

SOMMAIRE

	<u>Page</u>
INTRODUCTION	5
1. Présentation de l'étude	5
2. Le concept du "réseau transeuropéen" et son évolution	5
3. Le rôle de la Communauté dans la politique des réseaux	8
4. La <i>question</i> du réseau transeuropéen de transport	8
5. Hypothèses de départ	10
 I. LE CADRE NORMATIF	12
1. Les réseaux transeuropéens dans le cadre du traité	12
2. Les fonctions d'orientation et d'harmonisation	14
3. La fonction du financement en général	16
4. L'utilisation des fonds communautaires expressément affectés aux réseaux transeuropéens	17
5. La fonction de coordination	20
6. Aspects juridiques de la participation du secteur privé	21
 II. LES OBJECTIFS ET LA DÉFINITION DES PROJETS	23
1. Le Conseil européen de Copenhague et les débuts des réseaux transeuropéens	23
2. Croissance, compétitivité, emploi: le cadre macro-économique	23
3. Le rôle des réseaux transeuropéens	24

6. La zone atlantique: Royaume-Uni et Irlande	52
7. La zone ibérique: Espagne et Portugal	53
8. La zone alpine: Italie et Autriche	54
9. La Grèce	56
Tableau IV/1 - Total des investissements en infrastructures de transport dans les États membres de la Communauté	58
Tableau IV/2 - Distribution par mode des investissements en infrastructures de transport dans les États membres en 1993	59
V. LE FINANCEMENT COMMUNAUTAIRE	60
1. Panorama général des ressources communautaires	60
2. Le financement spécifique par le budget communautaire	60
3. Le supplément refusé	62
4. Le Fonds européen de développement régional (FEDER)	63
5. Le Fonds de cohésion	64
6. La Banque européenne d'investissement (BEI) en général	65
7. La BEI et les réseaux transeuropéens de transport	66
8. Le Fonds européen d'investissement (FEI)	68
Tableau V/1 - Financement par le Fonds de cohésion des projets prioritaires	70
Tableau V/2 - Financements de la BEI	71
VI. LA PARTICIPATION DU PRIVÉ	72
1. L'évolution historique de la participation privée	72
2. La participation du privé dans certains États membres	74

3. Les aspects économiques de la participation privée	77
4. Le privé comme bailleur de fonds	78
5. Le privé comme entrepreneur d'infrastructures	79
6. La phase de la promotion et de la préparation	80
7. La phase de la construction	82
8. La phase de la gestion	83
9. Autres réflexions sur la formule B.O.T. du point de vue de l'entrepreneur privé	85
10. La formule B.O.T. du point de vue du commettant	85
11. La formule B.O.T. du point de vue de l'utilisateur	86
 CONCLUSIONS	 87
1. La question de la rentabilité financière	87
2. Une proposition en matière d'immobilisation financière	88
3. La question des risques	89
 NOTE CRITIQUE SUR LES SOURCES ET LA LITTÉRATURE	 90

4. Principes de la politique des transports et architecture des réseaux transeuropéens	26
5. <i>L'histoire</i> des Orientations: le groupe Christophersen	28
6. <i>L'histoire</i> des Orientations: la procédure de codécision	30
Annexe: Liste des projets prioritaires retenus par le Conseil européen d'Essen les 9 et 10 décembre 1994	33
III. COÛTS ET BÉNÉFICES DES PROJETS	34
1. Les investissements nécessaires	34
2. Bénéfices et situation financière: projets de liaisons ferroviaires à grande vitesse ..	36
3. Bénéfices et situation financière: projets de liaisons ferroviaires classiques	37
4. Bénéfices et situation financière: projets de transport combiné	37
5. Bénéfices et situation financière: projets routiers	38
6. Bénéfices et situation financière: projets d'autre nature ou de nature mixte	39
Tableau III/1 - Investissements et financement communautaire en faveur des projets prioritaires	40
Tableau III/2 - Autres projets importants	41
IV. LE FINANCEMENT NATIONAL	43
1. Les sources de financement publiques	43
2. Les finances des États membres	44
3. Avertissements quant aux paragraphes suivants	46
4. La zone centrale: Allemagne, France, Benelux	46
5. La zone baltique: Danemark, Suède et Finlande	50