l'UE sont offertes à un programme sectoriel préparé par le gouvernement bénéficiaire, soit par le biais d'un programme d'appui à la politique sectorielle (PAPS)⁶¹ ou par le biais d'une approche par programme⁶² (APP). Il est évident que ces programmes nationaux sont en fin de compte mis en œuvre à travers des projets conçus, faisant l'objet d'un appel d'offre et gérés par les autorités gouvernementales du bénéficiaire et ce, sous le contrôle et l'évaluation de la CE.

⁶⁰ L'approche sectorielle permet aux gouvernements partenaires de s'approprier davantage la politique de développement et du financement par rapport à l'approche de projet. En fin de compte, ceci se solde par une cohérence plus accrue entre l'affectation des ressources internes et externes, les dépenses et les résultats escomptés.

⁶¹ Dans le cadre d'un PAPS, les formes suivantes de financement peuvent être utilisées:

- *le budget sectoriel* qui signifie un transfert de fonds au Trésor national du gouvernement partenaire pour qu'il puisse être utilisé afin d'atteindre toute une série de résultats sectoriels approuvés.
- *Des fonds rassemblés ou un financement de panier commun*, c'est-à-dire des ressources qui proviennent de plusieurs bailleurs rassemblés, en utilisant une série de procédures approuvées et ce, afin d'appuyer un ensemble spécifique d'activités dans le programme sectoriel. En règle générale, un bailleur assume la responsabilité de la coordination et de la gestion des fonds rassemblés. Le bailleur libère les fonds au gouvernement conformément à des critères bien établis.
- *Les procédures de la Commission E.* qui suivent les règles de contrats et de passations de marchés.

⁶² Il s'agit-là d'une manière peu structurée et souple d'entreprendre de la coopération au développement sur la base du principe de l'appui coordonné pour un programme local de développement. Le pays hôte devrait faire preuve d'autorité et il devrait y avoir un programme exhaustif et un cadre budgétaire unique ainsi qu'un processus formalisé de coordination des bailleurs et d'harmonisation des procédures utilisées par les bailleurs pour établir les rapports, les budgets, la gestion financière et les passations de marchés. Une autre caractéristique importante sont les efforts déployés pour augmenter l'utilisation des systèmes locaux en matière de conception et de mise en œuvre des programmes, de la gestion financière, du suivi et de l'évaluation.

- Lorsque les conditions sont justes, la Commission s'engage à apporter un appui budgétaire comme moyen qui permet de renforcer l'appropriation du pays, de financer les stratégies nationales de développement, y compris les stratégies de réduction de la pauvreté, et d'encourager des finances publiques rigoureuses et transparentes⁶³.
- l'appui budgétaire⁶⁴ qui signifie le transfert direct de fonds au budget du pays partenaire là où ils peuvent être gérés en utilisant des systèmes nationaux⁶⁵.
- ceux qui reçoivent de l'aide ainsi doivent faire preuve de politiques macro-économiques rigoureuses et agir pour améliorer leur gestion des finances publiques.

2.2 Comment assurer des fonds de l'UE pour des projets routiers

Le succès d'un organisme, soit une autorité publique comme une direction des routes, soit une entreprise privée, soit une personne, à obtenir un appui financier par le biais de fonds de l'UE pour ses projets ou ses exploitations, dépend fortement de l'organisme en question, en supposant qu'il existe des fonds de l'UE disponibles pour le secteur routier mais les potentiels bénéficiaires éligibles à ces fonds sont nombreux. Quelques recommandations en la matière s'imposent si l'on souhaite bénéficier d'un tel fonds :

- (a) Une bonne préparation: cet élément est évident pour tout type d'activité humaine. Cependant, afin d'avoir accès à des fonds de l'UE, une bonne préparation est une «condition sine qua non» et représente une question essentielle car une bonne préparation nécessite du temps, des efforts et de l'argent. Cela signifie au minimum :
- ✓ définir ses propres besoins: quels sont les projets que nous souhaitons mettre en œuvre afin d'atteindre nos objectifs pendant la période de référence? Quels sont les projets prioritaires que nous devons mettre en œuvre? Pouvons-nous financer ces projets avec nos propres fonds nationaux? Quels fonds devons-nous assurer de sources «externes»?
 - ✓ chercher des créneaux financiers: examen des fonds existants de l'UE (instruments financiers) et des modalités à respecter pour y avoir accès. Existe-t-il des fonds de l'UE qui pourraient cofinancer nos projets ou une partie d'entre eux? Quelles sont les capacités de financement des fonds de l'UE dans le cadre des axes de financement potentiellement approuvés pour des secteurs prioritaires, des questions transversales ou des régions et des domaines? Quels sont les autres organismes ou projets qui rivaliseront probablement ou sûrement pour les mêmes fonds disponibles ? Quelle est la possibilité d'arriver à assurer des fonds de l'UE pour (chacun de) vos projets ? Quelle est la somme dont (chacun de) vos projets pourraient bénéficier ?

⁶³ Pour recevoir un appui budgétaire, un pays partenaire doit remplir certaines conditions d'éligibilité qui couvrent trois domaines principaux qui doivent, soit être en place, soit être en application:

- un développement national ou sectoriel bien défini ou une politique et stratégie de réforme.
- un cadre macroéconomique qui s'oriente sur la stabilité.
- un programme crédible et pertinent afin d'améliorer la gestion financière publique.

⁶⁴ Il existe deux principaux types de soutien budgétaire:

- *le soutien budgétaire général (SBG)* qui représente un transfert au Trésor national afin d'appuyer un développement national ou une politique et une stratégie de réforme.
- *le soutien budgétaire sectoriel (SBS)* qui représente un transfert au Trésor national afin d'appuyer un programme sectoriel.

⁶⁵ Lorsque les fonds de l'UE sont transférés au pays, ils font partie des ressources globales du pays partenaire et sont par conséquent utilisés conformément à son système de gestion des finances publiques. Ainsi, le budget comprend trois éléments clefs, à savoir (a) les devises étrangères provenant des fonds de l'UE qui sont transférées à la banque centrale du pays partenaire ; (b) la banque centrale qui porte la somme équivalente en devise locale au crédit du Trésor national du pays ; (c) les transferts des fonds de l'UE à la banque centrale qui n'ont lieu qu'après avoir rempli certaines conditions de paiement bien établies.

- ✓ la préparation d'un plan d'action: sur la base des éléments mentionnés ci-dessus: la préparation d'un plan d'action pour faire une demande de fonds provenant de différentes sources, à savoir de l'UE, de l'échelle nationale, pour le financement de chaque projet. La préparation de la justification requise par chaque source (fonds).
- ✓ (lorsque cela est possible et autant que possible) la maturité des projets à proposer pour un cofinancement par le biais des fonds de l'UE: mise en place des enquêtes et des études nécessaires, à savoir faisabilité, conception technique, évaluation de l'impact sur l'environnement, etc. et appui des questions cruciales du projet, comme les expropriations terrestres, les permis, le consensus des personnes touchées par la mise en œuvre des projets. Il est important de noter que les projets «mûrs» seront plus à même d'être sélectionnés pour bénéficier de financement de l'UE par rapport à un ensemble de projets tout aussi faisables.
- ✓ améliorer la réputation du département/de l'autorité ainsi que sa véritable capacité à mettre en oeuvre des projets: ceci signifie la mise en œuvre adéquate de projets préalablement cofinancés ainsi que le renforcement de la capacité de mise en œuvre de nos départements. Il est important de noter que des organismes compétents et dignes de confiance peuvent mettre en valeur leurs projets plus efficacement que d'autres et obtiennent plus facilement la confiance des services compétents de la CE et des autorités nationales.

(b) Demandes adéquates de financement: l'offre de fonds sera décidée si l'administration des routes dépose une demande en bonne et due forme sur la base de ce qui a été inscrit à la demande. Ainsi, il est important de bien placer sa demande de financement de l'UE et de la faire en temps voulu. Ceci signifie au minimum:

- ✓ la présentation prompte des demandes de financement: il est vital de préparer correctement les demandes de financement, de les remplir entièrement et de présenter la documentation nécessaire à temps. Les appels de déclarations d'intérêt lancés par les autorités de gestion compétentes contiennent, en règle générale, des conditions spécifiques concernant la date de présentation de la demande.
- ✓ l'appui correct et en temps voulu des demandes: l'autorité de gestion demande très souvent d'obtenir des données et des informations supplémentaires sur la demande. Il va sans dire qu'il est essentiel de répondre à ces demandes en y apportant des informations complètes, adéquates et de faire tout cela en temps voulu.

(c) Suivi de la situation: l'approbation ou le rejet des demandes de financement de l'UE déposées par une administration des routes ne signifie pas nécessairement que l'administration des routes sera exclue à l'avenir d'autres formes de financement. Par conséquent, il est important de faire le suivi de la situation afin de voir s'il existe des possibilités de financement (futur).

- ✓ faire le suivi des engagements concrets pris par les fonds de l'UE: il est important de savoir si les fonds de l'UE ont déjà permis d'engager tous les fonds disponibles pendant cette période. Ceci est important car les engagements sont souvent effectués suite à de nombreux «appels» consécutifs.
- ✓ faire le suivi du progrès effectué par les autres projets cofinancés: cependant, même si la somme entière des fonds disponibles est engagée, il existe des cas dans lesquels les fonds déjà engagés sont retirés de projets qui ne peuvent pas avancer conformément au calendrier disponible. Par conséquent, il est possible que d'autres projets les remplacent.

2.3 Comment ne pas perdre les fonds de l'UE acquis

Réussir à recevoir l'approbation de la part des services compétents de la CE pour le cofinancement de projets routiers par le biais de fonds de l'UE ne signifie pas que ces fonds de l'UE seront incontestablement octroyés à l'administration des routes.

La mise en place d'un financement communautaire dépend de nombreux paramètres et le financement est octroyé selon des modalités spécifiques. Si des infractions à ces modalités (contraignantes) sont découvertes, les fonds de l'UE approuvés pourront par conséquent être en partie ou entièrement perdus. Il est important de noter que ceci ne dépend pas du versement ou de l'absence de versement préalable de ces fonds de l'UE. Si des problèmes sont rencontrés, l'UE demandera à ce que les fonds déjà versés soient remboursés.

Certaines questions décisives qui peuvent se solder par des « corrections financières », soit la réduction des fonds de l'UE ou une demande de remboursement de ces fonds, sont les suivantes :

- *l'application des cadres juridiques communautaires et nationaux sur les marchés publics*

L'infraction à ces cadres juridiques engendre automatiquement le non-financement du projet ainsi que d'autres mesures ou potentielles conséquences juridiques.

NB: s'il s'avère que l'infraction à ces cadres est systématique, c'est-à-dire qu'elle se retrouve dans de nombreux projets, ceci peut se solder par une amende qui prend la forme d'une « correction financière horizontale » sur le cadre financier plus général, par exemple l'ensemble du programme ou l'ensemble du CCA/DOCUP, etc. fourni par les fonds de l'UE. Cette correction financière peut s'élever à 25% de la totalité des fonds de l'UE!!

- *l'éligibilité des dépenses engendrées*

Des règles spécifiques doivent être respectées. Ces règles sont décrites dans des documents spécifiques de la CE. De manière indicative, les dépenses non-éligibles sont le résultat des éléments suivants :

- le moment où elles ont été engendrées, en d'autres termes lorsqu'elles ont été engagées pendant la période éligible, par exemple la durée éligible pour les projets financés par un programme de la période de programmation 2000-2006 est prorogée au 31 décembre 2008;
- la non-légitimité des procédures suivies, par exemple celles qui se réfèrent à: (a) la publication de la décision de financement des interventions pertinentes dans le cadre d'un programme opérationnel, (b) l'appel d'offres et l'attribution du/des contrat(s) respectif(s), (c) la légitimité de la mise en œuvre des contrats, etc.;
- les dépassements injustifiés des coûts par rapport au budget initialement déclaré ou estimé, etc.

- *autres*

Un projet unique (contrat) peut ne pas être cofinancé par plusieurs fonds de l'UE, à l'exception de cas très spéciaux. Cette limite assure un lien direct entre la dépense et les travaux du projet, le contrôle approprié des limites supérieures de financement, la gestion plus efficace du financement de l'UE, etc.

Outre les éléments mentionnés ci-dessus, il existe d'autres questions qui ne sont pas obligatoirement liées aux projets mais qui peuvent tout aussi bien se solder par des problèmes concernant le financement des projets.

Des exemples de ces questions sont:

◆ le progrès des dépenses publiques (règle v+2)

Les fonds de l'UE disponibles sont toujours engagés dans des dotations spécifiques pour chaque année de la période de programmation. En conséquence, les versements des fonds devraient avoir lieu en respectant les engagements. Il existe, en règle générale, un délai pour que les projets ou les programmes cofinancés puissent absorber les fonds de l'UE disponibles, qui peut être prolongé jusqu'à quatre ans après la fin de la période de financement prévue au départ.

Dans le cas de fonds de l'UE opérant au sein de l'UE, il existe également des délais intermédiaires pour l'absorption des engagements annuels des fonds de l'UE. Le progrès effectué en matière de mise en œuvre des projets cofinancés dans un programme opérationnel (PO) devrait être tel que tous les fonds de l'UE pour le PO soient utilisés pendant l'année pour laquelle ils sont engagés, plus deux⁶⁶ années supplémentaires, en d'autres termes la soi-disant règle «v+2». Les fonds de l'UE qui ne sont pas utilisés (absorbés) pendant ces trois⁶⁷ années sont automatiquement retirés du programme opérationnel et sont «perdus».

Il est par conséquent extrêmement important de programmer correctement la mise en œuvre des interventions (projets) cofinancées et d'engager correctement les fonds de l'UE correspondants.

NB: lorsqu'il y a infraction à la règle «v+2» (ou «v+3») les fonds qui n'ont pas été absorbés sont retirés du programme opérationnel mais sont encore nécessaires pour l'achèvement des projets ou des interventions qui ne sont pas terminés. Ceci signifie que les sommes perdues des fonds de l'UE devront être couvertes par des fonds nationaux ou ses propres fonds. Ceci étant le cas, les autorités nationales responsables font le suivi rigoureux du progrès des projets de PO et si elles constatent que certains projets ne progressent pas comme prévu, elles pourront décider de retirer ces projets du PO et de les remplacer par d'autres projets plus «mûrs» dont la mise en œuvre peut être garantie dans les temps voulus, c'est-à-dire en respectant les limites du PO.

◆ la déviation macro-économique

Dans le cadre du Pacte sur la stabilité et le développement, la CE a le droit de suspendre les versements du Fonds de cohésion lorsqu'un pays ne respecte pas ses obligations, notamment en ce qui concerne la question du critère d'excédent de dette fiscale.

Il est évident qu'en raison de la très grande crise financière qui touche tous les pays, on ne s'attend pas à ce que de telles mesures soient prises facilement.

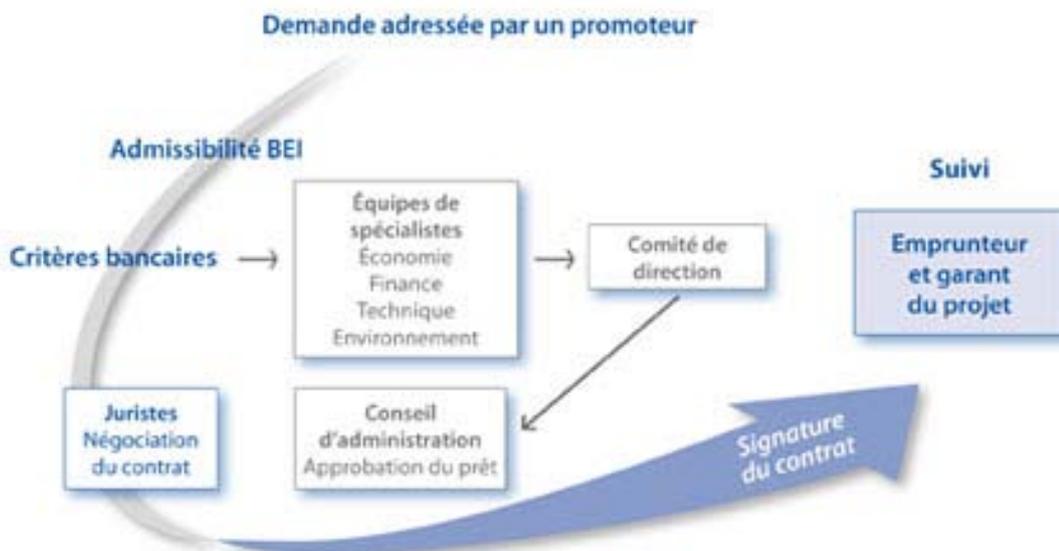
2.4 Comment obtenir un prêt de la BEI

Le financement d'une route ou d'un autre projet par le biais de la BEI suit un cycle spécifique présenté dans le diagramme suivant:

⁶⁶ Pour les engagements des quatre premières années, à savoir les années 2007, 2008, 2009 et 2010 pendant la nouvelle période 2007-2013, cette souplesse est de trois ans (v+3)

⁶⁷ Ou quatre ans; cf. la note en bas de page précédente.

Le cycle des projets à la BEI



Source: Site Internet de la BEI

Fig. 21: le cycle des projets à la BEI

► Soumission de la demande de prêt

Le cycle commence par la demande appropriée de l'autorité ou de l'organisme compétent qui soutient l'élaboration d'un projet routier.

La soumission des demandes de prêt individuel à la BEI ne requiert aucune formalité particulière. Les promoteurs de projets sont simplement invités à fournir, à la direction chargée des prêts à la Banque, une description détaillée de leur projet d'investissement accompagnée du montage financier envisagé⁶⁸.

Il est possible de prendre contact avec les services de la BEI de différentes façons pour la présentation initiale d'une proposition de projet : par téléphone, par télécopieur, par courrier électronique ou par lettre. Lors d'un premier contact, le promoteur du projet devrait fournir suffisamment de renseignements pour permettre d'évaluer la conformité de l'investissement avec les critères d'admissibilité⁶⁹ de la BEI et avoir un plan d'activités bien élaboré.

⁶⁸ Pour de plus amples informations sur les demandes de prêts, les emprunteurs potentiels sont invités à contacter le bureau d'information de la BEI pour obtenir des informations générales sur la procédure de demande de prêts à l'adresse suivante : info@eib.org. Il est également possible de trouver une liste des hauts responsables de la direction chargée des opérations de prêts de la BEI sur le site Internet. Les promoteurs doivent consulter la direction chargée des opérations de prêts en Europe ou la direction chargée des opérations de prêts à l'extérieur de l'Europe et contacter les équipes appropriées par le biais du standard téléphonique de la BEI au numéro suivant : +352 4379-1

⁶⁹ La BEI finance des projets dans la plupart des secteurs. Les projets éligibles sont ceux qui contribuent aux objectifs de la politique économique de l'UE:

- encouragement de la cohésion économique et sociale (développement des régions plus pauvres) au sein de l'UE ...



Fig. 22: Slovénie - Beltinci-Lendava

Documents de demande de prêt

A) Prêts aux entreprises: BEI → emprunteur/Promoteur → projet

Les prêts individuels en faveur de projets d'un montant supérieur à 25 millions d'euros peuvent être sollicités directement auprès de la BEI. La forme et le contenu des documents à fournir à la BEI relèvent de la responsabilité du promoteur du projet.

Compte tenu de la grande diversité des projets potentiels, il n'y a pas de documentation standardisée et la Banque n'exige pas de ses emprunteurs qu'ils remplissent des formulaires ou des questionnaires préétablis. En règle générale, elle s'attend à recevoir une étude de faisabilité détaillée. Lorsqu'il n'y a pas eu d'étude de ce type, le promoteur est libre d'utiliser sa propre méthode pour constituer un dossier complet afin de permettre l'instruction technique, environnementale, économique, financière et juridique du projet.

La liste ci-dessous est donnée à titre indicatif. Des renseignements complémentaires pourront être demandés par la suite.

- Informations concernant l'emprunteur/promoteur

Renseignements généraux sur l'entreprise (ou l'institution), son statut juridique, ses principaux associés ou actionnaires, sa structure organisationnelle:

- amélioration de l'infrastructure des transports et des télécommunications de l'UE (chemins de fer, transports aériens, liaisons routières et ponts)
- garantie de l'approvisionnement en énergie, de sa production, de son transfert et de sa distribution ainsi qu'une utilisation plus efficace de l'énergie, etc.
- mise en place d'une économie européenne compétitive, novatrice et basée sur la connaissance (i2i)
- investissement dans le capital humain (écoles, universités, laboratoires, centres de recherche, hôpitaux, etc.)
- dispositifs de l'environnement naturel et urbain (eau, déchets, air plus pur, transport urbain, etc.)
- renforcement des petites et moyennes entreprises
- projets industriels améliorant la compétitivité de l'UE
- projets qui soutiennent les politiques de l'UE en matière de coopération et de développement extérieur

Lorsque l'emprunteur proposé d'un prêt de la BEI n'est pas le promoteur du projet, des renseignements analogues sont exigés de l'un et de l'autre.

Textes constitutifs, statuts, activités, méthode comptable, gestion, actionnariat, états financier vérifiés (bilans, comptes de résultat, situation de trésorerie) pour les trois derniers exercices, état détaillé de l'endettement à court, moyen et long terme, politique en matière de distribution de dividendes et prévisions financières.

- Informations concernant le projet

Renseignements techniques et environnementaux:

Conception générale, justification et localisation (capacités nominale et prévisionnelle).

Statut juridique du projet proposé, lien avec les autres activités de l'emprunteur/du promoteur, licences et concessions obtenues.

Description technique:

Technologie, aménagement du site, bâtiments, installations de production et de stockage, services généraux, systèmes et matériel de transport.

Évaluation des incidences sur l'environnement, le cas échéant, avec référence à la législation applicable, mesures d'atténuation destinées à protéger l'environnement, études spécifiques.

Études techniques et plan de mise en œuvre : consultants éventuels, modalités de passation et d'attribution des marchés, surveillance, programme des travaux et calendrier d'exécution.

Devis estimatif détaillé des coûts avec ventilation par site et installation, provisions pour imprévus et hausse des prix, intérêts intercalaires, frais de premier établissement et de démarrage, avec répartition des coûts en devises et en monnaie nationale.

Exploitation:

Matières premières et produits, diagrammes de flux, consommation et production, encadrement et main d'œuvre, organisation de la gestion et assistance technique, le cas échéant.

Données financières:

Ventilation des coûts d'exploitation et d'entretien, des amortissements et des frais généraux.

Plan de financement du projet et calendrier des dépenses prévues.

Flux de trésorerie, comptes de résultat et bilans prévisionnels pour la période précédant la véritable entrée en exploitation du projet.

Évaluation des besoins en fonds de roulement et de leur évolution au fil du temps.

Calcul du TRI du projet.

Sûretés et garanties offertes.

B) Financements sur projets: BEI Projet Promoteur

Outre les informations ci-dessus portant sur le(s) promoteur(s) et le projet, les renseignements ci-dessous sont exigés:

- une description de la structure commerciale envisagée du projet et la répartition des risques, à savoir une description de l'objet du projet, de toute prise ferme envisagée (recettes) ou de tout marché de fournitures (y compris, d'une part pour la construction et d'autre part, pour l'exploitation et la maintenance) ainsi que des parties prenantes à ces marchés (y compris leur expérience dans le domaine couvert par le projet et leur note de crédit).

- une analyse des risques du projet en matière de recettes et de coûts, plus particulièrement dans les cas où n'est envisagé aucun marché de fournitures ou de prise ferme couvrant toute la durée de la dette de premier rang.
- une description du dispositif de financement du projet, comprenant notamment une répartition détaillée des sources de financement: ressources propres, financements mezzanine et créances de premier rang, ainsi que le rôle envisagé pour la BEI dans le montage financier.
- un modèle financier comprenant les flux de trésorerie prévisionnels sur la durée de vie économique du projet avec suffisamment de détails pour permettre une analyse de l'hypothèse sous-jacente (par exemple prévisions détaillées en matière de recettes, de frais de financement et de coûts d'exploitation et d'entretien).
- pour les projets de type PPP, des renseignements sur l'autorité de tutelle et le calendrier de passation des marchés, un résumé des principales dispositions du contrat de concession et une copie de celui-ci.
- des conseils techniques, juridiques ou d'assurance reçus à propos du projet.

► **Instruction de la demande de prêt (par la BEI)**

La procédure d'instruction pour une demande de prêt pour un projet auprès de la BEI peut durer de 6 semaines à 18 mois, tout dépend du champ d'application du projet, de son degré de complexité et de l'efficacité du processus d'instruction, non seulement du côté de la BEI, mais également du promoteur de projet. La banque passe en revue les propres études de faisabilité complètes effectuées par le promoteur et rend une première évaluation sur certains aspects du projet, y compris :

- technique
- environnemental
- économique
- financier
- juridique

Ceci est ensuite suivi par une instruction détaillée menée par une équipe de projet de la BEI qui comprend un économiste, un ingénieur et une personne responsable des prêts ou personne de contact au sein de la banque.

L'équipe de projet utilise tous les rapports, toutes les analyses et tous les documents existants et rend visite à l'entreprise d'exploitation du projet et à l'endroit où aura lieu l'investissement.

La BEI forme son propre avis sur la base de renseignements et de documents disponibles.

Suite à un résultat satisfaisant de la révision de la BEI, une proposition de prêt est faite par le comité de direction de la banque pour être approuvée par le conseil d'administration qui se réunit dix fois par an.

Dès que le prêt est approuvé par le conseil, il peut être retiré en une ou plusieurs tranches, selon les nécessités de l'emprunteur, en règle générale, dans les 12 mois qui suivent la date d'approbation.



Fig. 23 : le pont Rion-Antirion (en Grèce) qui a été cofinancé par le FEDER

3 Conclusions

- a) Il existe des fonds de l'UE très importants pour les projets routiers au sein des États membres de l'UE qui sont principalement octroyés aux régions ou aux États qui ont besoin de l'aide de l'UE, en d'autres termes, à ceux qui sont le moins développés, et/ou manquent d'infrastructures nécessaires pour œuvrer en faveur des objectifs stratégiques et sectoriels de l'UE pour l'UE⁷⁰.
- b) Les principaux fonds de l'UE qui allouent du financement aux projets routiers au sein de l'UE sont les suivants: le Fonds européen de développement régional (FEDER), le Fonds de cohésion (FC) et le Fonds du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Tous ces fonds opèrent et sont régis par des règlements et des directives spécifiques applicables à tous les États membres de l'UE. Il est désormais reconnu que tous ces documents juridiques, conjointement avec tous les autres vademecums explicatifs ont déjà engendré et imposent un système de gestion très «lourd».
- c) Il existe également des fonds de l'UE octroyés aux pays tiers de l'UE, sur la base des relations et des accords spécifiques de coopération de ces pays avec l'UE. Bien entendu, les fonds de l'UE mis à la disponibilité des régions/pays tiers riches sont de bien plus petite envergure, s'ils existent, que ceux qui sont offerts aux pays moins développés ou plus pauvres.
- d) Les fonds de l'UE les plus importants qui fournissent du financement aux projets routiers dans les pays tiers de l'UE sont aujourd'hui l'instrument de préadhésion (IAP), l'instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP) et le fonds européen de développement (FED). Le fait que des types de projets financés par l'UE sous la rubrique «assistance technique» passent à celui de projets de type «coopération technique» dans lesquels les pays bénéficiaires participent graduellement au financement des projets, représente une étape positive vers davantage d'appropriation et, par conséquent, une meilleure qualité des résultats définitifs.

⁷⁰ Comme l'augmentation de la mobilité, le progrès du réseau routier transeuropéen, l'augmentation de la compétitivité et de l'emploi, la protection de l'environnement, l'augmentation de la cohésion interne de l'UE, etc.

- e) L'éligibilité des différents types de projets routiers, à savoir la construction, la conception, l'entretien, etc. à remplir pour chaque fonds de l'UE est, en règle générale, déterminée par le règlement qui régit l'opération de chaque fonds. Il existe des restrictions dans le domaine de l'entretien et des projets d'exploitation des routes ainsi que pour certains projets de gestion des travaux de voirie. Sachant que dans de nombreux États membres développés de l'UE, mais également dans un nombre croissant d'autres États membres, les infrastructures routières sont déjà achevées ou le seront très bientôt, la CE devrait commencer à réfléchir à l'éligibilité de projets routiers qui ne comprennent pas la construction de nouvelles infrastructures mais traite plutôt d'amélioration opérationnelle, par exemple la «gestion d'incidents» et l'entretien des routes. L'éligibilité de tous les projets afférents aux routes contribuera également à la mise en œuvre de solutions de réalisations routières intégrées basées sur une approche de gestion des coûts de la durée du projet.
- f) Assurer des fonds de l'UE pour des projets routiers mis en œuvre par l'autorité bénéficiaire potentielle présuppose un ensemble d'actions effectuées aux échelles communautaire et nationale à travers lesquelles les fonds de l'UE sont mis à la disponibilité des projets routiers. Cette autorité devra ensuite «rivaliser» avec d'autres autorités éligibles pour que ses projets soient approuvés et profitent d'un cofinancement des fonds de l'UE. Cette procédure est équitable mais prend beaucoup de temps et le temps est extrêmement précieux et rare lorsqu'il s'agit d'utiliser les fonds de l'UE.
- g) Si une autorité bénéficiaire potentielle a l'intention de réussir à obtenir un cofinancement pour ses projets routiers par le biais des fonds de l'UE, elle devrait mettre en place ses propres capacités et suivre plusieurs lignes directrices pratiques. Cependant, même en suivant toutes ces lignes directrices, ceci ne garantit pas la réussite, si nombreuses de ces autorités rivalisent pour obtenir les mêmes fonds.
- h) En outre, même lorsque le cofinancement d'un projet par un fonds de l'UE a été approuvé, l'autorité bénéficiaire ne recevra pas nécessairement les fonds de l'UE si toutes les exigences du règlement des fonds de l'UE ne sont pas remplies.
- i) La «bureaucratie» inhérente à l'utilisation des fonds de l'UE est lourde et dans certains cas, elle engendre un questionnement sur le véritable avantage de leur utilisation. Cette question est pressante dans les pays qui n'ont pas intégré les règles, procédures et pratiques requises par les règlements des fonds de l'UE à leur propre cadre (national) juridique et réglementaire et sont obligés de les mettre en œuvre en parallèle à leur propre cadre. Outre toutes ces «faiblesses», la plupart des pays et des organisations sont très désireux d'obtenir et d'utiliser les fonds de l'UE, principalement parce qu'il s'agit de subventions qui n'ont pas à être remboursées.
- j) Il est vrai que les pays «pauvres» sont heureux de recevoir des fonds de l'UE car ce financement leur permet d'augmenter leur capacité de financement de projets d'investissement et, en même temps, d'améliorer leur capacité de gestion alors que les pays «riches» sont également heureux de NE PAS recevoir de fonds de l'UE car ils font des économies d'argent et ne se sentent pas poussés ni à préparer, ni à mettre en œuvre leurs projets car ils ne sont pas obligés de respecter les dates butoirs strictes imposées par les périodes d'application limitées des fonds de l'UE.
- k) Outre les subventions provenant des fonds de l'UE, une autorité bénéficiaire potentielle peut également utiliser des prêts de la Banque européenne d'investissement. Les conditions de prêts de cette banque sont bien meilleures que celles des prêts des banques commerciales. Outre les bonnes modalités de ces prêts, la procédure à remplir en matière de demande, d'approbation, de décaissement et de services est plus facile pour le bénéficiaire du prêt et elle est assez rapide. Par conséquent, les prêts de la BEI sont très attractifs.

ANNEXE 1: Informations sur les fonds de l'UE destinés aux États membres de l'UE

1.1 Objectifs remplis par les fonds de l'UE:

○ Pendant la période 2000-2006 (2008)⁷¹:

Objectif 1: encourager le développement et le réajustement structurel des régions dont le développement est en retard.

Objectif 2: appuyer la conversion économique et sociale des domaines qui rencontrent des difficultés structurelles.

Objectif 3: appuyer l'adaptation et la modernisation des politiques et des systèmes en matière d'éducation, de formation et d'emploi dans les régions qui ne sont pas éligibles à l'objectif 1.

○ Pendant la période 2007-2013 (2015):

Objectif 1: encourager la convergence des régions les moins développées de l'UE.

Objectif 2: encourager la compétitivité régionale et l'emploi.

Objectif 3: encourager la coopération territoriale

1.2 Les fonds octroyés aux États membres de l'UE par le biais des fonds structurels et du fonds de cohésion:

○ Pendant la période 2000-2006 (2008) la totalité des dotations, qui, au départ avaient été mises à la disponibilité des 15 EM de l'UE, s'élevait, pour chaque objectif (en milliards d'euros) à:

- Objectif 1:	136,0
- Objectif 2:	22,5 ⁷²
- Objectif 3:	24,0 ⁷³
- Pêches ⁷⁴ :	1,1
-----	-----
TOTAL ⁷⁵ :	183,6 milliards d'euros

⁷¹ La période de programmation, c'est-à-dire la période (les années) utilisée pour engager les fonds, est 2000-2006. Les projets financés par le biais de ces dotations peuvent être mis en œuvre jusqu'à la fin de 2008. Cette règle est connue sous le nom de «règle n+2».

⁷² Y compris les fonds pour les régions en phase de suppression progressive de l'aide (également appelé «effet statistique», c'est-à-dire les régions qui sont statistiquement touchées par l'élargissement de l'UE).

⁷³ Y compris les fonds pour les régions d'instauration progressive (également appelé «effet statistique», c'est-à-dire les régions statistiquement touchées par l'élargissement de l'UE).

⁷⁴ Les projets de pêche ne sont pas compris dans l'objectif 1.

⁷⁵ La somme totale disponible pendant cette période s'élevait en fait à 195 milliards d'euros (prix de 1999). La différence qui existe entre les deux chiffres provient du financement des programmes Trans-UE connus sous le nom de «**initiatives communautaires**» (un total d'environ 10,4 milliards d'euros) et de l'inflation (à un taux de 2% p.a.).

L'affectation de ces fonds aux (15) EM de l'UE était (initialement) ventilée (en milliards d'euros) de la manière suivante:

- Allemagne (D)	28,16
- Autriche (A)	1,47
- Belgique (B)	1,83
- Danemark (DK)	0,75
- Espagne (E)	43,09
- Finlande (FIN)	1,84
- France (F)	14,62
- Grèce (EL)	20,96
- Irlande (IRL)	3,09
- Italie (I)	28,49
- Luxembourg (L)	0,08
- Pays-Bas (NL)	2,64
- Portugal (P)	19,03
- Royaume-Uni (UK)	15,64
- Suède (S)	1,91
-----	-----
TOTAL	183,60 milliards d'euros

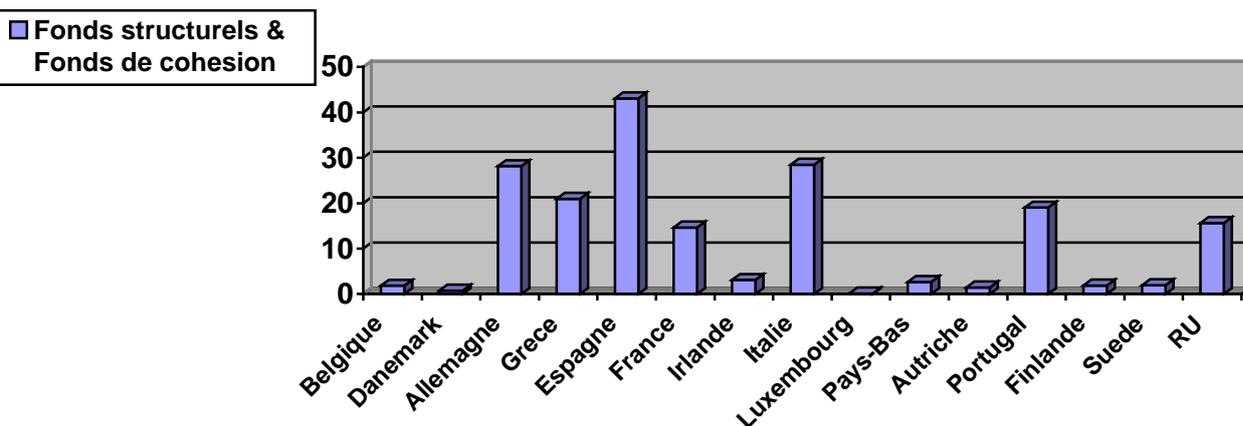


Fig. 24: subventions des fonds structurels & de cohésion aux États membres de l'UE (2000-2006)

- Pendant la période 2007-2013 (2015), les dotations octroyées sont les suivantes (en milliards d'euros):

- Objectif 1:	279,2 ⁷⁶
- Objectif 2:	49,1
- Objectif 3:	7,8

TOTAL : 336,1 milliards d'euros⁷⁷

⁷⁶ L'élargissement de l'UE a considérablement augmenté le nombre de régions qui se trouvent à un niveau inférieur à celui où l'UE intervient pour les aider à rattraper le retard. Dans les nouveaux EM, plus de 92% de la population vit dans des régions dont le PIB par habitant est inférieur à la moyenne communautaire. Par conséquent, la plupart des fonds disponibles pour la période 2007-2013 sont affectés aux régions de l'objectif 1 de convergence.

⁷⁷ Ceci représente environ **un tiers du budget total de l'UE** pour les années 2007-2013!

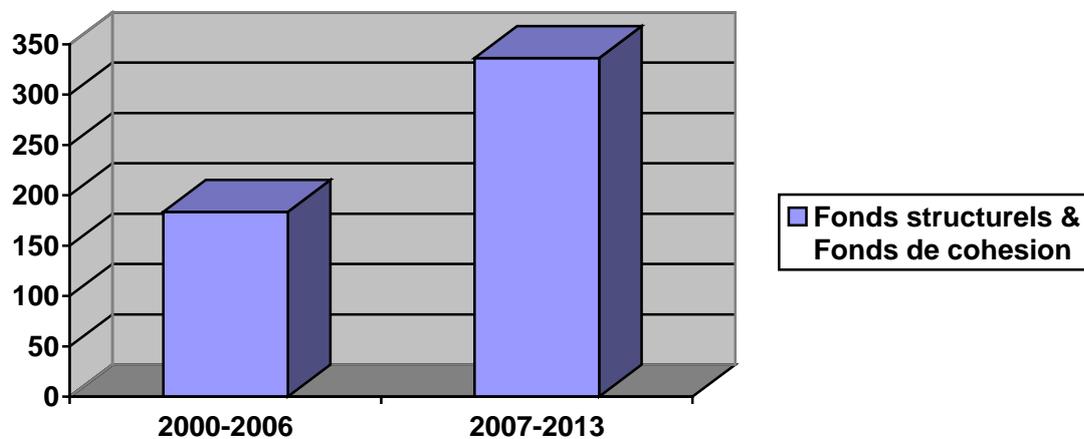


Fig. 25: fonds structurels & fonds de cohésion engagés



Fig. 26 : le pont Rion-Antirion (en Grèce) qui a été cofinancé par le FEDER

ANNEXE 2: Informations sur les fonds de l'UE destinés aux pays tiers de l'UE

2.1 Affectation des fonds de l'UE (ISPA, SAPARD et PHARE) aux pays éligibles pendant la période 2000-2006 (2008)

Ces fonds ont été alloués aux pays éligibles sur la base d'un certain nombre de critères. Les pourcentages de la totalité des fonds ISPA suivants donnent une vue d'ensemble de cette affectation aux pays en question:

- Bulgarie : 8,0-12,0 %
- Estonie : 2,0-3,5 %
- Hongrie : 7,0-10,0 %
- Lettonie : 3,5-5,5 %
- Lituanie : 4,0-6,0 %
- Pologne : 30,0-37,0%
- République tchèque..: 5,5-8,0 %
- Roumanie : 20,0-26,0%
- Slovénie : 1,0-2,0 %
- Slovaquie : 3,5-5,5 %

2.2 Dotation indicative des fonds AIP par pays pendant la période 2007-2009 (en milliards d'euros)

- Albanie	0,21	(5,3%)
- ARYM	0,21	(5,3%)
- Bosnie & Herzégovine	0,23	(5,8%)
- Croatie	0,44	(11,1%)
- Kosovo	0,20	(5,1%)
- Monténégro	0,10	(2,5%)
- Serbie	0,57	(14,4%)
- Turquie	1,60	(40,4%)
- Multi bénéficiaires	0,40	(10,1%)

TOTAL 3,96 milliards d'euros (100,0%)

2.3 Précisions sur les instruments financiers pour la période 2007-2013

Pour l'exercice 2007-2013, l'UE a adopté un ensemble de six instruments financiers pour la mise en œuvre de l'assistance extérieure.

✓ L'instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP)

L'IEVP fournit de l'aide de l'UE à 17 pays, à savoir l'Algérie, l'Arménie, l'autorité palestinienne, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, l'Égypte, la Géorgie, Israël, la Jordanie, la Libye, le Liban, le Maroc, la Moldavie, la Russie, la Syrie, la Tunisie, et l'Ukraine. Cet instrument contient une partie de coopération transfrontalière spécifique qui couvre les régions voisines des États membres de l'Union européenne.

✓ Le Fonds européen de développement (FED)

Sur la base de l'accord de Cotonou qui représente la pierre angulaire de la coopération entre l'UE et les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, le FED apporte de l'aide aux 78 pays ACP partenaires de l'Union ainsi qu'aux pays et territoires d'outre-mer des États membres. Le 10^{ème} FED est entré en vigueur au mois de janvier 2008.

✓ L'instrument de coopération au développement (ICD)

L'ICD couvre trois éléments principaux. Premièrement, il fournit de l'aide à l'Afrique du Sud ainsi qu'à 47 pays en développement en Amérique latine, en Asie, en Asie centrale et au Moyen Orient (seulement aux pays qui ne sont pas compris dans l'instrument européen de voisinage et de partenariat ou dans le fonds européen de développement). Deuxièmement, cet instrument appuie la restructuration de la production de sucre dans 18 pays ACP. Troisièmement, il comprend les cinq programmes thématiques suivants : investir dans les ressources humaines, l'environnement et la gestion durable des ressources naturelles, y compris l'énergie, le rôle des acteurs non-étatiques et des collectivités locales dans le domaine du développement, la sécurité alimentaire ainsi que la migration et l'asile.

Les cinq programmes thématiques de l'ICD appuient les actions menées dans tous les pays en développement, y compris celles qui sont couvertes par l'IEVP et le FED, les actions globales et les prévisions externes ainsi que les actions globales et la précision des politiques internes de la Commission.

✓ L'instrument européen pour la démocratie et les droits de l'homme (IEDDH)

L'IEDDH contribue à renforcer la démocratie, l'État de droit, le respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales. Cet instrument a été conçu pour compléter les différents autres outils qui mettent en œuvre les politiques communautaires en la matière et qui vont du dialogue politique et des démarches diplomatiques jusqu'aux différents instruments de coopération financière et technique, y compris des programmes à la fois géographiques et thématiques. Cet instrument complète également les interventions menées par le nouvel instrument de stabilité qui sont, elles, davantage liées aux crises.

✓ L'instrument de stabilité (IS)

L'IS vise à apporter une contribution à la stabilité des pays en crise en apportant une réponse efficace pour aider à préserver, établir ou rétablir les conditions essentielles d'une application adéquate des politiques de l'UE en matière de développement et de coopération, c'est-à-dire la partie « riposte et préparation à la crise ».

Dans le contexte de conditions stables qui permettent d'appliquer les politiques de l'UE en matière de coopération dans les pays tiers, l'IS aide à renforcer les capacités non seulement pour pouvoir aborder des menaces globales et transrégionales spécifiques qui ont un effet déstabilisateur, mais également à garantir la préparation aux situations pré- et post-crisis, c'est-à-dire la partie « défis transfrontaliers globaux et régionaux ».

La partie « riposte et préparation à la crise » est gérée par la direction générale des relations extérieures. La partie « défis transfrontaliers globaux et régionaux » est gérée par EuropeAid.

✓ L'instrument relatif à la coopération en matière de sûreté nucléaire (ICSN)

L'ICSN finance des mesures qui permettent de soutenir un niveau supérieur de sûreté nucléaire, de protection contre les radiations et l'application de garde-fous efficaces et efficaces face aux matières nucléaires dans les pays tiers.

ANNEXE 3: Titres des programmes ouverts financés actuellement par l'UE dans les pays tiers de l'UE et afférents au transport

- CEB – VICTIMES DE CATASTROPHES NATURELLES & ÉCOLOGIQUES
- CIP-3 ÉNERGIE INTELLIGENTE EUROPE
- CIP-3 ÉNERGIE INTELLIGENTE EUROPE – INITIATIVES INTÉGRÉES
- CIP-3 ÉNERGIE INTELLIGENTE EUROPE – SAVE
- CIP-3 ÉNERGIE INTELLIGENTE EUROPE – STEER
- CIVITAS II
- PROGRAMME DE SUBVENTIONS DE LA DG ENTREPRISE
- ORATE 2013
- COOPÉRATION DE L'UE EN MATIÈRE D'AVIATION CIVILE
- EUREUA
- FP7- PROGRAMME CADRE DE L'UE POUR DES ACTIONS DE RECHERCHE, DE DÉVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE ET DE DÉMONSTRATION
- FP7- CAPACITÉS
- FP7- COOPÉRATION
- FP7- COOPÉRATION – 10 SÉCURITÉ
- FP7- COOPÉRATION – 7 TRANSPORT
- FP7- COOPÉRATION – 9 ESPACE
- FP7- IDÉES – CONSEIL EUROPÉEN DE LA RECHERCHE
- FP7 – RESSOURCES HUMAINES
- SUBVENTIONS DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT (transport – énergie – environnement)
- INOGATE
- INITIATIVE DE LA VOITURE INTELLIGENTE
- IPA-2 COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE
- IRA-3 DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL
- JASPERS
- MANAGENERGY
- MARCO POLO II
- PROJET PILOTE SUR LE RTE-T DE SÉCURITÉ
- PRIX – SEMAINE EUROPÉENNE DE LA MOBILITÉ
- PRIX – SOLAIRE EUROPÉEN
- DIPLOMATIE PUBLIQUE ET «OUTREACH» AU CANADA
- RÉHABILITATION & RECONSTRUCTION DE L'AFGHANISTAN

ANNEXE 4: Notice explicative en matière d'instrument de garantie de prêt pour les projets de réseaux transeuropéens de transport

Qu'est-ce que le GPTT?

GPTT est l'acronyme de l'instrument de garantie de prêt pour les projets relatifs au réseau transeuropéen de transport, un instrument financier novateur conçu et élaboré conjointement par la Commission européenne et la Banque européenne d'investissement (BEI) qui vise à une plus grande participation du secteur privé au financement de l'infrastructure du réseau transeuropéen de transport («RTE-T»).

Quels sont les objectifs du GPTT?

Ce nouvel instrument facilite la participation du secteur privé à des infrastructures clefs de transport européen qui rencontrent souvent des difficultés à attirer un financement du secteur privé en raison du haut niveau de risques rencontrés pendant les étapes initiales d'un projet en matière de recettes. Le GPTT, qui fait partie du programme de l'UE RTE-T et de l'initiative d'action pour la croissance de la BEI, couvre en partie ces risques et, par conséquent, améliore de manière significative la viabilité d'un projet. Le GPTT est financé par une dotation en capital de l'ordre de 1 milliard d'euros, soit 500 millions d'euros de la Commission et 500 millions d'euros de la BEI, ce qui doit garantir les quelque 20 milliards d'euros de prêts de premier rang. Le GPTT vise à faciliter l'investissement dans des projets RTE-T en améliorant considérablement la capacité de l'emprunteur à honorer ses créances privilégiées pendant la période opérationnelle initiale, également appelée phase «*d'initialisation*» du projet tout entier ainsi que de ses recettes initiales provenant du trafic. Sa conception améliore considérablement la qualité du crédit privilégié et favorise ainsi une réduction des marges de risques appliquées aux prêts privilégiés du projet. Les avantages en résultant devraient être supérieurs au coût de la garantie pour l'emprunteur et apporter de ce fait une valeur ajoutée financière au projet.

Quels sont les projets de transport qui peuvent profiter du GPTT?

Les projets ou une partie d'un projet d'intérêt commun dans le domaine du transport dans le cadre de la décision No 1692/96/CE («projet RTE-T») conforme à la législation communautaires et pour lesquels la viabilité financière est basée en entier ou en partie sur des recettes de péages ou d'autre revenus basés sur les redevances des utilisateurs.

Quelle dotation le GPTT peut-il offrir?

Le mécanisme de trésorerie de réserve garanti par le GPTT ne devrait pas normalement dépasser les 10% de la quantité totale de la dette privilégiée, à savoir jusqu'à 20% dans des cas exceptionnels, par exemple pour une forte volatilité du trafic pendant la période d'initialisation avec de fortes indications d'un trafic stabilisé et une capacité acceptable d'honorer la créance après l'initialisation. Le montant de la garantie dépend d'un plafond maximum de l'ordre de 200 millions d'euros par projet, conformément aux règles du mécanisme de financement structuré (MFS) de la BEI. Le MFS représente le mécanisme principal de la BEI qui lui permet de faire face à une plus grande prise de risques et a été établi afin d'appuyer des projets d'importance européenne, y compris des projets d'infrastructure de grande envergure.

Quels sont les risques pris par la BEI dans le dispositif GPTT?

Dans le cadre du GPTT, la BEI accepte d'être exposée à de plus grands risques financiers que dans ses activités régulières de prêts. En fait, si les bailleurs du mécanisme de trésorerie de réserve demandent le paiement de la garantie de la BEI à la fin de la période de disponibilité, alors la BEI remboursera les bailleurs de ce mécanisme de trésorerie de réserve et deviendra un prêteur subordonné du projet mais avant tout paiement aux bailleurs de fonds propres et tout financement afférent.

Dès que la BEI est devenue un créancier du projet, les sommes dûes dans le dispositif GPTT seront également considérées de moindre rang par rapport aux créances à honorer du mécanisme de crédit. La BEI qui prend un risque subordonné par le biais de la garantie GPTT, aide le projet à s'adapter au risque de recettes des premières années de l'exploitation tout en se basant sur la perspective à long terme qui permettra au projet de devenir financièrement viable.

Que veut dire période opérationnelle initiale ou phase «d'initialisation» du projet?

L'objectif du GPTT est d'améliorer la capacité de l'emprunteur à honorer la dette privilégiée pendant la période opérationnelle initiale ou phase «d'initialisation» du projet, indépendamment des recettes initiales du trafic, en d'autres termes, le GPTT conjointement avec le mécanisme de trésorerie de réserve devient efficace et couvre la période qui commence à l'achèvement du projet, c'est-à-dire par exemple lorsqu'un projet est annoncé ouvert à la circulation conformément à l'accord de concession et/ou lorsque le conseiller technique du prêteur a confirmé qu'il était satisfait des tests d'achèvement et ce, jusqu'au 5^{ème} anniversaire de la date d'achèvement, voire même jusqu'à sept ans dans certains cas spéciaux.

Comment les promoteurs peuvent-ils faire la demande d'un financement GPTT?

Veuillez contacter la BEI directement à travers les liens qui se trouvent sur son site Internet. Il n'existe pas d'exigences formelles comme des formulaires à remplir afin de faire la demande d'un financement GPTT. La BEI peut être contactée directement, soit par le biais de son siège à Luxembourg, soit par le biais de ses bureaux européens.

Comment fonctionne le GPTT?

Le GPTT est une garantie de la BEI dont le capital à risque est fourni conjointement entre la BEI et la Commission européenne en faveur des banques commerciales qui fourniront un mécanisme de trésorerie de réserve en plus des instruments de financement habituels des projets. Le mécanisme de trésorerie de réserve peut être retiré par l'entreprise du projet au cas où il y ait des réductions inattendues des recettes du trafic pendant la phase d'initialisation du projet afin d'honorer ses dispositifs de créances privilégiées. Le mécanisme de trésorerie de réserve financé par des banques commerciales, profitera d'une garantie de la BEI et pourra être retiré seulement pendant la période d'initialisation (la période de disponibilité peut aller jusqu'à 7 ans mais ne peut pas dépasser l'initialisation) après que la construction du projet ait été achevée. Tous les remboursements des sommes dûes du mécanisme de trésorerie de réserve sur la base «cash sweep» (une partie des liquidités passent d'un compte sans intérêt à un compte à intérêts) sont en principe subordonnés aux prêts privilégiés qui les sous-tendent et dépendent de besoins spécifiques d'une nature financière donnée. Si, à la fin de la période de disponibilité, il y a encore des sommes dûes du mécanisme de trésorerie de réserve (intérêts, intérêts courus et principal), les bailleurs du mécanisme de trésorerie principale peuvent faire la demande du paiement de la garantie du GPTT, la BEI paye donc les bailleurs du mécanisme de trésorerie de réserve puis devient créancière subordonnée au projet. Dès que la BEI devient créancière du projet, les dotations dûes dans le cadre du GPTT seront toujours de moindre rang par rapport au fait d'honorer la créance du dispositif de crédit privilégié et seront remboursées soit sur une base de «cash sweep» sur la base de la trésorerie disponible pour honorer la créance privilégiée suivante (solution de défaut), soit sur la base d'un remboursement fixe de la créance du GPTT.

ANNEXE 5: profils de pays

- a. Les profils de pays suivants présentent des informations sur le financement des projets routiers pendant les périodes de programmation 2000-2006 et 2007-2013 pour les pays suivants:
- la France
 - l'Allemagne
 - la Grèce
 - l'Islande
 - la Lettonie
 - la Norvège
 - l'Espagne
- b. Les précisions suivantes ont été fournies comme instructions afin d'aider à remplir les profils :
- 1 Les données et les informations à inclure au profil doivent faire référence au pays tout entier. Si cela n'est pas possible, notamment en matière de données financières, veuillez alors préciser le domaine, le service ou la sous-catégorie auquel les données fournies font référence.
 - 2 Veuillez fournir séparément des données et des informations pour chaque période de programmation. Veuillez noter que la période de mise en oeuvre des projets de la période de programmation 2000-2006 est prolongée jusqu'en 2008 et même jusqu'en 2009 dans certains pays.
 - 3 La totalité des coûts des projets (cf. 1 ci-dessus) comprend tous les coûts, c'est-à-dire la conception, la construction, les expropriations terrestres, etc. financées par toutes les sources, à savoir les dépenses publiques, y compris la contribution des fonds de l'UE en plus de tout fonds privé.
 - 4 La dotation de la contribution des fonds de l'UE (cf. 2 ci-dessus) représente la quantité totale provenant de tous les fonds de l'UE ou d'autres instruments de financement communautaire utilisés pendant la période de programmation.
 - 5 Les dotations aux questions 1 et 2 mentionnées ci-dessus peuvent, soit être en prix courants, soit en prix constants (corrigés à la hausse ou à la baisse) par rapport à une année spécifique de référence. Veuillez ajouter une note sur le point ci-dessus.
 - 6 Le taux de pourcentage des contributions des fonds de l'UE (cf. 3 ci-dessus) découle, en règle générale, des résultats des décisions pertinentes prises par le pays bénéficiaire, mais ces pourcentages sont bien entendu toujours inférieurs aux limites maximales fixées par les règlements des fonds de l'UE.
 - 7 Les fonds de préadhésion de l'UE diffèrent pendant les deux périodes de programmation (veuillez consulter le texte du rapport).
 - 8 Ne répondez à la question No. 7 que s'il existe des projets routiers mis en oeuvre par le biais de contrats de concession, sinon il n'est pas nécessaire d'y répondre.
 - 9 Si la réponse à la question No. 8 est positive, veuillez préciser dans l'espace fourni à la question 9 si les prêts ont été octroyés directement au projet routier ou indirectement au programme dans le cadre duquel les projets routiers ont reçu la contribution des fonds de l'UE.
 - 10 Veuillez utiliser l'espace fourni au point 9 pour inscrire toute information qui ne tient pas dans l'espace fourni aux autres questions ou aux autres points.
 - 11 N'hésitez pas à ajouter des commentaires sur la mise en oeuvre de financement communautaire dans votre pays dans l'espace fourni au point 10.

Fonds de l'UE qui financent des projets routiers

Profil de pays

Pays: LA FRANCE

		<u>Périodes de programmation</u>	
		<u>2000-2006</u>	<u>2007-2013</u>
1	Coût total des projets routiers cofinancés par des fonds de l'UE (en millions d'euros) (1), (3)	387,8	s.o.
2	Contribution des fonds de l'UE au financement des projets ci-dessus (en millions d'euros) (2), (3)	39,0	0
3	Taux du pourcentage des contributions des fonds de l'UE aux dépenses publiques (%) (4)	de 10 à 50	de 0 à 0
4	Fonds de l'UE/instruments de financement de l'UE utilisés:		
	- FEDER	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Fonds de cohésion	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Fonds RTE-T	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Fonds de préadhésion	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Autres (veuillez spécifier)	aucun	aucun
5	Catégories de routes cofinancées par les fonds de l'UE:		
	- Autoroutes (RTE)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Autres (RTE)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Autres (non RTE)	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
6	Types d'interventions (travaux, etc.) cofinancés:		
	- Études de conception	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Nouvelles constructions	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Remise en état	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Entretien/Exploitation	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Autres (veuillez spécifier)	.....	.....
7	Contributions des fonds de l'UE au financement des contrats de concession de routes (si vous avez eu des projets de concession)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non

- 8 Utilisation des prêts de la BEI (+ autres contributions)
pour le financement de projets routiers Oui Non Oui Non
Utilisation de prêts provenant d'autres institutions de financement
(veuillez préciser)

- 9 Remarques/précisions sur les éléments ci-dessus:

Les projets routiers français RTE avec de forts impacts environnementaux, mesures de sécurité, projets frontaliers (tunnel du Mont-Blanc, RN 10 proche de l'Espagne, tunnel de Fréjus ...)

- 10 Remarques sur l'utilisation des fonds de l'UE (difficultés rencontrées, propositions d'amélioration de leur utilisation, etc.)

Besoins :

Davantage de temps pour préparer la soumission
Davantage d'audits de la part de la Commission à différentes étapes
Le programme d'investissement pluriannuel représente un bon outil

Date: 20 mars 2009

Nom: Samira Irsane

Titre: Responsable des affaires européennes à la
direction des infrastructures du transport -
MEEDDAT

Fonds de l'UE qui financent des projets routiers
Profil de pays

Pays: L'Allemagne (1)

	<u>Périodes de programmation</u>	
	<u>2000-2006</u>	<u>2007-2013</u>
1. Coût total des projets routiers cofinancés par des fonds de l'UE (en millions d'euros) (2)		
• FEDER (PO Transport)	1 911	1 076
• RTE-T	353	108
Total	2,264	1,184
2. Contribution des fonds de l'UE au financement des projets ci-dessus (en millions d'euros)		
• FEDER (PO Transport)	951	699
• RTE-T (3)	32	10
Total	983	709
3. Taux du pourcentage des contributions des fonds de l'UE aux dépenses publiques (%)	de 6 à 75	de 10 à 65
4. Fonds de l'UE/instruments de financement de l'UE utilisés:		
- FEDER	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Fonds de cohésion	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Fonds RTE-T	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Fonds de préadhésion	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (veuillez préciser)	---	---
5. Catégories de routes cofinancées par les fonds de l'UE:		
- Autoroutes (RTE) (4)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Autres (RTE) (4)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Autres (non RTE)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
6. Types d'interventions (travaux, etc.) cofinancés:		
- Études de conception	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Nouvelles constructions	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Remise en état	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Entretien/Exploitation	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (veuillez préciser)		Réaménagement Réaménagement
7. Contributions des fonds de l'UE au financement des contrats de concession de routes (si vous avez eu des projets de concession)	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non

8. Utilisation des prêts de la BEI (+ autres contributions) pour le financement de projets routiers Oui Non Oui
Non
- Utilisation de prêts provenant d'autres institutions de financement (veuillez préciser) --- ---

9. Remarques/précisions sur les éléments ci-dessus:

(1) Routes principales fédérales cofinancées par PO Transport 2000-2006, PO Transport 2007-2013 ou seulement RTE-T
(2) Seulement les coûts éligibles, chiffres estimés
(3) Jusqu'en 2008 seulement en raison du financement basé sur des décisions annuelles
(4) Y compris les projets qui correspondent aux critères de RTE-T pour les projets d'intérêt commun

10. Remarques sur l'utilisation des fonds de l'UE (difficultés rencontrées, propositions d'amélioration de leur utilisation, etc.)

Date: 19-03-2009

Fonds de l'UE qui financent des projets routiers
Profil de pays

Pays: LA GRÈCE

	<u>Périodes de programmation</u>	
	<u>2000-2006</u>	<u>2007-2013</u>
1. Coût total des projets routiers cofinancés par des fonds de l'UE (en millions d'euros) (1), (3)	11,848	~9,560
2. Contribution des fonds de l'UE au financement des projets ci-dessus (en millions d'euros) (2), (3)	6,235	~3,650
3. Taux du pourcentage des contributions de fonds de l'UE aux dépenses publiques (%) (4)	de 50 à 85	de 50 à 75
4. Fonds de l'UE/instruments de financement de l'UE utilisés:		
- FEDER	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Fonds de cohésion	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Fonds RTE-T	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Fonds de préadhésion	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (veuillez préciser)	aucun	aucun
5. Catégories de routes cofinancées par les fonds de l'UE:		
- Autoroutes (RTE)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Autres (RTE)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Autres (non RTE)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
6. Types d'interventions (travaux, etc.) cofinancés:		
- Études de conception	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Nouvelles constructions	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Remise en état	<input checked="" type="checkbox"/> Oui (5) <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui (5) <input type="checkbox"/> Non
- Entretien/Exploitation	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (veuillez préciser)	(6)	(6)
7. Contributions des fonds de l'UE au financement des contrats de concession de routes (si vous avez eu des projets de concession)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non

8. Utilisation des prêts de la BEI (+ autres contributions) pour le financement de projets routiers Oui Non Oui Non
- Utilisation de prêts provenant d'autres institutions de financement (veuillez préciser)

9. Remarques/précisions sur les éléments ci-dessus:

(1) Il s'agit-là d'une estimation des coûts totaux des projets cofinancés par les fonds de l'UE. Des fonds privés sont également inclus (utilisés pour les projets routiers construits dans le cadre de contrats de concession).

(2) Il s'agit-là d'une estimation des fonds de l'UE engagés pour les projets routiers. Ils comprennent des fonds du FEDER, du FC et du RTE-T pour toutes les catégories de routes et pour tous les types de projets (interventions). Une grande partie des fonds pour la période 2007-2013 n'ont pas encore été affectés à des projets spécifiques.

(3) Toutes les dotations sont exprimées en prix courants (c.-à-d. elles font référence aux années pendant lesquelles elles ont été contractées)

(4) Ces pourcentages ont été engendrés par l'approche adoptée de ne pas utiliser le pourcentage maximum de contribution des fonds de l'UE pour tous les projets routiers. Cette approche s'est soldée par des contributions nationales de plus grande envergure et, par conséquent, davantage de projets ont pu être construits. D'autre part, le pourcentage des contributions des fonds de l'UE ne pouvait pas être élevé pour les projets générant des recettes (par exemple les autoroutes à péage).

(5) Le réaménagement et/ou l'amélioration des caractéristiques de sécurité des routes.

(6) Par exemple: les expropriations de terrains (jusqu'à 10% de la totalité des coûts du projet routier), les études archéologiques, les projets externalisés/la gestion de la construction, etc.

(7) Les prêts des banques commerciales sont également utilisés (par les six concessionnaires existants et par EGNATIA S.A. Cette dernière est une entreprise publique opérant conformément au droit privé et assumant la responsabilité de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'«Egnatia Odos», une nouvelle autoroute d'une longueur de 670 km).

10. Remarques sur l'utilisation des fonds de l'UE (difficultés rencontrées, propositions d'amélioration de leur utilisation, etc.)

Date: 17-03-2009

Name: Sarantis A. Pantelias

Title: Conseiller technique MEPPPW

Fonds de l'UE qui financent des projets routiers
Profil de pays

Pays: **L'ISLANDE**

	<u>Périodes de programmation</u>	
	<u>2000-2006</u>	<u>2007-2013</u>
1. Coût total des projets routiers cofinancés par des fonds de l'UE (en millions d'euros)	0	0
2. Contribution des fonds de l'UE au financement des projets ci-dessus (en millions d'euros)	0	0
3. Taux du pourcentage des contributions des fonds de l'UE aux dépenses publiques (%)	de -- à --	de -- à --
4. Fonds de l'UE/instruments de financement de l'UE utilisés:		
- FEDER	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Fonds de cohésion	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Fonds RTE-T	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Fonds de préadhésion	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (veuillez préciser)	Non	Non
5. Catégories de routes cofinancées par les fonds de l'UE:		
- Autoroutes (RTE)	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (RTE)	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (non RTE)	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
6. Types d'interventions (travaux, etc.) cofinancés:		
- Études de conception	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Nouvelles constructions	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Remise en état	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Entretien/Exploitation	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (veuillez préciser)	Non	Non
7. Contributions des fonds de l'UE au financement des contrats de concession de routes (si vous avez eu des projets de concession)	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non

8. Utilisation des prêts de la BEI (+ autres contributions)
pour le financement de projets routiers Oui Non Oui Non
- Utilisation de prêts provenant d'autres institutions de financement
(veuillez préciser) Non Non

9. Remarques/précisions sur les éléments ci-dessus:

10. Remarques sur l'utilisation des fonds de l'UE (difficultés rencontrées, propositions
d'amélioration de leur utilisation, etc.)

Date: 17 mars 2009

Nom: Kristín H. Sigurbjörnsdóttir

Titre: Directrice du département administratif à
islandaise des routes

l'Administration

Fonds de l'UE qui financent des projets routiers
Profil de pays

Pays: **LA LETTONIE**

	<u>Périodes de programmation</u>	
	<u>2000-2006</u>	<u>2007-2013</u>
1. Coût total des projets routiers cofinancés par des fonds de l'UE (en millions d'euros)	410,5	~860,9
2. Contribution des fonds de l'UE au financement des projets ci-dessus (en millions d'euros)	270,8	~573,7
3. Taux du pourcentage des contributions des fonds de l'UE aux dépenses publiques (%)	de 75 à 85	de 31 à 85
4. Fonds de l'UE/instruments de financement de l'UE utilisés:		
- FEDER	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Fonds de cohésion	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Fonds RTE-T	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Fonds de préadhésion	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (veuillez préciser)	---	---
5. Catégories de routes cofinancées par les fonds de l'UE:		
- Autoroutes (RTE)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Autres (RTE)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Autres (non RTE)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
6. Types d'interventions (travaux, etc.) cofinancés:		
- Études de conception	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Nouvelles constructions	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Remise en état	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Entretien/Exploitation	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
- Autres (veuillez préciser)	---	---
7. Contributions des fonds de l'UE au financement des contrats de concession de routes (si vous avez eu des projets de concession)	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non

8. Utilisation des prêts de la BEI (+ autres contributions)
pour le financement de projets routiers Oui Non Oui Non

Utilisation de prêts provenant d'autres institutions de financement
(veuillez préciser) **Le prêt a été octroyé directement au projet routier.**

9. Remarques/précisions sur les éléments ci-dessus :

Aucune

10. Remarques sur l'utilisation des fonds de l'UE (difficultés rencontrées, propositions
d'amélioration de leur utilisation, etc.)

Aucune

Date: **18-03-2009**

Nom: **Vytautas Lingaitis**

Titre: **Spécialiste en chef, département de l'économie.**

Fonds de l'UE qui financent des projets routiers
Profil de pays

Pays: **LA NORVÈGE**

	<u>Périodes de programmation</u>	
	<u>2000-2006</u>	<u>2007-2013</u>
1. EU Coût total des projets routiers cofinancés par des fonds de l'UE (en millions d'euros)	0	0
2. Contribution des fonds de l'UE au financement des projets ci-dessus (en millions d'euros)	0	0
3. Taux du pourcentage des contributions des fonds de l'UE aux dépenses publiques (%)	de 0 à --	de 0 à --
4. Fonds de l'UE/instruments de financement de l'UE utilisés:		
- FEDER	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Fonds de cohésion	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Fonds RTE-T	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Fonds de préadhésion	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (veuillez préciser)	---	---
5. Catégories de routes cofinancées par les fonds de l'UE:		
- Autoroutes (RTE)	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (RTE)	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (non RTE)	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
6. Types d'interventions (travaux, etc.) cofinancés:		
- Études de conception	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Nouvelles constructions	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Remise en état	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Entretien/Exploitation	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
- Autres (veuillez préciser)	---	---
7. Contributions des fonds de l'UE au financement des contrats de concession de routes (si vous avez eu des projets de concession)	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non

8. Utilisation des prêts de la BEI (+ autres contributions)
pour le financement de projets routiers Oui Non Oui Non

Utilisation de prêts provenant d'autres institutions de financement
(veuillez préciser) --- ---

9. Remarques/précisions sur les éléments ci-dessus:

La BEI a prêté des fonds au PPP de l'entreprise Allfarveg AS pour le projet de PPP E39 Lyngdal–Flekkefjord et Agder OPS Vegselkap pour le projet de PPP E18 Grimstad–Kristiansand.

Les prêts de la BEI s'élèvent à environ 2 milliards de couronnes norvégiennes.

10. Remarques sur l'utilisation des fonds de l'UE (difficultés rencontrées, propositions d'amélioration de leur utilisation, etc.)

Date: 20.03.09

Nom: Morten Rannem

Titre: Conseiller supérieur, Administration norvégienne
des routes publiques

Fonds de l'UE qui financent des projets routiers
Profil de pays

Pays: **L'ESPAGNE**

		<u>Périodes de programmation</u>	
		<u>2000-2006</u>	<u>2007-2013</u>
1	Coût total des projets routiers cofinancés par des fonds de l'UE (en millions d'euros)		
	FEDER	8,124.78	3,221.40
	Fonds de cohésion	565.00	0
	RTE-T (1)	8.27	206.95
	TOTAL	8,698.05	3,428.35
2	Contribution des fonds de l'UE au financement des projets ci-dessus (en millions d'euros)		
	FEDER	5,544.00	2,092.00
	Fonds de cohésion	480.00	0
	RTE-T	3.80	22.22
	TOTAL	6,027.80	2,114.22
3	Taux du pourcentage des contributions des fonds de l'UE aux dépenses publiques (%) (2)	de 38 à 85	de 8 à 70
4	Fonds de l'UE/instruments de financement de l'UE utilisés:		
	- FEDER	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Fonds de cohésion	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
	- Fonds RTE-T	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Fonds de préadhésion	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
	- Autres (veuillez préciser)	aucun	aucun
5.	Catégories de routes cofinancées par les fonds de l'UE:		
	- Autoroutes (RTE)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Autres (RTE)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Autres (non RTE)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
6.	Types d'interventions (travaux, etc.) cofinancés:		
	- Études de conception	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Nouvelles constructions	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Remise en état	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
	- Entretien/Exploitation	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
	- Autres (veuillez préciser)	.....	.....
7.	Contributions des fonds de l'UE au financement des contrats de concession de routes (si vous avez eu des projets de concession) (3)	<input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non

8. Utilisation des prêts de la BEI (+ autres contributions) pour le financement de projets routiers Oui Non Oui Non

Utilisation de prêts provenant d'autres institutions de financement (veuillez préciser)

9. Remarques/précisions sur les éléments ci-dessus :

(1) Pendant la période 2000-2006, les coûts définis comprenaient seulement les coûts de conception de trois projets. Cependant, pendant la période 2007-2013, les coûts définis sont liés à deux études de conception et à quatre travaux de construction.
(2) La contribution moyenne du Fonds de cohésion s'élève à 85% des coûts éligibles. La contribution moyenne du FEDER oscille entre 65% et 70% pour la période 2000-2006, tout dépend de la région, et entre 50% et 65% pour la période 2007-2013. Le pourcentage de financement RTE-T passe de 38% à 50% pendant la première période et de 8% à 50% pendant la deuxième.
(3) Rempli sur la base des informations du Réseau routier national (responsabilité de l'État).

10. Remarques sur l'utilisation des fonds de l'UE (difficultés rencontrées, propositions d'amélioration de leur utilisation, etc.)

Date: 7-04-2009

Nom: Emilio Rgz.Rebollo
Titre: Domaine des affaires
internationales



La Grande Arche, Sud 19^e
FR – 92055 PARIS – LA DEFENSE
Tél. : + 33 (0) 1 47 78 03 95 Fax. : + 33 (0) 1 40 81 99 16