

DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES INTERNES  
**DÉPARTEMENT THÉMATIQUE B**  
POLITIQUES STRUCTURELLES ET DE COHÉSION



Agriculture et développement rural



Culture et éducation



Pêche



**Développement régional**



Transport et tourisme



**RELATIONS ENTRE  
LES FONDS STRUCTURELS,  
LA PRESTATION DE SERVICES  
D'INTÉRÊT (ÉCONOMIQUE) GÉNÉRAL ET  
LE POTENTIEL DE PRESTATION  
TRANSFRONTALIÈRE DE SERVICES**

**ÉTUDE**





DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES INTERNES DE  
L'UNION

DÉPARTEMENT THÉMATIQUE B: POLITIQUES STRUCTURELLES ET  
DE COHÉSION

DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

**RELATIONS ENTRE  
LES FONDS STRUCTURELS ET  
LA PRESTATION DE SERVICES  
D'INTÉRÊT (ÉCONOMIQUE) GÉNÉRAL ET  
LE POTENTIEL DE PRESTATION  
TRANSFRONTALIÈRE DE SERVICES**

ÉTUDE

Le présent document a été rédigé à la demande de la commission du développement régional du Parlement européen.

## **AUTEURS**

**DEAS**, Department of Economics, Business and Statistics, Université de Milan (Milan)  
**CIRIEC** International (Liège)  
**CSIL**, Centre for Industrial Studies (Milan)  
**PPMI**, Public Policy and Management Institute (Vilnius)

## **ADMINISTRATEURS RESPONSABLES**

Ivana KATSAROVA  
Esther KRAMER  
Département thématique, politiques structurelles et de cohésion  
Parlement européen  
B-1047 Bruxelles  
Courrier électronique: poldep-cohesion@europarl.europa.eu.

## **ASSISTANCE ÉDITORIALE**

Lea Poljancic

## **VERSIONS LINGUISTIQUES**

Original: EN.  
Traduction: DE, FR.

## **INFORMATIONS CONCERNANT L'ÉDITEUR**

Pour contacter le département thématique ou vous abonner à son bulletin d'information mensuel, veuillez écrire à l'adresse suivante: poldep-cohesion@europarl.europa.eu.

Manuscrit achevé en octobre 2010.  
Bruxelles, © Parlement européen, 2010.

Ce document est disponible en ligne à l'adresse suivante:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>.

## **CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ**

Les avis exprimés dans le présent document relèvent de la seule responsabilité de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Parlement européen.

Reproduction et traduction autorisées, sauf à des fins commerciales, moyennant mention de la source, information préalable de l'éditeur et transmission d'un exemplaire à celui-ci.



DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES INTERNES DE  
L'UNION

DÉPARTEMENT THÉMATIQUE B: POLITIQUES STRUCTURELLES ET  
DE COHÉSION

DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

**RELATIONS ENTRE  
LES FONDS STRUCTURELS ET  
LA PRESTATION DE SERVICES  
D'INTÉRÊT (ÉCONOMIQUE) GÉNÉRAL ET  
LE POTENTIEL DE PRESTATION  
TRANSFRONTALIÈRE DE SERVICES**

ÉTUDE

**Extrait**

Cette étude vise à fournir une analyse détaillée et critique des services d'intérêt (économique) général dans les 27 États membres et leurs régions et de la portée de la politique régionale de l'UE dans leur financement. En particulier, elle aborde les différentes définitions et traditions en vigueur, les principales questions en jeu dans le débat politique, les niveaux de prestation dans les différents pays et régions et la portée et l'utilisation des Fonds structurels pour soutenir la prestation de ces services.

IP/B/REGI/IC/2009-013

Octobre 2010

PE 438.616

FR



## TABLE DES MATIÈRES

<b>LISTE DES ABRÉVIATIONS</b>	<b>5</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	<b>3</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX</b>	<b>7</b>
<b>LISTE DES FIGURES</b>	<b>9</b>
<b>LISTE DES CARTES</b>	<b>11</b>
<b>SYNTHESE</b>	<b>13</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>21</b>
<b>1. DÉBAT DE L'UE SUR LES SI (E)G: ORIGINES ET DÉVELOPPEMENTS</b>	<b>27</b>
1.1. Le concept d'intérêt général	28
1.2. Éléments et questions essentiels pour comprendre les SI(E)G	31
1.2.1. Questions conceptuelles liées à la définition des SI(E)G	33
1.2.2. Distinction entre les services économiques et non économiques	36
1.3. Politiques de l'UE en matière de SI(E)G et tendances actuelles	40
1.3.1. Dispositions essentielles relatives aux SI(E)G dans le droit européen	40
1.3.2. Intérêt intense affiché par la CE depuis le milieu des années 1990	42
1.3.3. Évolutions récentes des politiques de l'UE relatives aux SI(E)G	44
1.4. Organisation de la fourniture de services	48
1.4.1. Libéralisation et privatisation	49
1.4.2. Types d'opérateurs	50
1.4.3. Modèles de fourniture	51
1.5. Financement des SI(E)G	55
1.5.1. Coûts liés à la fourniture de SI(E)G	55
1.5.2. Modes de financement et implications	56
1.5.3. Caractère abordable	57
1.5.4. Financement durable des SI(E)G	60
<b>2. NIVEAU DE PRESTATION ET FINANCEMENT DES SI (E)G PAR LES FS</b>	<b>63</b>
2.1. Dotation infrastructurelle et niveau de prestation de SI(E)G dans les États membres	64
2.1.1. Télécommunications	65
2.1.2. Infrastructures sociales	68

2.1.3.	Environnement et énergie	71
2.1.4.	Transport et accessibilité	75
2.1.5.	Indicateurs agrégés de prestation de SIG	79
2.2.	Vue d'ensemble des allocations du FEDER dans les secteurs de SI(E)G	85
2.2.1.	Allocations du FEDER au cours des deux périodes de programmation	85
2.2.2.	Répartition des budgets du FEDER entre les secteurs des SI(E)G	88
2.3.	Dotations du FEDER pour la coopération transfrontalière	99
2.4.	Comparaison entre la dotation du FEDER et les besoins des SI(E)G	103
2.4.1.	Analyse qualitative de la relation entre la dotation du FEDER et les dépenses consacrées aux SI(E)G	103
2.4.2.	Analyse des priorités d'investissement dans les CRSN	110
2.4.3.	Analyse quantitative de la relation entre la dotation du FEDER et les dépenses consacrées aux SI(E)G: corrélations	113
<b>3.</b>	<b>CONTRIBUTION DES SI (E)G AUX OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE COHÉSION: RÉSULTATS DES ÉTUDES DE CAS</b>	<b>117</b>
3.1.	Vue d'ensemble des projets sélectionnés	120
3.2.	Universalité d'accès: couverture du service	132
3.3.	Inclusion sociale et vieillissement démographique	136
3.4.	Efficiences et qualité	137
3.4.1.	Systèmes de traitement de l'eau et des déchets, systèmes d'égouttage	138
3.4.2.	Transports	138
3.4.3.	Services socioculturels et services de santé	139
3.5.	Accessibilité tarifaire	143
3.6.	L'éloignement géographique et les SI(E)G	150
3.7.	Coopération transfrontière et interopérabilité des services	160
3.8.	Prestation de SIG et gouvernance	167
<b>4.</b>	<b>CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>179</b>
4.1.	Conclusions	179
4.2.	Conséquences pour les politiques	181
	<b>ANNEXE I: INDICATEURS DE L'UE-27 CONCERNANT LES SI (E)G</b>	<b>185</b>
	<b>ANNEXE II: DONNÉES FEDER</b>	<b>187</b>
	<b>ANNEXE III: MÉTHODOLOGIE DE SÉLECTION DES 27 ÉTUDES DE CAS</b>	<b>201</b>
	<b>RÉFÉRENCES</b>	<b>203</b>

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

<b>ACP</b>	Analyse en composantes principales
<b>AEE</b>	Agence européenne pour l'environnement
<b>BEI</b>	Banque européenne d'investissement
<b>C&amp;E</b>	Objectif Compétitivité et emploi
<b>CE</b>	Commission européenne
<b>CEEP</b>	Centre européen des entreprises à participation publique
<b>CES</b>	Confédération européenne des syndicats
<b>CJE</b>	Cour de justice européenne
<b>CdR</b>	Comité des régions
<b>CNMF</b>	Centre national de médecine fœtale
<b>CRSN</b>	Cadre de référence stratégique national
<b>DG</b>	Direction générale de la Commission européenne
<b>DG ECFIN</b>	Direction générale des affaires économiques et financières de la Commission européenne
<b>DG REGIO</b>	Direction générale de la politique régionale de la Commission européenne
<b>DOCUP</b>	Document unique de programmation
<b>EUR</b>	Euro
<b>EU-SILC</b>	Statistiques de l'Union européenne sur le revenu et les conditions de vie
<b>FEDER</b>	Fonds européen de développement régional
<b>FS</b>	Fonds structurels
<b>FSE</b>	Fonds social européen
<b>GECT</b>	Groupement européen de coopération territoriale
<b>IFP</b>	Initiative financière privée
<b>INTERREG</b>	Programme IC pour la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale
<b>ISPA</b>	Instrument structurel de préadhésion
<b>MOZC</b>	Centre multiculturel d'éducation et de soins
<b>NUTS</b>	Nomenclature des unités territoriales statistiques

- ONG** Organisation non gouvernementale
- ORATE** Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen
- OSP** Obligations de service public
- PE** Parlement européen
- PIB** Produit intérieur brut
- PME** Petites et moyennes entreprises
- PO** Programme opérationnel
- POR** Programme opérationnel régional
- PPP** Partenariat public-privé
- PRE** Politique régionale européenne
- R&D** Recherche et développement
- RSB** Réseau de santé de la Baltique
- RTE** Réseau transeuropéen
- RU** Royaume-Uni
- SI(E)G** Services d'intérêt (économique) général
- SIEG** Services d'intérêt économique général
- SIG** Services d'intérêt général
- SIGNE** Services d'intérêt général non économiques
- SSIG** Services sociaux d'intérêt général
- TFUE** Traité sur le fonctionnement de l'UE
- TIC** Technologies de l'information et de la communication
- UE** Union européenne
- UE-12** Les 12 nouveaux États membres de l'UE entre 2004 et 2006.
- UE-15** Les 15 États membres de l'UE avant l'intégration des 12 pays candidats entre 2004 et 2006
- UE-25** Les 25 États membres de l'UE, de 2004 à 2007.
- UE-27** Les 27 États membres de l'UE, à la suite de l'intégration de la Roumanie et de la Bulgarie en 2007
- UMF** Unité de médecine fœtale

## LISTE DES TABLEAUX

<b>TABLEAU 1</b>	Dépenses de l'UE en infrastructures entre 2007 et 2013 (FEDER et Fonds de cohésion) par secteur dans l'UE-27	<b>22</b>
<b>TABLEAU 2</b>	Part des dépenses et exclusion des services, auto-déconnexion ou non-paiement dans certains secteurs et pays pour le quintile inférieur	<b>59</b>
<b>TABLEAU 3</b>	Indicateurs du secteur de l'eau - 2006	<b>72</b>
<b>TABLEAU 4</b>	Coefficients de corrélation de Pearson des scores de prestation de SI(E)G par pays entre les différents secteurs - 2006	<b>115</b>
<b>TABLEAU 5</b>	Coefficients de corrélation de Pearson des FS totaux par pays entre les différents secteurs - 2006	<b>115</b>
<b>TABLEAU 6</b>	Nombre de projets par type de programme	<b>120</b>
<b>TABLEAU 7</b>	Vue d'ensemble des études de cas	<b>122</b>
<b>TABLEAU 8</b>	Extension de l'accès aux SI(E)G	<b>134</b>
<b>TABLEAU 9</b>	Amélioration de la qualité et gains d'efficacité réalisés par les projets des études de cas	<b>141</b>
<b>TABLEAU 10</b>	Cofinancement privé et tarifs pratiqués dans les études de cas	<b>146</b>
<b>TABLEAU 11</b>	Différenciation tarifaire selon les catégories d'utilisateurs	<b>147</b>
<b>TABLEAU 12</b>	Aperçu des études de cas pertinentes pour la cohésion territoriale	<b>159</b>
<b>TABLEAU 13</b>	Rôles et responsabilités dans la gouvernance à plusieurs niveaux des SI(E)G cofinancés par les fonds structurels	<b>173</b>
<b>TABLEAU 14</b>	Allocation du FEDER pour la période 2000-2006	<b>187</b>
<b>TABLEAU 15</b>	Allocation du FEDER pour la période 2007-2013	<b>188</b>
<b>TABLEAU 16</b>	Allocation du FEDER dans les sous-secteurs des télécommunications (% du total du secteur) pour la période 2000-2006	<b>189</b>

**TABLEAU 17**

Allocation du FEDER dans les sous-secteurs des télécommunications (% du total du secteur) pour la période 2007-2013 **190**

**TABLEAU 18**

Allocation du FEDER dans les sous-secteurs des infrastructures sociales (% du total du secteur) pour la période 2007-2013 **191**

**TABLEAU 19**

Allocation du FEDER dans les sous-secteurs de l'environnement (% du total du secteur) pour la période 2000-2006 **192**

**TABLEAU 20**

Allocation du FEDER dans les sous-secteurs de l'environnement (% du total du secteur) pour la période 2007-2013 **193**

**TABLEAU 21**

Allocation du FEDER dans les sous-secteurs de l'énergie (% du total du secteur) pour la période 2000-2006 **194**

**TABLEAU 22**

Allocation du FEDER dans les sous-secteurs de l'énergie (% du total du secteur) pour la période 2007-2013 **195**

**TABLEAU 23**

Allocation du FEDER dans les sous-secteurs du transport (% du total du secteur) pour la période 2000-2006 **196**

**TABLEAU 24**

Allocation du FEDER dans les sous-secteurs du transport (% du total du secteur) pour la période 2007-2013 **198**

## LISTE DES FIGURES

<b>FIGURE 1</b>	Services d'intérêt (économique) général: une conception européenne	<b>37</b>
<b>FIGURE 2</b>	Scores de prestation de SI(E)G pour chaque secteur sur la base d'une ACP avec une composante extraite	<b>81</b>
<b>FIGURE 3</b>	Scores généraux de prestation de SI(E)G	<b>82</b>
<b>FIGURE 4</b>	Allocation totale du FEDER (en millions d'euros); 2000-2006 et 2007-2013	<b>86</b>
<b>FIGURE 5</b>	Pourcentage de la dotation du FEDER consacrée aux secteurs des SI(E)G; 2000-2006 et 2007-2013	<b>87</b>
<b>FIGURE 6</b>	Dotation totale du FEDER (en millions d'euros) pour le secteur des télécommunications; 2000-2006 et 2007-2013	<b>90</b>
<b>FIGURE 7</b>	Dotation totale du FEDER (en millions d'euros) pour le secteur des infrastructures sociales; 2000-2006 et 2007-2013	<b>91</b>
<b>FIGURE 8</b>	Dotation totale du FEDER (en millions d'euros) pour le secteur de l'environnement; 2000-2006 et 2007-2013	<b>93</b>
<b>FIGURE 9</b>	Dotation totale du FEDER (en millions d'euros) pour le secteur de l'énergie; 2000-2006 et 2007-2013	<b>96</b>
<b>FIGURE 10</b>	Dotation totale du FEDER (en millions d'euros) pour le secteur des transports; 2000-2006 et 2007-2013	<b>98</b>
<b>FIGURE 11</b>	Dotation totale du FEDER (en millions d'euros) pour la coopération transfrontalière dans chaque secteur des SI(E)G; 2000-2006 et 2007-2013	<b>100</b>
<b>FIGURE 12</b>	Pourcentage du budget du FEDER alloué à la coopération transfrontalière pour chaque secteur des SI(E)G par rapport au budget total des SI(E)G; 2000-2006 et 2007-2013	<b>101</b>
<b>FIGURE 13</b>	Coefficients de corrélation de Pearson et diagrammes en nuage des scores de prestation de SI(E)G par pays et des FS totaux par 100 habitants	<b>114</b>

<b>Figure 14</b> Nuage des scores de prestation de SI(E)G au niveau régional et des coefficients de Pearson entre le secteur des télécommunications et le secteur des transports - 2006	<b>116</b>
<b>FIGURE 15</b> Nombre de projets par secteur et par sous-secteur	<b>120</b>
<b>FIGURE 16</b> Projets classés selon l'importance financière – coût total du projet (en millions d'euros)	<b>121</b>
<b>FIGURE 17</b> Projets classés par type de contribution (financement européen, public et privé)	<b>121</b>
<b>FIGURE 18</b> Modernisation du système hydraulique pour la distribution d'eau à Madère	<b>154</b>
<b>FIGURE 19</b> La région géographiquement isolée de Kuusamo (Finlande)	<b>155</b>
<b>FIGURE 20</b> Dispositifs de radiologie et d'échographie en ligne dans le cadre du projet de santé en ligne de la Baltique	<b>161</b>

## LISTE DES CARTES

<b>CARTE 1</b>	
Pourcentage de ménages ayant un accès à l'internet à la maison - 2006	<b>65</b>
<b>CARTE 2</b>	
Pourcentage de ménages ayant un accès à l'internet à la maison - 2009	<b>66</b>
<b>CARTE 3</b>	
Nombre de lits d'hôpitaux par 100 000 habitants - 2006	<b>69</b>
<b>CARTE 4</b>	
Nombre de professionnels de la santé par 100 000 habitants - 2006	<b>70</b>
<b>CARTE 5</b>	
Traitement total des déchets (tonnes par habitant) et pourcentage de déchets traités en vue de récupération ou de production d'énergie - 2006	<b>73</b>
<b>CARTE 6</b>	
Densité des réseaux ferroviaires: indice des longueurs par rapport à la superficie et à la population - 2006	<b>76</b>
<b>CARTE 7</b>	
Accessibilité potentielle par rail (espace ORATE=100) - 2001	<b>78</b>
<b>CARTE 8</b>	
Scores de prestation régionale de SI(E)G pour les télécommunications, les transports et l'ensemble des secteurs sur la base d'une ACP avec une composante extraite	<b>83</b>
<b>CARTE 9</b>	
Carte des projets sélectionnés	<b>119</b>



## SYNTHESE

La présente étude fournit à la commission du développement régional du Parlement européen (PE) une discussion critique et complète de la relation entre les Fonds structurels (FS) et la prestation de services d'intérêt général et d'intérêt économique général (SI(E)G). En particulier, elle fournit une analyse comparative des concepts, traditions, cadres législatifs et niveaux de prestation des SI(E)G dans les 27 États membres. La discussion se base sur un vaste examen de la littérature académique, réglementaire et politique ainsi que sur une analyse qualitative et quantitative des indicateurs essentiels de la prestation, de la fourniture et du financement des services.

Vous trouverez ci-après un examen critique des principales constatations et recommandations.

### Problématiques

- La **notion de SI(E)G** englobe plusieurs services d'intérêt public général et donne lieu à différentes définitions et limitations en fonction des diverses traditions nationales, culturelles et législatives. Nonobstant les transformations subies par la notion et les différentes traditions et pratiques nationales relatives à cette notion, le concept se base sur un **ensemble commun de valeurs et d'objectifs** et englobe tous les services répondant à une logique d'intérêt collectif. Cet intérêt collectif consiste en l'**accès universel pour tous** (social, spatial et financier), la **garantie d'un service continu**, une certaine **norme de qualité** et la réceptivité aux utilisateurs et la **protection des consommateurs**, ainsi que l'**accessibilité**.
- Les SI(E)G concernent de nombreux **secteurs et typologies des services**, qui peuvent être classés en services de réseau, en services de l'administration publique, incluant la protection sociale obligatoire, l'éducation, la santé et les services sociaux, ainsi qu'en services socioculturels. Ils incluent des **services qui ne sont généralement pas couverts par les marchés** (p. ex., enseignement obligatoire, protection sociale), les obligations de l'État (p. ex., sécurité et justice) et les **services d'intérêt économique général** (p. ex. énergie et communications). Il faut comprendre que les SI(E)G ne s'apparentent pas à des services résiduels pour les classes ou les membres défavorisés de la population, mais sont des services pour tous les citoyens et les entreprises qui aident à l'exercice des droits fondamentaux et à l'accès aux services essentiels, renforçant ainsi la cohésion sociale et le bien-être. Leur nature économique est généralement associée aux défaillances du marché: nature collective du service, existence d'économies d'échelle ou d'envergure, présence de monopoles naturels, présence d'externalités ou asymétries d'information. Pour cette raison, des obligations spécifiques de service public sont imposées par les pouvoirs publics, qui garantissent également que les SI(E)G sont fournis à un prix abordables et sont de bonne qualité.

Pour permettre de comprendre de manière plus pratique les activités couvertes par les SI(E)G, une **liste d'environ 25 activités** a été proposée dans le cadre de la «cartographie des services publics» du Centre européen des entreprises à participation publique et sur la base des règlements CE n° 438/2001 et 1828/2006, chacun renvoyant à un traité, au droit secondaire, à une communication ou à des arrêts de la Cour de justice européenne (CJEU). Dans plusieurs États membres, d'autres activités ont été considérées comme relevant du domaine public, notamment au niveau local. Dans les États à forte autonomie locale, cet éventail de services peut être très vaste.

En conséquence, de nombreuses activités peuvent être considérées comme fournissant des SI(E)G et ces services couvrent des secteurs divers, notamment:

- **services en réseau:** télécommunications et TIC; services postaux; énergie; transport; infrastructures; éclairage public; approvisionnement en eau et égouts; collecte et traitement des déchets; nettoyage des rues;
  - **services de l'administration publique:** protection sociale obligatoire;
  - **éducation:** jardin d'enfants; enseignement primaire, secondaire et supérieur; formation professionnelle;
  - **services de santé et sociaux:** hôpitaux; services de santé ambulatoires et services d'ambulance; protection sociale complémentaire; services de garde et d'accompagnement des enfants (y compris garderies de jour); soin des personnes âgées; soin et protection des personnes handicapées; soins palliatifs; services d'aide aux chômeurs de longue durée;
  - **sports et loisirs:** piscines; centres sportifs; thalassothérapie;
  - **services socioculturels:** théâtres; salles de sport et de musique; salles d'exposition et de conférence; académies de musique et de théâtre; musées, monuments et bibliothèques;
  - **autres services et facilités d'intérêt général:** logements sociaux; logements adaptés aux personnes handicapées; services d'incendie; services financiers; cimetières, crématoires et pompes funèbres.
- La pertinence des SI(E)G dans le débat politique de l'Union européenne (UE) vient du fait qu'on estime qu'ils sont un élément essentiel du modèle européen de société, **promouvant les valeurs européennes, stimulant la cohésion sociale et territoriale et garantissant les libertés fondamentales.** Les SI(E)G constituent un **facteur de cohésion** en ce qui concerne la fourniture de services équitables, abordables et universels à tous les citoyens, quelle que soit leur situation économique, sociale ou géographique. Cet élément est formellement énoncé dans l'article 14 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), ce qui implique une obligation positive de la part des États membres et de l'UE, conformément à leurs compétences respectives, de veiller à ce que les SI(E)G respectent les principes et conditions qui régissent leurs missions. En outre, le protocole sur les SIG annexé au traité de Lisbonne reconnaît les SIG et leur rôle dans la cohésion sociale et territoriale. Pour conclure, les SI(E)G stimulent la cohésion sociale (en garantissant à tous les citoyens un accès à des services essentiels de haute qualité et abordables) et la cohésion territoriale (en fournissant des services d'intérêt général à toutes les régions, quel que soit leur éloignement géographique ou économique ou leur isolement) et contribuent à assurer la véritable jouissance des libertés fondamentales nécessaires à la pleine participation à la société européenne.
  - Vu l'importance des SI(E)G dans la promotion de la cohésion sociale et territoriale, un **débat à l'échelle de l'UE** a pris de l'ampleur ces 20 dernières années, encore alimenté par les **livres vert et blanc sur les SIG**, qui se concentraient principalement sur les industries basées sur les réseaux. En 2006, une communication sur les services sociaux d'intérêt général (SSIG) a été adoptée. Le traité de Lisbonne a introduit une charte des droits fondamentaux et comprend une annexe sur les SIG, mettant ainsi davantage l'accent sur les SI(E)G dans l'UE. Ces documents et les questions soulevées par la directive Services ont alimenté les

discussions récentes sur la définition, la portée, la fourniture, l'organisation et le financement des SI(E)G dans l'UE.

Il y a eu un peu de retard dans la mise en œuvre de la directive Services et l'adaptation par les États membres des législations et procédures nationales nécessaires: 20 États membres ont désormais adopté leur législation horizontale; dans 5 États membres (Autriche, Chypre, Irlande, Luxembourg et Portugal), des discussions sont toujours en cours, tandis que la France et l'Allemagne ont décidé d'inclure les principes généraux dans plusieurs actes législatifs (les travaux sont presque terminés en Allemagne et sont encore en cours en France). Toutefois, l'adaptation des législations existantes est plus complexe et seuls 12 États membres affirment avoir finalisé ces changements.

Les conséquences des nombreuses règles européennes traitant des SI(E)G directement, ou indirectement, par leur mode d'organisation et de financement, doivent encore d'être évaluées. Le débat reste donc ouvert et plusieurs questions juridiques et organisationnelles doivent être discutées plus avant en 2010, l'élément central étant la législation-cadre horizontale ou transversale pour les SIG et l'importance de la prestation transfrontalière et de la coopération.

## Constatations

- Le financement et la fourniture de SI(E)G varient considérablement entre les pays et régions de l'UE et constituent un facteur clé pour la prestation et le financement futurs des services d'intérêt public. La fourniture de SI(E)G se caractérise, à la fois au niveau national et régional, par des différences importantes en termes de quantité et de qualité. À l'analyse de la situation dans les différents secteurs des SI(E)G déterminés précédemment, il ressort clairement que les écarts les plus importants en matière de prestation de SI(E)G et de qualité des services sont constatés dans les pays de l'UE-12 et dans les régions rurales et périphériques. Cette constatation se vérifie et est corroborée lorsque l'on tient compte d'un indicateur de SI(E)G agrégé, englobant tous les secteurs concernés. Le niveau le plus élevé de prestation et de qualité des services est constaté dans les pays scandinaves et nordiques et, en tenant compte de la désagrégation territoriale, dans les capitales des pays de l'UE-15.
- Le **secteur des télécommunications**, en tant que principal moteur de l'économie de la connaissance, constitue un service essentiel, qui pourrait également contribuer à réduire le fossé entre les régions développées et moins développées de l'UE. Les plus grands déséquilibres touchent les pays de l'UE-12, où, par exemple, le **taux de pénétration de la large bande** est sous la moyenne des 13 % de la population de l'UE ayant accès à la large bande. En réalité, en Pologne, en Slovaquie et en Bulgarie, moins de cinq habitants sur 100 sont connectés au réseau à large bande. Dans les **services et infrastructures sociaux**, on constate un schéma différent entre les pays de l'UE-12 et de l'UE-15, par exemple en ce qui concerne le nombre de **lits d'hôpitaux** (l'Allemagne, l'Autriche, la République tchèque, la Hongrie, la Lituanie, la Lettonie et la Finlande étant les pays les mieux lotis en 2006, tandis que le RU et les pays d'Europe du Sud comme le Portugal, l'Espagne, l'Italie et la Grèce présentent un faible niveau d'équipements de santé par habitant et des divergences régionales plus élevées) ou l'**accompagnement préscolaire des enfants**, où il existe un grand fossé entre les États membres, mais pas entre anciens et nouveaux membres. En ce qui concerne les **besoins médicaux non satisfaits**, les pays de l'UE-12 se caractérisent par des coûts plus élevés de soins de santé, des temps

d'attente plus longs et des difficultés pour atteindre les installations de soins les plus proches. En ce qui concerne les **secteurs de l'environnement et de l'énergie, l'approvisionnement en eau** varie entre les États membres, les pays de l'UE-12 étant caractérisés par une proportion plus faible de leur population connectée à l'eau de distribution (en Roumanie, seuls environ 50 % des citoyens ont accès à l'eau de distribution). En ce qui concerne le **traitement des déchets**, la capacité de traitement de Chypre, de la République tchèque, de la Lettonie et de la Lituanie, qui en 2006 était sous la moyenne de l'UE (0,68 tonne de déchets traités par habitant), devrait être améliorée. Dans le **secteur des transports**, de nombreuses différences subsistent; elles sont les plus marquées pour les pays de l'UE-12, pour ce qui est de la longueur et de la qualité du **réseau autoroutier et ferroviaire électrifié**. Le développement autoroutier dans les pays de l'Est se concentre essentiellement autour des capitales et des autres principaux centres urbanisés, tandis que les régions périphériques se caractérisent par une faible accessibilité par route. Les réseaux ferroviaires sont présents dans les pays de l'UE-12, mais consistent souvent en des lignes à une seule voie et/ou non électrifiées, qui augmentent de manière significative les temps de voyage.

- Vu les écarts en matière de fourniture de SI(E)G au niveau territorial et sectoriel, il convient tout naturellement d'analyser le rôle des **FS** pour combler le fossé entre les nations bien dotées et les régions qui requièrent des investissements supplémentaires. Au cours de la période de programmation 2007-2013, 170 milliards d'euros seront investis par le FEDER et 70 milliards, par le Fonds de cohésion dans les infrastructures de base, dont 40 % seront consacrés aux secteurs des transports et de l'environnement, le reste étant réparti entre les télécommunications, l'énergie et les infrastructures sociales. Les États membres de l'UE-12 sont les principaux bénéficiaires de cet investissement massif.

L'analyse qualitative et quantitative fournit des éléments indiquant une relation négative entre les indicateurs de prestation et les dépenses au titre des FS, ce qui implique que ces fonds sont bien dirigés vers des régions et secteurs qui en ont besoin. Les FS contribuent donc à la réalisation de la cohésion sociale et territoriale eu égard aux SI(E)G. Lorsque l'on se penche sur les dépenses globales des FS dans les secteurs des SI(E)G, le coefficient de corrélation avec un indicateur agrégé de prestation de SI(E)G est négatif (égal à -0,57), ce qui indique que les pays de l'UE tendent à allouer des FS lorsque le niveau de fourniture de services est faible. En conséquence, les FS contribuent à augmenter la prestation et la qualité des SI(E)G dans les secteurs à la traîne, et cela semble tout particulièrement vrai pour le **secteur des télécommunications** (coefficient de corrélation avec les dépenses au titre des FS dans cette catégorie égal à -0,59), des **infrastructures sociales** (-0,24) et des **transports** (-0,23). Dans le **secteur de l'environnement et de l'énergie**, le coefficient de corrélation est positif, ce qui montre que les dépenses élevées dans le secteur de l'énergie et de l'environnement pourraient être directement liées aux mesures d'économie d'énergie et à la protection de l'environnement, et peuvent donc être élevées même lorsque la prestation de service est bonne.

Dans cette optique, on constate une **relation forte entre la fourniture de SI(E)G et la réalisation des objectifs de la politique de cohésion**.

- Les FS, le Fonds européen de développement régional (FEDER) et le Fonds de cohésion en particulier, grâce à leurs vastes champs d'intervention, financent les infrastructures essentielles pour assurer la fourniture de SI(E)G. Le FEDER finance la

construction et la modernisation des routes, des ponts, des égouts, des usines, des parcs d'entreprises, des parcs scientifiques et des installations touristiques. Il peut également soutenir les investissements dans l'éducation et la santé, les mesures de recherche et développement (R&D) et les investissements en matière d'environnement. Le Fonds de cohésion finance à hauteur de maximum 85 % les dépenses éligibles des principaux projets liés à l'environnement et aux infrastructures de transports. Les résultats escomptés de ces interventions sont une **extension de la couverture de la population, la hausse de la qualité et l'amélioration de l'efficacité.**

- En même temps, **la fourniture de SI(E)G réduit les disparités entre les régions et renforce la cohésion économique, sociale et territoriale.** En particulier, le rôle des SI(E)G dans la promotion de la cohésion sociale et territoriale peut être observé à différents niveaux:
  - **la cohésion territoriale** est renforcée si l'accès à des SI(E)G de qualité et efficaces est garanti sur l'ensemble du territoire de l'UE, notamment dans les zones urbaines, reculées, périphériques et peu peuplées. Les SI(E)G sont des éléments structurants dans le domaine de l'urbanisation des villages et de la campagne, en particulier en ce qui concerne la fourniture de services réguliers et continus dans des zones rurales, isolées, périphériques et insulaires;
  - **la cohésion sociale** est garantie si la population n'est pas discriminée en ce qui concerne la jouissance des libertés et droits fondamentaux sur la base de leurs conditions sociales. L'accès équitable aux SI(E)G est une condition préalable à la cohésion sociale.

## Recommandations et conclusions

- Les SI(E)G sont un ingrédient essentiel pour la réalisation des objectifs de cohésion sociale et territoriale/régionale dans l'UE et peuvent aider à promouvoir l'attractivité et la compétitivité de l'UE dans une économie mondialisée, tout en garantissant l'exercice des libertés et droits fondamentaux aux citoyens de l'UE. Les niveaux de prestation sont hétérogènes dans les secteurs des SI(E)G, ainsi que dans les pays et régions de l'UE en termes de répartition, d'accessibilité, de qualité et d'efficacité. Afin de garantir un accès universel à tous les citoyens, quelles que soient leurs caractéristiques territoriales ou personnelles, il est essentiel **d'investir dans les infrastructures de SI(E)G** dans différents secteurs.

À cette fin, les **FS sont un élément essentiel** pour doter les régions et secteurs à la traîne de services d'intérêt général accrus et meilleurs. Les programmes de **coopération transfrontalière** devraient également être encouragés, en particulier eu égard à la création de réseaux transnationaux de transport, de communication et d'énergie. Actuellement, des constatations faites lors de la période de programmation 2000-2006 montrent que sur l'ensemble des fonds alloués au titre du FEDER à l'initiative de coopération transfrontalière, seuls 30 % sont dirigés vers les secteurs des SI(E)G. Les secteurs des transports et des télécommunications sont prédominants et reçoivent les parts les plus importantes. Ces chiffres peuvent être dus à l'architecture complexe de la fourniture de services transfrontaliers par rapport aux programmes standard de fourniture de SI(E)G. Toutefois, la coopération transfrontalière peut être un canal important de fourniture de services entre régions et pays, encourageant la mobilité, diminuant les coûts de la congestion, fournissant de meilleurs services de télécommunications et d'énergie et générant des effets de contagion positifs grâce à l'interopérabilité des services entre les régions. Les investissements ciblés des FS pour la fourniture et la prestation de services doivent

être encouragés car ils peuvent aider à surmonter les obstacles juridiques, financiers, techniques, économiques et institutionnels à la mise en œuvre des initiatives de coopération transfrontalière.

- Le niveau de fourniture et de prestation de SI(E)G ne doit toutefois pas être l'unique finalité et l'unique objectif. Si l'accès universel revêt une importance capitale, les questions d'**accessibilité et de qualité** sont également cruciales. Une fois qu'une infrastructure de service de base est en place, grâce éventuellement au financement des FS, il convient de trouver un équilibre entre la viabilité financière du fournisseur de service et les tarifs accessibles pour les utilisateurs. Des arrangements spécifiques, tels que des régimes de différenciation des prix, des instruments fiscaux sous la forme de subventions croisées et d'impôts, devraient être mis en place. La qualité du service doit également être prise en considération et les fournisseurs de services devraient suivre les orientations et les directives qui fixent des normes et des exigences minimales de qualité. En ce qui concerne ce dernier point, les politiques européennes et nationales peuvent jouer un rôle essentiel, en fournissant un cadre juridique et institutionnel commun et bien défini pour la fourniture des SI(E)G.
- Enfin, d'un point de vue juridique et organisationnel, les modes de fourniture et les principaux acteurs concernés bénéficieraient d'un ensemble clair d'initiatives juridiques et institutionnelles. Les nouveaux modes de fourniture qui s'écartent des services publics en tant que fournisseurs uniques de services d'intérêt général requièrent de nouveaux paramètres de gouvernance et réglementaires communs à l'ensemble de l'UE, afin d'encourager l'intégration dans la fourniture et la prestation de services. Vu les nouveaux modes de fourniture tels que les concessions, les baux et les partenariats public-privé, l'exigence de cofinancement par les FS semble être un facteur clé de succès.

**Afin de répondre aux besoins spécifiques de chaque nation et région dans l'UE, les autorités locales devraient apporter un grand soin à la traduction du cadre commun de l'UE en un ensemble d'arrangements nationaux et régionaux spécifiques qui pourraient contribuer à atteindre cet objectif.** Le rôle des régions et du gouvernement local est capital dans la fourniture de services de base d'intérêt général et la définition des conditions locales et il faut que les besoins soient au centre d'une conception politique efficace.

En vertu du principe de subsidiarité, les États membres ont le pouvoir de définir, d'organiser et de financer les services d'intérêt général en fonction de leurs propres traditions et besoins, tandis que l'UE décrit les principes communs d'accessibilité, de faisabilité, de sécurité, de qualité et de protection. Les États membres doivent soutenir les projets à l'échelle nationale et les conditions-cadres ainsi que se charger du développement d'une approche stratégique de la prestation des services et de garantir leur caractère abordable.

À l'inverse des services purement commerciaux, le financement de la fourniture des SI(E)G ne peut généralement pas uniquement être couvert par des mécanismes de marché. Des régimes supplémentaires sont dès lors nécessaires. Ces régimes, caractérisés par la coordination entre différentes autorités et plusieurs objectifs en matière de politique publique, et intrinsèquement liés à la fourniture des SI(E)G, sont essentiellement traités au niveau des États membres, voire au niveau régional/local. Cela résulte de l'application du principe de subsidiarité.

À cet égard, il faut respecter les différences entre divers services d'intérêt général et divers besoins et préférences des citoyens, des utilisateurs et des consommateurs

résultant de différentes situations économiques, sociales, géographiques, culturelles et physiques. Il faut prendre dûment en considération la diversité qui caractérise ces services, les situations dans lesquelles ils sont fournis, les caractéristiques des fournisseurs et le besoin de flexibilité afin d'adapter les services aux divers besoins.

- L'implication politique essentielle a trait au fait que dans un **contexte de gouvernance à plusieurs niveaux**, afin de garantir une subsidiarité et une coordination efficaces entre les partenaires, une direction unique (pouvant être assurée par les gouvernements centraux, régionaux ou locaux), capable de canaliser et d'adapter les différents intérêts pour arriver à une même finalité, est essentielle. Cet aspect est une condition importante pour le fonctionnement efficace de la politique de cohésion et de la fourniture de SI(E)G, surtout en tenant compte des **programmes de coopération transfrontalière**. Quels que soient le secteur, les spécificités territoriales et le mode de financement, une direction politique claire forte permet aux projets de se développer de manière cohérente et de suivre un calendrier strict. Autrement, il pourrait y avoir un effet négatif, la gouvernance à plusieurs niveaux entravant la réalisation des objectifs du projet en paralysant le processus décisionnel. À cette fin, ce qui peut faire la vraie différence dans un domaine si stratégique est le fait que l'autorité locale joue le rôle d'«entrepreneur public», capable de procéder à une analyse approfondie des besoins locaux, de développer une vision stratégique pour surmonter les goulets d'étranglement, d'influencer et de catalyser les ressources pertinentes et la capacité à gérer les risques en encourageant la mise en œuvre de solutions créatives capables de s'adapter à la rapide évolution des besoins.



## INTRODUCTION

En 1997, pour la première fois, le traité d'Amsterdam a combiné explicitement la cohésion sociale et territoriale aux SI(E)G en tant qu'expressions des valeurs européennes. Le traité de Lisbonne a ensuite ajouté la promotion de la cohésion territoriale aux différentes missions de l'UE<sup>1</sup>. En plus de la solidarité entre les peuples et les régions sur la base du niveau de richesse, l'UE encourage également la solidarité basée sur la géographie (par exemple, pour réduire l'éloignement géographique). En octobre 2008, la CE a publié un livre vert sur la cohésion territoriale<sup>2</sup>, qui défend une meilleure compréhension partagée de la cohésion territoriale et de ses implications pour la politique de l'UE.

Le protocole sur les SIG<sup>3</sup> annexé au traité de Lisbonne reconnaît les SIG et leur rôle dans la cohésion sociale et territoriale. La demande croissante (publique ou privée) pour ces types de services peut **générer la croissance**, faisant du développement des SIG un facteur essentiel de la promotion de la cohésion sociale et territoriale européenne. L'article 14 du protocole dispose par ailleurs que pour que ces services «fonctionnent sur la base de principes et dans des conditions, notamment économiques et financières, qui leur permettent d'accomplir leurs missions», le PE et le Conseil doivent fixer ces principes et conditions en vertu de la procédure législative ordinaire.

La coopération entre les régions et les États membres a été renforcée grâce à la génération de programmes de coopération territoriale et à la création du Groupe européen de coopération territoriale (GECT)<sup>4</sup> en tant qu'instrument légal pour faciliter et promouvoir la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale.<sup>5</sup> Les régions ont également reçu une aide pour sortir de la récession au moyen d'une source stable de financement visant à stimuler la reprise économique, avec une flexibilité accrue et une gestion financière simplifiée.<sup>6</sup>

La cohésion sociale et territoriale couvre, entre autres, le libre accès à l'éducation, l'emploi, le logement, la planification territoriale et les services financiers. Ces services doivent être déterminés à un niveau territorial adéquat afin de garantir une qualité élevée de prestation et ils doivent contribuer à la croissance économique et au développement de l'UE, tout en renforçant la protection sociale générale.

Pour arriver à une telle fourniture de services, de grandes infrastructures sont nécessaires afin d'assurer un accès universel, équitable et abordable (évitant les zones et populations exclues) et la couverture géographique complète d'un territoire pour répondre aux nouveaux besoins de la population. Les FS ont ici clairement un rôle à jouer: au cours de la période 2007-2013, 170 milliards d'euros seront investis par le FEDER et 70 milliards, par le Fonds de cohésion dans les infrastructures de base, dont 40 % seront consacrés aux secteurs des transports et de l'environnement, le restant étant réparti entre les TIC, l'énergie et les infrastructures sociales. Les États membres de l'UE-12 sont les principaux

---

<sup>1</sup> En parallèle, la Commission a également évalué les SIG qui pourraient aider à renforcer la cohésion sociale et géographique «parce que le marché pourrait ne pas produire la quantité socialement désirable de ces services» (COM/2002/0331 final).

<sup>2</sup> Commission européenne (2008).

<sup>3</sup> JO C 306/158.

<sup>4</sup> Règlement (CE) n° 1082/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à un GECT.

<sup>5</sup> Les GECT permettent aux autorités publiques de divers États membres de s'associer pour fournir des services en commun sans qu'un accord international préalable doive être signé et ratifié par les parlements nationaux. Les États membres doivent toutefois convenir de la participation des membres potentiels dans leur pays respectif.

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/policy/impact/](http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/impact/).

bénéficiaires de cet investissement massif. Toutefois, dans le même temps, la fourniture de haute qualité des SI(E)G permise par ces investissements dans les infrastructures crée un potentiel accru de développement économique et social et peut conduire à une cohésion sociale, économique et territoriale accrue.

**Tableau 1: Dépenses de l'UE en infrastructures entre 2007 et 2013 (FEDER et Fonds de cohésion) par secteur dans l'UE-27**

Pays	INFRASTRUCTURES (% du FEDER)					Millions EUR	
	Transp orts	TIC	Énergie	Protectio n et risques environne mentaux	Infrastruc tures sociales	Total FEDER	Fonds de cohésion
AT	1,2	2,8	4,4	1,3	0,1	680	
BE	5,4	2,1	2,6	6,6	0,2	990	
BG	34,9	1,3	4,4	27,9	4,5	5 488	2 283
CY	12,1	3,1	1,2	36,5	2,0	493	213
CZ	33,4	4,5	5,3	19,0	5,4	22 528	8 819
DE	19,6	2,1	3,0	9,1	3,3	16 108	
DK	0,0	13,0	0,0	0,0	0,0	255	
EE	22,7	2,5	2,4	25,1	17,2	3 012	1 152
ES	27,7	4,3	1,7	23,8	3,2	26 600	3 543
FI	3,5	14,7	4,6	3,4	0,0	977	
FR	11,5	7,8	6,9	14,9	3,3	8 055	
GR	32,7	9,8	3,9	22,3	8,9	15 846	3 697
HU	25,8	3,5	1,7	28,2	11,7	21 292	8 642
IE	7,0	9,6	10,1	6,5	0,0	375	
IT	18,3	7,7	8,9	11,0	5,1	21 027	
LT	26,6	4,2	7,6	16,3	13,6	5 747	2 305
LU	0,0	5,0	9,0	15,0	0,0	25	
LV	29,5	4,8	3,2	19,9	13,2	3 980	1 540
MT	25,3	3,7	4,8	32,8	8,1	728	284
NL	4,8	8,1	6,0	8,1	1,5	830	
PL	40,8	6,7	4,0	15,9	4,9	55 515	22 176
PT	18,7	4,6	1,8	17,6	11,6	14 899	3 060
RO	34,3	2,9	3,9	30,2	3,6	15 529	6 552
SE	6,8	11,0	6,6	1,5	0,0	935	
SI	29,5	3,2	4,8	23,0	2,9	3 343	1 412
SK	34,7	11,8	1,7	18,9	11,1	9 861	3 899
UK	5,2	7,5	5,3	6,7	0,7	5 295	
Coopération transfrontalière	13,3	7,1	4,3	16,1	5,7	7 799	
UE-27	28,7	5,6	4,0	18,8	6,2	260 414	69 577
UE-15	21,1	6,0	4,3	16,0	5,2	112 899	10 300
UE-12	34,6	5,3	3,8	20,9	7,0	147 515	59 278

Source: Traitement par l'auteur des données de la DG REGIO

Note: Les dépenses programmées et décidées sont examinées respectivement pour les dépenses au titre du FEDER et du Fonds de cohésion.

L'étude commandée par le Comité des régions (CdR) sur les «services d'intérêt général en Europe» fournit un aperçu intéressant des SI(E)G.<sup>7</sup> Elle visait à contribuer au débat sur les SI(E)G de haute qualité, qui sont considérés comme «un élément de promotion de la cohésion sociale et territoriale au sein de l'Union». L'étude analysait les concepts, les définitions, le cadre législatif et le rôle de l'UE dans la fourniture de ces services.

Plus récemment, un projet a été réalisé sous les auspices du Centre européen des entreprises à participation publique (CEEP), qui fournit une cartographie des services publics<sup>8</sup>, avec le soutien de la CE. Son objectif était d'évaluer la conception de la fourniture de SIG dans l'UE-27.

Pour permettre de comprendre de manière plus pratique les activités couvertes par les SI(E)G, une liste d'environ 25 activités a été proposée dans le cadre de la «cartographie des services publics», chacun faisant référence à un traité, au droit secondaire, à une communication ou à des arrêts de la Cour de justice européenne (CJE). Dans plusieurs États membres, d'autres activités ont été considérées comme appartenant au domaine public, notamment au niveau local. Dans les États à forte autonomie locale, cet éventail de services peut être très vaste.

En conséquence, de nombreuses activités peuvent être considérées comme fournissant des SI(E)G et ces services couvrent des **secteurs divers**, notamment:

- les services de réseau:
  - télécommunications et TIC;
  - services postaux;
  - énergie;
  - transports;
  - infrastructures (construction et maintenance de certaines routes et infrastructures connexes);
  - éclairage public;
  - approvisionnement en eau et égouts;
  - collecte et traitement des déchets; et
  - nettoyage des rues;
- les services de l'administration publique, y compris la protection sociale obligatoire;
- l'éducation (jardin d'enfants; enseignement primaire, secondaire et supérieur; formation professionnelle);
- les services de santé et sociaux:
  - hôpitaux;
  - services de santé ambulatoires et services d'ambulance;
  - protection sociale complémentaire;
  - services de garde et d'accompagnement des enfants (y compris les garderies de jour);
  - soin des personnes âgées;

---

<sup>7</sup> Comité des régions de l'Union européenne (2005).

<sup>8</sup> [http://www.ceep.eu/index.php?option=com\\_content&view=article&id=44&Itemid=58](http://www.ceep.eu/index.php?option=com_content&view=article&id=44&Itemid=58). L'étude a été dirigée par le consultant externe RAP-EUROPA et réalisée par Gallup Europe. Le CIRIEC était associé à ce projet.

- soin et protection des personnes handicapées;
- soins palliatifs; et
- services d'aide aux chômeurs de longue durée;
- les services socioculturels dans différents théâtres; salles de sport et de musique; salles d'exposition et de conférence; académies de musique et de théâtre; musées, monuments et bibliothèques;
- les sports et loisirs (piscines; centres sportifs; thalassothérapie);
- les autres services et facilités d'intérêt général:
  - logement social;
  - logement adapté pour les personnes handicapées;
  - services d'incendie;
  - services financiers<sup>9</sup>; et
  - cimetières, crématoires et pompes funèbres.

Les constatations de l'étude du CEEP montrent que les SIG représentent plus de 26 % du produit intérieur brut (PIB) de l'UE – plus de 2 412 milliards d'euros – et emploient plus de 64 millions de travailleurs.<sup>10</sup>

En outre, en temps de crise économique, les SI(E)G peuvent exercer le rôle de tampons efficaces grâce à leur fourniture continue' à tous à des prix abordables et à l'absence de licenciement de travailleurs. Il convient de noter que tous les services sociaux qui entrent en jeu agissent en tant qu'amortisseurs pour empêcher l'exclusion socio-économique des citoyens. De manière plus générale, l'ensemble des SIG maintiennent la cohésion sociale et territoriale.

La cohésion sociale peut se définir comme la capacité d'une société à préserver le bien-être de tous ses membres. Cela implique la nécessité de garantir des services universels et une couverture générale. Elle vise à réduire au minimum les disparités et à réduire/éviter la polarisation tout en générant et renforçant les liens entre les citoyens. Une société est dite cohésive si elle a développé des moyens démocratiques satisfaisants pour gérer sa diversité interne.

Dans la même veine, la cohésion territoriale soutient toujours les politiques européennes en comblant les différences entre les économies des États membres. Les travaux effectués par les États membres dans le cadre de l'«agenda territorial», ainsi que les considérations de la charte de Leipzig sur le développement urbain et les conclusions du Conseil mettent en évidence le défi consistant à prendre en considération la diversité territoriale de l'Union dans la politique de cohésion. Dans son livre vert<sup>11</sup>, la Commission affirme que la cohésion territoriale consiste à garantir le développement harmonieux de tous les territoires de l'UE et à veiller à ce que leurs citoyens soient en mesure de tirer le meilleur parti des caractéristiques propres à ces territoires. En outre, la véritable cohésion territoriale doit reconnaître le choix d'une personne de vivre où elle le souhaite, y compris dans les régions isolées ou insulaires, tout en bénéficiant de services équivalents à ceux dont jouissent les personnes dans les zones les plus peuplées.

Vu le rôle des SIG en matière de promotion de la cohésion sociale et territoriale, le débat sur l'objectif de la cohésion territoriale devrait résulter en une meilleure définition du rôle

---

<sup>9</sup> La Belgique a créé un service bancaire universel en 2003.

<sup>10</sup> <http://www.ceep.eu/images/stories/pdf/Mapping/Mapping%20fact%20sheet%20vfinal%202010%2005%2005.pdf>.

<sup>11</sup> Commission européenne (2008).

que peuvent et doivent jouer les SI(E)G. Il faut intégrer à ce débat un processus de réflexion sur l'accès universel aux services.

Les politiques européennes visant à réduire les disparités régionales soulignent l'importance des SI(E)G en tant que facteurs essentiels de la cohésion sociale, économique et territoriale. En conséquence, les instruments financiers disponibles dans le cadre de la politique régionale européenne (PRE) sont utiles pour améliorer la fourniture de SI(E)G. La présente étude, et en particulier les études de cas nationales analysées, peuvent aider à évaluer dans quelle mesure les FS participent à la fourniture de SI(E)G. Les 27 projets sélectionnés indiqueront également dans quelle mesure la mise en œuvre de la politique régionale est complémentaire aux autres politiques européennes. La réconciliation des objectifs doubles que constituent la compétitivité économique et la cohésion reste un défi majeur pour la politique européenne, en particulier à une ère de croissance économique lente et de restructuration de l'économie mondiale.

La présente étude s'organise comme suit:

- son chapitre 1 fait la lumière sur la définition et les concepts de SI(E)G, illustre la diversité des modes de fourniture et de financement des SI(E)G en Europe et rend compte des principales étapes du débat politique de l'UE en rappelant les dispositions essentielles du droit européen;
- son chapitre 2 fournit une analyse approfondie du niveau de fourniture des SI(E)G, de l'allocation des FS aux SI(E)G, et un examen des priorités d'investissement établies dans les CRSN 2007-2013 ainsi qu'une analyse statistique de la corrélation entre les besoins en SI(E)G et les investissements;
- son chapitre 3 décrit les constatations des rapports sur les études de cas et se concentre sur certains points d'intérêt pour la fourniture de SI(E)G tels que l'accessibilité, l'inclusion sociale, l'éloignement géographique, la coopération transfrontalière et l'interopérabilité des services;
- son dernier chapitre présente les conclusions et les implications politiques clés.



## 1. DÉBAT DE L'UE SUR LES SI(E)G: ORIGINES ET DÉVELOPPEMENTS

### CONSTATATIONS CLÉS

- L'intérêt général, l'intérêt collectif ou l'intérêt public est un **concept fréquemment mentionné dans les débats politiques et les textes juridiques, qui couvre tout un éventail de formes et d'expressions** en fonction des nombreux contextes nationaux/régionaux (histoire, culture, cadre juridique et institutionnel, modes d'organisation). Ces contextes ne sont pas uniformes dans toute l'UE, mais reflètent les priorités, préférences et réponses locales à des situations spécifiques.
- Les SI(E)G revêtent une **nature diverse et ont pour objectif d'assurer l'exercice des droits fondamentaux** et de respecter les exigences démocratiques, sociales et culturelles. Ils sont présents dans de nombreux secteurs économiques, notamment les réseaux (télécommunications, services postaux, énergie, transports, eau, déchets), le logement, l'éducation et la formation professionnelle, la santé et les services sociaux, les sports et les loisirs et les services socioculturels.
- La distinction entre services économiques et non économiques d'intérêt général est floue, mais utilisée dans l'application de certaines règles de l'UE.
- **Le débat de l'UE sur les SI(E)G a commencé au milieu des années 1990 et a pris de l'ampleur au cours des 20 dernières années.** Les questions soulevées par la directive Services ont alimenté les discussions récentes. Toutefois, les conséquences des nombreuses règles européennes traitant des SI(E)G directement, ou indirectement par leur mode d'organisation et de financement, doivent encore être évaluées.
- **Les modes d'organisation et de financement des SI(E)G sont plus diversifiés et complexes que jamais** car ils doivent s'adapter à des services nouveaux et plus personnalisés répondant à l'évolution des besoins des citoyens et des entreprises. L'évolution technologique, les récentes tendances à la libéralisation et à la privatisation et les contraintes des budgets publics ont fortement modifié et diversifié les modes d'organisation et de financement de la fourniture de SIG.

Les SIG jouent un rôle essentiel et font partie des valeurs partagées de l'Union, tel qu'affirmé dans le protocole n° 26 du traité sur l'UE<sup>12</sup>. En outre, la charte des droits fondamentaux, dans son article 36, reconnaît l'accès aux SI(E)G en tant qu'instrument de promotion de la cohésion sociale et territoriale. Ces services contribuent également à la croissance économique générale et au développement de l'UE, tout en améliorant la protection sociale générale.

Ainsi, les SIG ne se limitent pas à des services résiduels à l'intention des groupes de population défavorisés, mais sont au service de tous les citoyens et entreprises. En particulier, les services qui relèvent de *«l'exercice des **droits fondamentaux** et qui servent à **répondre aux besoins démocratiques, sociaux et culturels** dans tous les secteurs qui contribuent à la qualité de vie et au développement durable sont qualifiés de*

<sup>12</sup> JO C115/201 du 9.5.2008.



«Cartographie des services publics» (2010) fournit une très bonne description par pays de ces difficultés.

Cela étant, tous les services collectifs mentionnés plus haut ont été formés au fil du temps par des obligations (de service public), des missions et des règles visant à ce qu'ils respectent leurs **objectifs multiples d'intérêt général** tels que l'universalité, la continuité de la fourniture à long terme, la couverture totale des services, l'égalité de traitement et d'accès, l'allocation efficace des ressources, l'équité et l'égalité des chances, la sécurité et la sûreté de l'offre, la responsabilité et la transparence, l'adaptabilité (vu l'évolution des besoins, de l'intérêt général et des SIG), la qualité des services (y compris la sécurité, la fiabilité et la sécurité de l'offre), la redistribution entre catégories d'individus et régions, les prix abordables, la prise en compte des utilisateurs (protection des droits et intérêts des consommateurs, possibilité de recours juridique et simplicité d'utilisation des procédures) et la contribution aux objectifs de la politique macroéconomique (en particulier les politiques anticycliques en temps de crise économique).

### Cadre 1: Exemples des différentes traditions et des différents concepts de l'intérêt général

#### CONCEPTS DE L'INTERET GENERAL

Le **droit romain** a façonné une conception organique des services publics fournis par un organisme public ou une entité strictement contrôlée par les autorités publiques. La fourniture de services et le fournisseur forment alors une entité unique.

La **doctrine française** du service public se base sur cette idée, et la France, avec ses caractéristiques spécifiques, reste un cas à part en ce qui concerne les SIG. L'idée française est largement partagée par d'autres pays comme la Belgique, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, le Portugal et l'Espagne, mais sans le rôle structurant profond du service public. En conséquence, tout soutien financier pour développer ou améliorer la fourniture de services au niveau régional peut avoir un effet positif direct.

Dans la **conception anglo-saxonne** et les pays du *common law*, la notion de l'utilité publique correspond plus directement à des services d'infrastructure, où le lien au développement territorial peut être clairement établi.

Dans les **pays germaniques**, les «services publics» couvrent un large éventail d'activités, en particulier développées au niveau local, qui englobent tout ce qui peut se justifier au titre du *Daseinsvorsorge*. Cela correspond à une conception matérielle de la fourniture de tous les services nécessaires pour la vie des humains et essentiels pour leur existence. Cela a conduit au développement de l'«État social». Ainsi, en reconnaissant les droits fondamentaux et les besoins des individus et leur satisfaction, une piscine municipale ou un centre de thalassothérapie pour les personnes âgées peut être déclaré comme relevant de l'intérêt général. Dans cette optique, l'aide du FEDER à un projet local d'infrastructure de ce type contribue au renforcement de la fourniture de SIG. Cela se révèle particulièrement vrai si ce type d'infrastructure se situe dans une zone reculée ou contribue à la cohésion sociale/au développement territorial et à l'attractivité.

Dans les **pays nordiques**, ce concept juridique n'existe pas et une approche plus pragmatique est adoptée au moyen de réglementations sectorielles.

En **Italie**, un exemple intéressant est fourni par la législation-cadre sur les services sociaux (328/00), qui affirme que les acteurs du «tiers secteur» (associations, organisations non lucratives, coopératives sociales, fondations) se voient attribuer une mission de

<sup>17</sup> Les sections comprenant les rapports nationaux (plus de 10 pages par pays) fournissent une analyse linguistique et sémantique très intéressante et détaillée de la notion de service public pour les 27 États membres de l'Union européenne. Voir: RAP-Europa, [http://www.ceep.eu/images/stories/pdf/Mapping/CEEP\\_mapping%20experts%20report.pdf](http://www.ceep.eu/images/stories/pdf/Mapping/CEEP_mapping%20experts%20report.pdf).

contribution au processus de conception politique, pour définir et reconstruire l'intérêt général d'une communauté eu égard aux services sociaux (grâce à l'élaboration de «plans sociaux zonaux» visant à déterminer les besoins et les ressources d'un territoire).

Dans les **États d'Europe centrale et orientale**, le concept d'intérêt général n'existait pas sous les régimes totalitaires et est apparu principalement à partir des années 1990, lorsqu'ils se sont préparés pour l'adhésion à l'UE et l'adoption de l'acquis communautaire. En tant que tel, le concept de service public ou d'intérêt général n'existait pas du tout dans le système juridique des trois États baltes et de la Pologne, par exemple, et il n'est donc pas bien compris. En outre, en fonction du pays, le logement social, les services bancaires et d'assurance peuvent ou non être considérés comme revêtant un «intérêt général».

**Source:** Thiry B. (1996); Mangenot M. (2005); Obermann G., Hall D. & Sak B. (2005); Pöschmann G. (2007).

Au-delà de ces objectifs directs et communs assignés aux SIG, des objectifs indirects façonnent également la politique régissant leur organisation. Il s'agit notamment du contrôle de secteurs stratégiques (voir la sécurité de l'approvisionnement énergétique), des exigences ou besoins éventuels en termes de défense et de sécurité nationales (contrôle aux frontières), des ressources humaines et des conditions de travail de la main-d'œuvre, des spécificités culturelles, de la correspondance entre l'offre et la demande (notamment les biens d'intérêt social), de la protection environnementale, de la planification territoriale et spatiale (p. ex. en tenant compte des effets externes des politiques de prix ou des problèmes de congestion), du soutien des efforts de R&D et, plus généralement, des politiques économiques et de développement régional. Face à ces nombreux objectifs, des conflits peuvent surgir quant à la priorité de leur réalisation, et il incombe à l'autorité publique et au gouvernement de classer ces objectifs par ordre de priorité et/ou d'arbitrer les conflits.

Comme souligné dans un rapport d'étude de 1997 pour le PE<sup>18</sup>, les **objectifs ambitieux** que doit englober l'intérêt général, en dehors de la préoccupation de l'efficacité collective, constituent un défi pour leur intégration, «qui s'attache à la fois au bien-être des gens et à leur insertion dans la société et que l'on peut qualifier de souci de citoyenneté démocratique. Elle inclut les considérations suivantes:

- **la cohésion de la société** suppose que l'on assure à tous les citoyens, quels que soient leur âge, leur état physique, leurs moyens d'existence et leur localisation géographique, l'accès aux services qui sont jugés essentiels pour participer à la vie sociale, de façon à renforcer l'unité sociale, à éviter l'atomisation et l'exclusion;
- **la cohésion territoriale** interdit de laisser des zones entières dépourvues de services sans lesquels il n'est pas de vie économique et sociale moderne et donc en retrait par rapport à l'activité et au niveau de vie du reste du pays, situation qui, notamment pour les régions périphériques et insulaires, finirait par menacer l'unité nationale (notions d'aménagement du territoire et de continuité territoriale);
- il faut certaines facilités pour assurer la jouissance effective de certaines **libertés fondamentales** essentielles à la participation des citoyens à la vie sociale: la liberté d'aller et venir qui implique l'existence de transports publics fréquents, denses et bon marché; la liberté d'expression qui doit pouvoir compter sur des moyens de communication sûrs et peu coûteux (courrier traditionnel couvert par le secret de la correspondance, téléphones publics); la liberté de la presse qui peut être soutenue par certaines facilités accordées dans le cadre du service postal».

Il convient de mentionner que d'un point de vue politique, la conception du rôle des SIG a maintenant été réduite en même temps que le financement public. Toutefois, le rapport

<sup>18</sup> Camenen F.X (1996), [http://www.europarl.europa.eu/workingpapers/econ/w21/sum-3\\_fr.htm](http://www.europarl.europa.eu/workingpapers/econ/w21/sum-3_fr.htm)

Barca<sup>19</sup> d'avril 2009 mentionne le rôle des services publics pour lutter contre les inégalités, stimulant ainsi la cohésion sociale, dans le respect de la mesure de la qualité de vie des citoyens européens. Par ailleurs, le sixième rapport d'étape sur la cohésion économique et sociale<sup>20</sup> de juin 2009, qui présentait les résultats de la consultation publique à la suite du livre vert sur la cohésion territoriale<sup>21</sup>, l'importance de la «connexion (insister sur l'importance de connexions efficaces entre les zones en retard de développement et les centres de croissance au moyen d'infrastructures et de possibilités d'accès aux services)» a été soulignée, ainsi que l'importance «d'une bonne qualité de vie, de l'égalité des chances et de l'accès aux services d'intérêt général dans tous les territoires, tant pour la solidarité que pour la compétitivité». Ainsi, il existe un lien étroit entre les objectifs des SIG et ceux poursuivis par la PRE, surtout en ce qui concerne le soutien des infrastructures nécessaires pour fournir des SIG.

Ces missions d'intérêt général sont généralement effectuées par les autorités nationales, régionales et/ou locales, mais elles dépendent désormais également du cadre de l'UE, surtout celles qui découlent de directives sectorielles ou horizontales portant sur des problématiques telles que les aides d'État et les marchés publics. Il convient également de noter que les notions et les expressions de «service universel» ou d'«obligation de service public» (OSP) telles que développées par les règles européennes sont bien plus strictes dans leur compréhension et leur portée que les objectifs mentionnés plus haut. Cela est dû notamment au consensus nécessaire à obtenir entre tous les États membres pour reconnaître qu'un service public est universel et donc soumis à une obligation de fourniture grâce à un mécanisme de financement. *A contrario*, ce dernier est une des raisons pour lesquelles il est assez difficile de développer, par exemple, l'accès à l'internet pour tous en tant que service public européen.

Cette étude ne porte pas sur les services décidés par les administrations publiques (police, justice, régimes de sécurité sociale statutaires) et ceux proposés gratuitement par les ONG. Ces services sont englobés dans le concept récemment développé par l'UE et intitulé «SIG non économiques». Toutefois, comme on le verra dans la prochaine section, la frontière entre les SIG économiques et non économiques est ténue et sujette à changement au fil du temps.

## 1.2. Éléments et questions essentiels pour comprendre les SI(E)G

Les SIG se caractérisent non par l'exécution d'une activité, mais par des objectifs ou des missions d'intérêt public – qui peuvent être multiples – à remplir grâce aux SIG. Tant que ces SIG étaient uniquement fournis par des entités publiques (ministères, organisations, entreprises publics), ils étaient le plus souvent appelés services publics<sup>22</sup>. Dans le secteur public, le contenu des services a été progressivement adapté au fil du temps pour atteindre les objectifs qui leur sont assignés. Avec l'évolution sociétale et économique, mais aussi avec le progrès technologique, les besoins ont changé et évolué, et de nouveaux modes de fourniture et de nouveaux services sont apparus. Ensuite, de nouveaux types de fournisseurs sont apparus et les aspects d'organisation, de réglementation et de financement des «services publics» ont dû être adaptés.

<sup>19</sup> Barca F. (2009), [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/policy/future/pdf/report\\_barca\\_v0306.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/future/pdf/report_barca_v0306.pdf), voir note de bas de page 87, p. 29.

<sup>20</sup> Commission européenne (2009a), [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/interim6/com\\_2009\\_295\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/interim6/com_2009_295_fr.pdf).

<sup>21</sup> Commission européenne (2008).

<sup>22</sup> Les organisations caritatives et les églises prennent souvent en charge les services sociaux ainsi que les plus nécessaires.

D'un point de vue économique, les SIG et les activités locales peuvent être caractérisés par des défaillances du marché. Ces défaillances peuvent inclure la nature publique ou collective du service (non-exclusion ou non-rivalité<sup>23</sup>), l'existence d'économies d'échelle et d'envergure importantes conduisant, dans certains cas, à des monopoles naturels, la présence d'externalités et d'effets de contagion importants (positifs ou négatifs), la présence d'asymétries de l'information pouvant provoquer des aléas moraux<sup>24</sup> ou le risque d'antisélection et la prise en compte nécessaire de la sécurité à long terme, qui doit corriger et compenser la myopie des agents économiques privés, notamment grâce aux investissements dans les infrastructures.<sup>25</sup> En conséquence, ces activités appellent à une action publique. La détermination des conditions et modalités spécifiques de la fourniture de SIG est une décision politique locale (régionale ou nationale).<sup>26</sup>

Toutefois, au niveau européen, «c'est la jurisprudence et la doctrine communautaire de la CJE qui ont d'abord essayé de définir l'intérêt (économique) général ou public, afin de déterminer la compétence respective des autorités européennes et des États membres et de définir les relations entre les services publics/services d'intérêt (économique) général et le droit de la concurrence. Les célèbres affaires Corbeau et Almelo traitent de l'intérêt économique général. Une interprétation possible de cette jurisprudence est de maintenir dans le domaine public uniquement les services non lucratifs». <sup>27</sup> Cela est dû au fait que la Cour est liée au traité européen, qui est par principe orienté économiquement.<sup>28</sup>

Aux niveaux national, régional et local, le développement de la libéralisation du marché et de l'intégration a eu un impact non seulement sur l'organisation, la fourniture et le financement des SIG, mais aussi sur le rôle des autorités publiques, en introduisant de nouvelles problématiques et questions. L'intégration et l'interconnexion accrues ont conduit à la participation accrue des tiers dans la fourniture de services, qu'ils soient publics, privés ou inscrits dans le cadre de partenariats public-privé (PPP). Même si les autorités publiques sont toujours responsables de définir et d'assurer la fourniture et l'évaluation des SIG, la société civile commence également à exprimer son désir de participer plus activement dans ce domaine.

La fourniture de SI(E)G abordables bien adaptés aux besoins du territoire prend encore une plus grande importance lorsque l'on considère les futurs défis qui toucheront les régions européennes tels que la mondialisation, les changements démographiques et climatiques, et le développement d'un approvisionnement énergétique sûr<sup>29</sup>. Les problématiques comme les contraintes budgétaires, l'urbanisation rapide et la désertification sociale, la flexibilité du temps de travail, les conditions de travail et la qualité de l'emploi dans les nouveaux services jouent également un grand rôle ici. Les FS et le FEDER, en particulier, fournissent toute une série d'instruments adaptés aux stratégies régionales et nationales en fournissant des infrastructures ou un accès aux SIG permettant de surmonter ces défis. Si la PRE visait en premier lieu à la réduction des disparités économiques et sociales, les FS ont également contribué à la cohésion territoriale et se sont révélés être des outils

---

<sup>23</sup> Il s'agit notamment de l'impossibilité d'exclure un client, par exemple, en cas de non-paiement (même si de nouvelles techniques et de nouveaux dispositifs tendent à l'empêcher, et les principes du «coût réel» et du «pollueur-payeur» tendent à limiter le nombre de cas de non-exclusion) et du fait que la quantité consommée par le consommateur n'influence pas la consommation d'un autre consommateur; voir aussi le problème des «resquilleurs».

<sup>24</sup> On parle d'aléas moraux lorsqu'un agent économique ou une partie disposant de plus d'informations ou de meilleures informations ou moins exposé aux risques se comporte différemment ou agit de manière inappropriée du point de vue du principal (dans une relation principal-agent où les intérêts des deux peuvent diverger) ou de la partie qui supporte les conséquences du risque.

<sup>25</sup> Thiry B. (1999).

<sup>26</sup> Obermann (1995, 1998) et Wimmer (1998).

<sup>27</sup> Obermann G., Hall D. & Sak B. (2005).

<sup>28</sup> Zorn (2000).

<sup>29</sup> Commission européenne (2008).

déterminants. Toutefois, le cadre juridique horizontal de l'UE (règles de concurrence et du marché intérieur) qui interagit avec la fourniture de services peut influencer les résultats et les multiples défis associés aux SIG.

### 1.2.1. Questions conceptuelles liées à la définition des SI (E)G

Quels que soient les avertissements décrits à la section 1.1 sur les difficultés à définir les SIG, à la suite d'une discussion des 27 États membres, un consensus relatif émerge actuellement. Les définitions suivantes sont issues du glossaire européen sur les services d'intérêt général:

- les SIG désignent des activités de service, commercial ou non, considérées d'intérêt général par les autorités publiques, et soumises pour cette raison à des obligations spécifiques de service public. Ils regroupent les activités de service non économique (systèmes de scolarité obligatoire, protection sociale, etc.), les fonctions dites «régaliennes» (sécurité, justice, etc.) et les services d'intérêt économique général (énergie, communications, etc.). Rappelons que les conditions de l'article 86 (ex-article 90) du traité ne s'appliquent pas aux deux premières catégories (activités de service non économique et fonctions dites «régaliennes»);<sup>30</sup>
- les SIEG désignent les activités de service commercial remplissant des missions d'intérêt général, et soumises de ce fait par les États membres à des obligations spécifiques de service public (article 86, ex-article 90, du traité CE). C'est le cas en particulier des services en réseaux de transport, d'énergie et de communication.<sup>31</sup>

Toutefois, au niveau européen, il n'y a pas de consensus sur une liste spécifique de secteurs/activités et de contraintes, et des définitions peuvent être déduites des documents officiels et de la législation.

Par exemple, les SSIE renvoient essentiellement aux deux catégories mentionnées dans la communication de 2006 les concernant<sup>32</sup>: «Au-delà des services de santé proprement dits, qui ne sont pas couverts par cette communication, [les services d'éducation et de formation] peuvent se rattacher à l'un des deux groupes suivants:

- **les régimes légaux et les régimes complémentaires de protection sociale**, sous leurs diverses formes d'organisation (mutualistes ou professionnelles), couvrant les risques fondamentaux de la vie, tels que ceux liés à la santé, la vieillesse, les accidents du travail, le chômage, la retraite, le handicap;
- **les autres services essentiels prestés directement à la personne**. Ces services jouant un rôle de prévention et de cohésion sociale, ils apportent une aide personnalisée pour faciliter l'inclusion des personnes dans la société et garantir l'accomplissement de leurs droits fondamentaux. Ils englobent en premier lieu l'aide aux personnes dans la maîtrise des défis immédiats de la vie ou des crises (telles que l'endettement, le chômage, la toxicomanie, la rupture familiale). Deuxièmement, ils contiennent les activités visant à assurer que les personnes concernées ont les compétences nécessaires à leur insertion complète dans la société (réhabilitation, formation linguistique pour les immigrés) et notamment sur le marché du travail (formation, réinsertion professionnelle). Ces services complètent et soutiennent le rôle des familles dans les soins apportés notamment aux plus jeunes et aux plus âgés. Troisièmement, font partie de ces services les

<sup>30</sup> [http://europa.eu/scadplus/glossary/general\\_interest\\_services\\_fr.htm](http://europa.eu/scadplus/glossary/general_interest_services_fr.htm).

<sup>31</sup> [http://europa.eu/scadplus/glossary/services\\_general\\_economic\\_interest\\_fr.htm](http://europa.eu/scadplus/glossary/services_general_economic_interest_fr.htm).

<sup>32</sup> Commission des Communautés européennes (2006c).

activités visant à assurer l'inclusion des personnes ayant des besoins à long terme liés à un handicap ou un problème de santé. Quatrièmement, est également inclus le logement social, qui procure un logement aux personnes défavorisées ou aux groupes sociaux moins avantagés. Certains services peuvent évidemment englober chacune de ces quatre dimensions». <sup>33</sup>

En effet, les récentes discussions sur les services sociaux (et de santé) se sont concentrées sur le fait ou non qu'il s'agisse de services d'intérêt général et sur le fait qu'il faille les considérer comme économiques ou non économiques. En outre, ces services ont un rôle de médiation de par leur «caractère spécifique d'action économique et sociale mélangée» <sup>34</sup> et peuvent souvent gommer les disparités et les inégalités entre les régions ou les catégories de population. Par exemple, les garderies d'enfants peuvent avoir de nombreux effets positifs pour les enfants concernés et leurs parents, mais aussi bénéficier aux entreprises qui emploient ces derniers, notamment grâce à une meilleure intégration sociale (surtout pour les enfants migrants et les familles à faibles revenus), à une meilleure préparation à l'éducation et à une aide pour les parents sans emploi. En effet, les services sociaux peuvent soutenir la réalisation d'une économie et d'une société prospères.

Toutefois, comme l'a dit un groupe de réflexion de haut niveau créé sous les auspices du Conseil économique et social du Grand-duché de Luxembourg, le débat sur la clarification de ces concepts est loin d'être terminé et la question suivante est toujours d'actualité: «les concepts de SIG et de SSIG visent-ils à avoir un effet rassembleur ou compliquent-ils encore la situation?». <sup>35</sup>

**Les définitions nationales (voire régionales) des SI(E)G sont difficiles à trouver et sont souvent hétérogènes.** Elles sont rarement inscrites dans le droit national, même dans les États centralisés qui ont une tradition de fourniture de services au niveau national. On les trouve souvent dans des décrets administratifs ou des procédures réglementaires, dans la doctrine et dans la jurisprudence. En outre, les subtilités de la fourniture de services (disponibilité, accès et connexion à un réseau, conditions d'accès, détails de la mise en œuvre, fixation des prix et questions de financement, ainsi que qualité, qui est dernièrement devenue une problématique importante) peuvent être complexes et variées en fonction de la situation, de la législation nationale, du type de services et de l'organisation globale du fournisseur de service. Enfin, aucune étude exhaustive n'a été réalisée dans ce domaine.

**À la suite de l'adoption de directives européennes sectorielles dans les industries de réseau, des directives sur les marchés publics et de la directive Services, plusieurs États membres ont défini des OSP à leur niveau national.** C'est notamment le cas pour les transports, les services postaux, les communications électroniques et l'énergie. Pour le reste, conformément à l'article 14 TFUE, les États membres disposent d'une marge de manœuvre pour établir et organiser leurs SI(E)G. Toutefois, dans certains secteurs (p. ex. la radiodiffusion publique<sup>36</sup>), les caractéristiques du service «public» sont parfois difficiles à formuler pour les faire accepter par les organes européens ou les soumissionnaires souhaitant fournir le service qui appartenait «autrefois» à l'opérateur national, et des conflits surgissent.

<sup>33</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0177:FIN:FR:HTML>.

<sup>34</sup> Hermann P., Brandstätter A. (2007), p. 17.

<sup>35</sup> Conseil économique et social (2008), p. 42.

<sup>36</sup> Par exemple, il y a un document de cinq pages décrivant les diverses dimensions des missions de service public de la BBC. Voir aussi Defreyne E., Jongen F. (2009).

Dans les États d'Europe de l'Est, la définition des SI(E)G est arrivée tard. Un exemple, en Lituanie, «il n'existe aucune législation générale (horizontale) définissant les SIG, mais de nombreuses législations portent sur des secteurs spécifiques».<sup>37</sup> Par exemple, la loi sur l'administration publique (1999, modifiée en 2006 et 2007) comprend la définition suivante: «le service public désigne les activités des personnes juridiques contrôlées par l'État ou les municipalités qui fournissent des services sociaux aux personnes, ainsi que des services dans la sphère de l'éducation, des sciences, de la culture, des sports, et d'autres services prévus par la loi. D'autres personnes peuvent également fournir des services publics dans les situations et dans le respect des modalités prévues par la loi».<sup>38</sup>

Les pays du *common law* comme le Royaume-Uni (RU) et la Suède<sup>39</sup> utilisent la terminologie de l'UE, mais on peut procéder à une catégorisation large. Au RU, par exemple, «les "services d'intérêt général non économiques" et les "services sociaux d'intérêt général" sont appelés "services sociaux". Toutefois, au RU, les "services sociaux" sont limités aux soins pour les personnes âgées, les personnes handicapées et les enfants vulnérables. Ils n'incluent pas le logement social, l'éducation ou la santé, tous des SSIG dans la terminologie européenne».<sup>40</sup>

**La plupart des SI (E)G sont fournis au niveau local et relèvent de la responsabilité et du contrôle des autorités locales.** Dans plusieurs secteurs, toute municipalité peut décider que, par exemple, une piscine, un centre culturel, une connexion de transport public ou une ligne spécifique de bus est d'intérêt général et décider d'assurer sa fourniture. La subsidiarité est supposée prévaloir dans la définition et le mode de fourniture du service. Ainsi, les États membres (et les autorités publiques infranationales) jouissent d'une marge de manœuvre à cet égard. Dans les États fédéraux comme l'Autriche ou l'Allemagne, les autorités locales jouissent d'une autonomie étendue et suivent leurs propres critères pour définir et établir les SI(E)G, en fonction des besoins de leur population et de leurs ressources financières. En outre, les municipalités peuvent recevoir, comme en Autriche, les pouvoirs délégués pour fournir certains services obligatoires, notamment «l'établissement et la gestion des jardins d'enfants, des écoles, des facilités de formation pour adultes, des facilités sportives, des utilités publiques et des systèmes d'élimination des déchets».<sup>41</sup>

À l'inverse, dans le secteur du logement social, par exemple, sur la base de son pouvoir de contrôle de l'absence d'infraction manifeste à la définition des SI(E)G, la CE est entrée dans le débat «politique» pour définir les contours du logement social. Le 15 décembre 2009, la CE (C(2009) 9963 final) a décidé d'aligner le système de logement social aux Pays-Bas sur les règles de l'UE en matière d'aide d'État. Ce faisant, la Commission a adopté une conception «résiduelle» des SI(E)G. Conformément à cette décision, 90 % des logements sociaux doivent être destinés aux personnes socialement défavorisées et alloués aux ménages dont les revenus sont égaux ou inférieurs à 33 000 EUR par an. Cela exclut 60 % des ménages néerlandais de l'accès au logement social. Les Pays-Bas considéraient auparavant le logement social comme un instrument pour prévenir l'exclusion sociale des immigrants, combattre la ségrégation spatiale et réduire la tension urbaine et sociale (comme c'était le cas dans les États nordiques ou des grandes villes comme Berlin ou

<sup>37</sup> CEEP (2010), p. 293.

<sup>38</sup> Ibid.

<sup>39</sup> Pour une analyse des termes et concepts utilisés au RU et en Suède, voir van der Mensbrugge F. (2009), p. 61.

<sup>40</sup> CEEP (2010), p. 431.

<sup>41</sup> CEEP (2010), p. 89.

Vienne).<sup>42</sup> Cet exemple illustre la manière dont l'UE peut influencer la liberté d'action nationale en matière de définition des SI(E)G. Comme mentionné plus haut, les SI(E)G n'ont pas seulement une fonction ou un objectif. Leurs objectifs sont inscrits dans la finalité plus large consistant à servir l'intérêt collectif.<sup>43</sup>

### 1.2.2. Distinction entre les services économiques et non économiques

La **distinction entre les SIG et les SIEG** est particulièrement importante parce que les activités non économiques sont exemptes, conformément à l'article 86, paragraphe 2, du traité, des règles européennes en matière de concurrence et d'aides d'État. En particulier, les SIEG, à l'exclusion explicite des télécommunications, des transports, des soins de santé et de certains autres secteurs spécifiques, sont sujets à l'application de la directive Services (directive 2006/123/CE), qui vise à établir et fournir des services dans toute l'UE. Toutefois, les États membres ne font pas une distinction claire entre les services économiques et non économiques car la terminologie créée par l'UE est quelque peu ambiguë et «artificielle». La terminologie n'est généralement pas utilisée au sein des États membres et ne correspond pas à la compréhension commune des OSP.

**En outre, un service peut englober des aspects marchands et non marchands et simultanément être économique et non économique, en fonction des objectifs et des conditions de sa fourniture** (p. ex. l'accès à l'internet dans les cafés opposé à l'accès à l'internet dans les bibliothèques publiques; l'enseignement public contre les cours privés donnés sur une base marchande à différentes catégories d'utilisateurs par le même professeur). En vertu des règles européennes, dès lors qu'une partie du service contient un aspect marchand, ce service est considéré comme économique. «Toute la question est alors de savoir si l'ensemble du service doit être considéré comme économique. Dans ce cas, le service est automatiquement soumis à l'aide publique, aux règles anti-trust et aux règles du marché intérieur puisqu'il peut éventuellement influencer les échanges entre les États membres».<sup>44</sup>

De même, «un service peut avoir un caractère marchand sans que, pour autant, le marché soit à même d'assurer un service dans la logique et d'après les principes régissant les services d'intérêt général».<sup>45</sup> Comme expliqué par ailleurs, les objectifs et missions ambitieux d'intérêt général sont essentiellement de nature non lucrative; ils n'ont jamais de caractère «marchand». La fourniture de SIEG ne peut accorder un avantage financier à l'entreprise qui fournit le service car tout profit est réinvesti dans la fourniture de services ou les infrastructures nécessaires.

---

<sup>42</sup> Voir examen législatif sur <http://www.ssig-fr.org/> (contact: [contact@ssig-fr.org](mailto:contact@ssig-fr.org)), IP/09/1928 (15 décembre 2009) et débat au Parlement européen du 18 mai 2010 (<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+CRE+20100518+ITEM-016+DOC+XML+V0//FR&language=FR>).

<sup>43</sup> Voir aussi l'analyse détaillée de la définition du logement social en tant que SIG ou SIEG par Yernaut D. (2009).

<sup>44</sup> Obermann G., Hall D. & Sak B. (2005).

<sup>45</sup> Comité économique et social européen (2003), section 4.3.2.

Figure 1: Services d'intérêt (économique) général: une conception européenne



Source: <http://www.ssig-fr.org/>.

Toutefois, le traité européen et les règles européennes parlent des SIEG mais ne les définissent pas. En vertu du livre vert de la CE sur les services d'intérêt général (2003), il n'est pas possible de dresser une liste non ambiguë des services économiques et non économiques au niveau européen.<sup>46</sup> Il est cependant possible de se faire une image, avec une zone grise constituant une frontière mouvante entre les services économiques et non économiques. L'exemple ci-dessous illustre la complexité des SI(E)G en ce qui concerne la définition et le cadre de l'UE. Même si certains services peuvent assez facilement être classés en économiques ou non économiques, il existe une zone grise au milieu. C'est valable pour plusieurs secteurs, en particulier dans les services sociaux et de soins de santé.

En outre, comme les besoins et les circonstances évoluent, de nouveaux services apparaissent, qui pourraient conduire à de nouveaux droits ou des missions supplémentaires de service public (p. ex. l'accès à l'internet pour les sans-emploi ou des services de soins supplémentaires pour les personnes âgées). En conséquence, les zones grises susmentionnées ne devraient pas s'évaporer dans les années à venir. Enfin, la tendance à la description d'un service est clairement passée du non économique à l'économique au cours des vingt dernières années.

Les SI(E)G constituent un facteur de cohésion, surtout en ce qui concerne la fourniture de services universels à tous les citoyens quelle que soit leur situation économique, sociale ou géographique. **Il est important d'évaluer la manière dont la réalisation du marché intérieur a une incidence sur la politique de cohésion et donc la fourniture de SI(E)G.** Cela illustre également les conséquences de la distinction entre les services économiques et non économiques, les premiers étant soumis aux règles de l'UE en matière de concurrence et d'aide d'État.

Le soutien et l'assistance aux régions ou États membres les plus défavorisés font l'objet d'une discussion sur la politique de la concurrence et des aides d'État. L'aide structurelle était prévue à l'origine pour préserver la concurrence entre les régions en limitant le montant de l'aide nationale autorisé. Toutefois, à la suite de divers élargissements et d'une différenciation régionale accrue, la communauté a progressivement établi différents plafonds d'aide en fonction des niveaux de sous-développement régional.<sup>47</sup> En effet, l'article 87 du traité de Rome (ex-92 et 93) prévoit que toutes les aides qui faussent la concurrence sont incompatibles avec le marché commun, à l'exception de celles promouvant le développement économique des régions avec des conditions de vie anormalement basses ou présentant un taux de chômage préoccupant. En outre, la sensibilité politique du transfert de montants importants par delà les frontières a poussé à développer des mécanismes de redistribution pour assurer une répartition équitable des pertes et des profits entre les États membres bénéficiaires et contributeurs/donneurs.

**L'acte unique européen fournit un lien entre la libéralisation et la redistribution pour rassurer les États membres qui craignaient une répartition inéquitable des coûts et bénéfices du marché intérieur.** Il affirme que la mise en œuvre des politiques communes et du marché intérieur doit viser à réduire les disparités régionales et que les États membres devraient faire de même dans la conduite de leurs propres politiques économiques.

Une fois qu'on accepte que les défaillances du marché peuvent conduire à l'intervention de la politique publique, les efforts ciblés en vue de créer ces possibilités doivent être abordés.

---

<sup>46</sup> Voir § 49 et suivants, [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2003/com2003\\_0270fr01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2003/com2003_0270fr01.pdf).

<sup>47</sup> Dutrioux Y. (1991), p. 28.

Ce qui est bénéfique pour l'entreprise individuelle pourrait ne pas être souhaitable d'un point de vue social. Les profits économiques de la compétitivité accrue pourraient ne pas se réaliser si les ressources ne sont pas réutilisées; les profits de la croissance de la productivité pourraient ne pas être partagés par tous les membres de la communauté et il pourrait y avoir un sous-investissement dans les «biens publics» comme la formation. Si les coûts des producteurs baissent dans la même mesure que ceux des concurrents en raison de hausses de productivité au-dessus de la moyenne (dues à la hausse de l'efficacité et des capacités organisationnelles), le changement pourrait être positif. Toutefois, si la hausse de la compétitivité des prix se fait au prix de l'érosion des salaires, de la sécurité de l'emploi ou des conditions de travail dans certaines régions, la compétitivité accrue aura des effets contraires à la cohésion. Ainsi, il est compliqué de faire clairement une différence entre les questions d'efficacité et d'équité et d'assigner différentes politiques à ces différents objectifs. Les objectifs de cohésion seront intégrés dans l'évaluation même des politiques dont l'objectif principal est l'efficacité.

Il doit y avoir un certain compromis entre la concurrence, la compétitivité et la cohésion, dans la mesure où les améliorations de la productivité requièrent une restructuration et un retour à l'emploi, et où ceux qui perdent leur emploi sont, au moins temporairement, défavorisés. La question la plus délicate est de savoir si l'intensification de la concurrence internationale et la nécessité pour l'Europe d'avoir une économie efficace pour rester compétitive signifient que les travailleurs moins qualifiés et les régions les moins favorisées deviendront vulnérables. Le compromis éventuel entre libéralisation et cohésion peut s'observer dans les télécommunications, tandis que la même problématique surgit également dans la politique de transport. Toutefois, aucune réponse claire ou simple n'émerge à la question de savoir si la libéralisation de la fourniture d'infrastructures augmente ou diminue les désavantages relatifs de la périphérie, ou si un engagement renforcé à la fourniture universelle de services et à la subvention croisée du plus faible par le plus fort, par exemple, est nécessaire.

Les stratégies des entreprises dans les marchés libéralisés ont eu des incidences diverses dans les secteurs comme le transport aérien ou l'énergie, ce qui présente deux risques. Premièrement, l'abus potentiel de position dominante sur le marché peut pousser les prix vers le haut, et l'éviter accroît les exigences pour les systèmes réglementaires. Deuxièmement, les propres objectifs des entreprises favorisent le court terme, pour lequel le marché donne des indications utiles, au détriment du long terme, qui concerne les objectifs de la politique publique des SI(E)G. Les changements rapides de propriété peuvent également altérer cette perspective à court terme. Cela crée un risque de réduction des coûts aux dépens de la qualité des services et/ou des conditions de travail en raison de l'accent sur la maximisation des retours sur investissement et de la réduction des coûts des machines, des équipements et des ressources humaines.

Sur la base de l'observation des défaillances du marché ou, plus spécifiquement pour l'UE, de la capacité limitée du marché intérieur à égaliser les conditions de concurrence entre les États membres et en particulier les régions, les économistes<sup>48</sup> ont étudié les causes de la polarisation actuelle du développement. Même si les technologies des communications se sont fortement améliorées, la géographie reste un élément qu'on ne peut négliger. Les déterminants de la localisation d'une activité et, donc, les sources de richesse, pourraient bien avoir évolué depuis le milieu du 20<sup>e</sup> siècle, mais certaines régions font face à de nouveaux défis et d'autres restent défavorisées. La compétitivité concentre naturellement les activités qui cherchent à faire des économies d'échelle ou des économies

---

<sup>48</sup> Fujita M., Krugman P. (2003), p. 64.

d'agglomération des services.<sup>49</sup> En d'autres termes, la mondialisation et la mobilité accrue des facteurs de production modifient la dynamique des régions et villes.

Il convient également de remarquer que le traité de Lisbonne comprend de nouvelles dispositions en matière d'aide régionale allouée par les États membres. En outre, le statut spécial des régions ultrapériphériques est désormais confirmé dans les articles 349 et 355 TFUE. Par ailleurs, ces régions sont également explicitement mentionnées dans les dispositions relatives aux aides d'État. L'ancien traité a été renforcé à la suite de plusieurs recommandations du PE, et l'article 107, paragraphe 3, point a, TFUE autorise désormais «les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi, ainsi que celui des régions visées à l'article 349, compte tenu de leur situation structurelle économique et sociale».

### **1.3. Politiques de l'UE en matière de SI(E)G et tendances actuelles**

Le traité de Rome (1957) mentionne seulement deux fois les SIG, en relation avec les transports (article 73) et les règles de concurrence (article 86, paragraphe 2). Les SI(E)G étaient une invention européenne visant à arriver à une compréhension commune des services existant dans tous les États membres fondateurs. Toutefois, jusqu'en 1986, il n'y avait pas de discussion sur les prérogatives nationales dans ce domaine. L'acte unique a ensuite fixé l'objectif d'arriver au marché unique et à la libre circulation des services. En même temps, la mondialisation de l'évolution économique, la libéralisation, la quête de l'efficacité des services publics et la tendance à la privatisation, ainsi que les problèmes budgétaires posés par les changements technologiques radicaux, ont pris effet et culminé dans les développements juridiques de l'UE, tout d'abord dans différentes industries de réseau – comme les télécommunications, l'énergie et les services postaux – et ensuite dans les transports et d'autres secteurs.

En conséquence, les institutions européennes ont progressivement accru leur attention sur les SIG depuis les années 1990 et ont continué à explorer de plus en plus en détail les modes de fourniture et de financement des SIG. À la suite de l'adoption de plusieurs règles et cadres horizontaux, et à cause de leurs effets, directs ou autres, certains objectifs fondamentaux des SIG, en particulier concernant la cohésion sociale et territoriale, ont été remis en question au cours de la libéralisation totale de certains secteurs. La section ci-dessous résume les principales règles et les principaux documents de l'UE relatifs aux SI(E)G de manière générale.

#### **1.3.1. Dispositions essentielles relatives aux SI(E)G dans le droit européen**

Deux dispositions essentielles relatives aux SI(E)G dans le droit primaire européen peuvent être mentionnées. Premièrement, l'article 106, paragraphe 2, TFUE (ex-article 86, paragraphe 2, TCE)<sup>50</sup>, qui exempte les entreprises fournissant des SI(E)G des règles générales en matière de concurrence. Il convient de noter que la formulation de cet article n'a pas évolué depuis 1957.

---

<sup>49</sup> Allmendinger P., Tewdwr-Jones M. (2000), p. 87.

<sup>50</sup> «Les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ou présentant le caractère d'un monopole fiscal sont soumises aux règles [des traités], notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie. Le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union».

Ensuite, l'article 14 TFUE<sup>51</sup> implique une obligation positive de la part des États membres et de l'UE, conformément à leurs compétences respectives, de veiller à ce que les SI(E)G respectent les principes et conditions qui régissent leurs missions. Le nouvel article 14 TFUE confie aux institutions européennes la mission de définir «par voie de règlements conformément à la procédure législative ordinaire» les principes et conditions, en particulier économiques et financiers, qui permettent aux SI(E)G «d'accomplir leurs missions [...] sans préjudice de la compétence qu'ont les États membres, dans le respect des traités, de fournir, de faire exécuter et de financer ces services». Toutefois, les experts juridiques remettent en cause la possibilité d'appliquer cet article et son pouvoir réel.

En outre, un protocole (n° 26) annexé aux traités<sup>52</sup> traite des SIG en général plutôt qu'uniquement des services économiques et évoque les «services non économiques d'intérêt général», qui relèvent de la responsabilité des États membres. Il explique les «valeurs communes» des SI(E)G – diversité, qualité, sécurité, caractère abordable et traitement équitable, accès universel et droits des utilisateurs – leur conférant pour la première fois une valeur légale. Il renforce les capacités des autorités publiques nationales et locales à «fournir, faire exécuter et organiser des services non économiques d'intérêt général».

Le droit primaire européen reconnaît le concept de SI(E)G. Ils sont une création de l'UE, et la CJE possède des pouvoirs importants d'appréciation et d'interprétation étant donné que le traité ne définit pas précisément ce que désigne l'expression «intérêt économique général». Par ailleurs, en l'absence de textes spécifiques sur les SI(E)G, la CJE est tenue de soumettre les opérateurs de service public et les autorités publiques au droit de la concurrence, en particulier si l'activité de service public est effectuée avec des partenaires privés.<sup>53</sup>

La question en jeu en termes de définition et de reconnaissance repose dès lors sur les objectifs fixés pour les SI(E)G qui figurent parmi les valeurs de la Communauté. Il pourrait

<sup>51</sup> «Sans préjudice de l'article 4 du traité sur l'Union européenne et des articles 93, 106 et 107 du présent traité, et eu égard à la place qu'occupent les services d'intérêt économique général parmi les valeurs communes de l'Union ainsi qu'au rôle qu'ils jouent dans la promotion de la cohésion sociale et territoriale de l'Union, l'Union et ses États membres, chacun dans les limites de leurs compétences respectives et dans les limites du champ d'application des traités, veillent à ce que ces services fonctionnent sur la base de principes et dans des conditions, notamment économiques et financières, qui leur permettent d'accomplir leurs missions. Le Parlement européen et le Conseil, statuant par voie de règlements conformément à la procédure législative ordinaire, établissent ces principes et fixent ces conditions, sans préjudice de la compétence qu'ont les États membres, dans le respect des traités, de fournir, de faire exécuter et de financer ces services» (ex-article 16 TCE), JO C 115 du 9.6.2008.

<sup>52</sup> Les hautes parties contractantes, souhaitant souligner l'importance des services d'intérêt général, sont convenues des dispositions interprétatives ci-après, qui sont annexées au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne:

*Article premier*

Les valeurs communes de l'Union concernant les services d'intérêt économique général au sens de l'article 14 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne comprennent notamment:

- le rôle essentiel et le large pouvoir discrétionnaire des autorités nationales, régionales et locales pour fournir, faire exécuter et organiser les services d'intérêt économique général d'une manière qui réponde autant que possible aux besoins des utilisateurs;
- la diversité des services d'intérêt économique général et les disparités qui peuvent exister au niveau des besoins et des préférences des utilisateurs en raison de situations géographiques, sociales et culturelles différentes;
- un niveau élevé de qualité, de sécurité et quant au caractère abordable, l'égalité de traitement et la promotion de l'accès universel et des droits des utilisateurs;

*Article 2*

Les dispositions des traités ne portent en aucune manière atteinte à la compétence des États membres pour fournir, faire exécuter et organiser des services non économiques d'intérêt général.

<sup>53</sup> Voir Donnat F. (2009) in Varin K., Boual J.-C. & Bauby P. (2009).

s'agir de la satisfaction des besoins collectifs (p. ex. développement durable ou cohésion) ou de la responsabilité d'une autorité à satisfaire les besoins sociétaux de ses citoyens. En ce qui concerne plusieurs autres éléments du droit européen (p. ex. liberté économique fondamentale, marchés publics, droit de la concurrence et aides d'État), la définition précise des objectifs et des missions confiées à un fournisseur de SI(E)G est devenue une question essentielle, largement débattue.

### 1.3.2. Intérêt intense affiché par la CE depuis le milieu des années 1990

D'un point de vue juridique et administratif, il est impossible de dresser la liste des nombreux éléments découlant des documents «politiques» et juridiques sur les SIG.<sup>54</sup> La présente section se concentre sur les plus importants et les plus récents.

La communication de la CE sur les SIG remonte à 1996 et à la suite du traité d'Amsterdam (1997), la question des SIG a commencé à être débattue publiquement. D'autres documents ont été publiés à partir de 2000. Après coup, on constate que ces documents ont lancé le débat sur la place et le rôle justes des SI(E)G dans la construction de l'Europe. Les discussions reposaient sur le(s) meilleur(s) instrument(s) de fourniture et de développement de services de qualité respectant le cadre communautaire. Toutefois, dès le départ, les parties prenantes avaient prévu l'ensemble des conséquences de ce débat, à savoir que les SI(E)G, y compris les services sociaux, devraient respecter complètement les principes fondamentaux de l'UE en matière de traitement équitable, de non-discrimination, de transparence et de proportionnalité et respecter non seulement toutes les règles européennes du marché intérieur (quatre libertés fondamentales) et de concurrence (aides d'État), mais aussi le droit européen sur les marchés publics.

En **2003**, la Commission a lancé une consultation publique par l'intermédiaire du **livre vert relatif aux SIG**<sup>55</sup>. Celle-ci a clairement mis l'accent sur les industries et services de réseau (transports, eau, gaz, électricité, télécommunications et services postaux). Les services sociaux et de santé ont été mentionnés, mais n'ont pas été discutés séparément et/ou dans les détails. Le **livre blanc sur les SIG**<sup>56</sup> **qui s'en est suivi en 2004** se concentrait à nouveau principalement sur les industries et services de réseau, ainsi que sur les principes communautaires et la réglementation et les conditions-cadres de leur fonctionnement.

Le livre vert décrivait les principes directeurs de l'approche de la Commission et les nouvelles directions pour les futures actions communautaires. Il reconnaissait l'importance de la capacité des autorités publiques à agir de manière proche des citoyens, en combinant les objectifs de service public à ceux du marché ouvert compétitif, soulignant ainsi

<sup>54</sup> Parmi ceux-ci, citons (liste non exhaustive):

- deux communications de 1996 (JO C 281 du 26.9.1996) et 2000 (JO C 17 du 19.1.2001) décrivant entre autres l'interaction entre les règles communautaires en matière de concurrence et la libre circulation des marchandises et des services d'une part, et les missions de services publics d'autre part;
- la charte des droits fondamentaux en 2000;
- un rapport au Conseil européen de Laeken (COM(2001) 598);
- un non paper en 2002;
- un livre vert en 2003 (COM(2003) 270), où la Commission se concentre sur les industries et services de réseau;
- un livre blanc de 2004 (COM(2004) 374) avec l'introduction du concept des services sociaux et de santé d'intérêt général; et
- une communication de 2007 (COM(2007) 725) sur «Les services d'intérêt général, y compris les services sociaux d'intérêt général: un nouvel engagement européen», qui évalue les progrès depuis le livre blanc de 2004, également à la lumière des dispositions du nouveau traité modificatif. Elle se base sur la consultation publique sur les services sociaux lancée en 2006.

<sup>55</sup> Commission des Communautés européennes (2003), ([http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/gpr/2003/com2003\\_0270fr01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/gpr/2003/com2003_0270fr01.pdf)).

<sup>56</sup> Commission des Communautés européennes (2004).

l'importance de l'accès universel et des principes de qualité, de sécurité et de sûreté, des droits des consommateurs et des utilisateurs, du respect de la diversité et de la nécessité de suivre et d'évaluer les performances. Ce document fixait de larges perspectives pour le développement complet et le large éventail, susceptible de s'étendre encore, des SIG.

Le livre vert reconnaît que «d'autres critères importants pour choisir un mécanisme de financement, tels que son efficacité ou ses effets redistributeurs, ne sont actuellement pas pris en considération dans la législation communautaire. Les retombées du mécanisme sélectionné sur l'investissement à long terme des fournisseurs de services et d'infrastructure et sur la sécurité d'approvisionnement n'ont pas non plus été spécifiquement prises en compte» (par. 91 sous la section 4. 2). Toutefois, cela devrait être le cas.

Dans le livre blanc, la Commission est arrivée à la conclusion que les services de santé et les SSIG avaient un rôle spécifique à jouer en tant que parties intégrantes du modèle européen de société et dès lors, a estimé utile de développer une approche systématique permettant de déterminer et de reconnaître les caractéristiques spécifiques des services de santé et des SSIG et de clarifier le cadre de leur fonctionnement.

Une notion communautaire fondamentale développée à cet égard est le concept de service universel, qui peut être compris comme un ensemble d'orientations de qualité pour les SI(E)G, comme l'universalité, l'accessibilité, le caractère abordable, la continuité, la sécurité, la transparence et la protection des utilisateurs et des consommateurs. En ce qui concerne les deux documents mentionnés plus haut, la CE a lancé un vaste débat sur l'avenir des SI(E)G en Europe, contribuant à un examen exhaustif de ses politiques dans ce domaine. Les acteurs aux niveaux européen et national ont participé aux discussions.

**Les consultations menées par la CE depuis 2005** sont arrivées à la conclusion que le droit communautaire suscitait la suspicion, mais aussi que ses règles étaient souvent interprétées de manière étroite et disproportionnée par rapport à la réalité. C'était le cas des marchés publics et des aides d'État, en particulier dans la sphère sociale. La Commission a noté, par exemple, que depuis le paquet sur les aides d'État de 2005 (ledit «paquet Monti-Kroes»<sup>57</sup>), il n'était pas nécessaire, la plupart du temps, de demander à la Commission un financement complet. Toutefois, vu le faible montant prévu par la règle *de minimis* et la nécessité de respecter une série de conditions (préalables), il faut le vérifier et l'évaluer pour chaque secteur dans chaque État membre.

En **2006**, une **communication sur les SSIG**<sup>58</sup> mettant en œuvre le programme communautaire de Lisbonne a été adoptée. Elle analysait plus avant les questions suivantes, interconnectées: la manière dont le droit européen affecte les tendances générales et sectorielles à la modernisation et les changements dans les SSIG en vue de systématiser davantage les approches et d'améliorer la connaissance de la Commission et des acteurs dans ce domaine. En plus des services de santé, non couverts par cette communication, deux catégories principales de services sociaux se dégagent:

---

<sup>57</sup> L'arrêt Altmark de la Cour a été suivi par le «paquet Altmark», également connu sous le nom de «paquet Monti-Kroes». Celui-ci est composé de trois documents, une directive, une décision et une communication. La directive 2005/81/CE exige de toute entreprise qui «reçoit une compensation de service public sous quelque forme que ce soit en relation avec ce service, et qui exerce d'autres activités» qu'elle procède à une séparation comptable entre les activités pour lesquelles elle reçoit une compensation et les autres. Plus important, la décision 2005/842/CE de la Commission prévoit une sorte d'«exemption collective» vis-à-vis des aides d'État lorsque les conditions Altmark ne sont pas respectées. Enfin, l'«Encadrement communautaire des aides d'État sous forme de compensations de service public» définit la position de la Commission par rapport aux subventions qui ne sont couvertes ni par l'arrêt Altmark (et donc ne constituent pas une aide) ni par la «décision Altmark» (et constituent une aide qui est automatiquement autorisée par la Commission) et établit l'obligation de notification afin d'obtenir une déclaration de compatibilité individuelle. Hatzopoulos V. (2007).

<sup>58</sup> Commission des Communautés européennes (2006b).

- les régimes légaux et les régimes complémentaires de protection sociale, couvrant les principaux risques de la vie, tels que ceux liés à la santé, à la vieillesse, aux accidents du travail, au chômage, à la retraite et au handicap; et
- les autres services essentiels prestés directement à la personne. Ces services jouent un rôle de prévention ou participent à la cohésion sociale et consistent en une aide personnalisée pour faciliter l'inclusion des personnes dans la société et garantir l'accomplissement de leurs droits fondamentaux.

Ces services reposent partiellement sur les infrastructures (p. ex. crèches, maisons de retraite) nécessaires pour leur fourniture.

La **communication de la Commission de 2007**<sup>59</sup>, qui accompagne la communication sur «Un marché unique pour l'Europe du 21<sup>e</sup> siècle», vise à clarifier davantage les concepts liés aux SIG et à évaluer les récents développements du droit communautaire.

Le **traité de Lisbonne**, signé le 13 décembre 2007, contient plusieurs innovations importantes. Entre autres choses, il confère un caractère juridiquement contraignant à la **charte des droits fondamentaux**. Celle-ci peut désormais être invoquée avec une plus grande certitude juridique, surtout dans les motivations de la CJE. Le **protocole sur les SIG** annexé au TFUE reconnaît les SIG et leur rôle dans la cohésion sociale et territoriale. Il souligne également l'importance des services sociaux en vue de la réalisation des objectifs de l'UE et propose une stratégie visant à promouvoir la qualité des services sociaux.

Début 2008, la Commission a lancé un **service d'information interactif** qui offre la possibilité de soumettre par courrier électronique toute question concernant l'application du droit communautaire aux SIG. Dans ce contexte, la Commission a produit deux documents de FAQ pour faciliter l'utilisation de ce service, un sur l'application des règles de marché public aux SSIG et l'autre sur les aides d'État. Toutefois, aucun document n'est juridiquement contraignant, ce qui peut créer des problèmes supplémentaires.

Il faut également garder à l'esprit que la directive relative aux services dans le marché intérieur<sup>60</sup> (**directive Services**) a été adoptée en codécision par le Conseil européen et le PE après plusieurs amendements. La directive modifie la législation du marché en matière de services en facilitant les conditions dans lesquelles un fournisseur de services d'un État membre peut exercer ses activités dans un autre État membre. Les services suivants sont, dans certaines conditions, exclus du champ d'application de la directive: SIG non économiques, services de soins de santé, services sociaux relatifs au logement social et à l'accompagnement des enfants.

### 1.3.3. Évolutions récentes des politiques de l'UE relatives aux SI(E)G

Contrairement à ce que pensait la CE en 2007, le débat est loin d'être terminé. Toutefois, comme le souligne Rodrigues (2009)<sup>61</sup>, l'implication politique de la CE a changé considérablement et plusieurs acteurs n'ont pas la volonté politique suffisante de s'engager à nouveau – après un premier essai en 2003-2005<sup>62</sup> – dans le soutien fondamental à une législation-cadre transversale ou horizontale relative aux «services publics» au niveau européen. Il y a plusieurs raisons à cela, entre autres:

---

<sup>59</sup> Commission des Communautés européennes (2007).

<sup>60</sup> Parlement européen (2006c).

<sup>61</sup> Rodrigues S. (2009), p. 255-256.

<sup>62</sup> Thiry B. (2007).

- les contraintes budgétaires des autorités publiques les empêchent de s'engager dans des politiques d'expansion dans le domaine des services publics – la tendance, même avant la crise, a été de réduire le plus possible le personnel et les coûts – et aucune initiative proactive n'a été prise pour développer ou soutenir les services publics;
- eu égard à la grande diversité des types, tailles et portées des services publics, les problèmes et questions connexes deviennent de plus en plus difficiles à gérer, surtout au vu des différentes dispositions du droit européen qui peuvent les influencer; en conséquence, les autorités locales et régionales n'ont plus nécessairement la même vision que les États nationaux en matière d'organisation des services publics;
- la diversité des fournisseurs-types et les possibilités accrues de satisfaire les besoins a étendu le spectre des acteurs et des parties prenantes et la divergence des intérêts dans le secteur des «services publics»; en conséquence, cela a accru la présence de multinationales et de fournisseurs pluridisciplinaires ou de grandes entreprises nationales privatisées, qui développent actuellement des stratégies totalement différentes de celles d'avant, lorsqu'elles étaient (partiellement) publiques;
- enfin, l'élargissement de l'UE a accru la diversité des situations socio-économiques et politiques; cela rend le dialogue sur une vision commune des services publics plus difficile et aucune majorité au sein du PE ou du Conseil européen ne se dégage pour faire des SI(E)G un dossier prioritaire.

Cependant, il y a encore de nombreuses étapes à franchir et de questions de SI(E)G à discuter en 2010 avant que la CE ne prévoie de nouvelles mesures les concernant:<sup>63</sup>

- la **mise en œuvre de la directive Services** et l'évaluation des services sociaux exclus du champ d'application de la directive seront intéressantes à suivre dans la discussion très animée au sein des États membres sur la notion de «mandat», qui est particulièrement sensible concernant les services sociaux. Le processus d'évaluation mutuelle des régimes d'autorisation, à savoir certaines mesures liées aux exigences imposées soit sur l'établissement des fournisseurs de services, soit sur la fourniture transfrontalière de services, sera également évalué.<sup>64</sup> D'après certaines parties prenantes, aucun pas en avant ne peut être fait en termes d'approfondissement du marché intérieur sans résoudre la question des SSIG,<sup>65</sup>
- L'évaluation du **paquet Monti-Kroes** est prévue pour 2010;<sup>66</sup>
- la CE lancera également des consultations sur les concessions de services;<sup>67</sup>
- l'utilité potentielle de la communication visant à encourager l'utilisation des PPP dans les services publics, les infrastructures et la recherche en Europe sera examinée.<sup>68</sup>

<sup>63</sup> Les informations qui ont permis la rédaction de cette section proviennent principalement de plusieurs numéros récents du News-Europe Bulletin du CELSIG ([www.celsig.org](http://www.celsig.org)) et des informations fournies par le service de surveillance juridique du SSIG-fr (<http://www.ssig-fr.org/>).

<sup>64</sup> [http://ec.europa.eu/internal\\_market/consultations/2010/services\\_directive\\_en.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/consultations/2010/services_directive_en.htm)

<sup>65</sup> Le troisième forum européen sur les SSIG devrait avoir lieu lors de la présidence belge, les 26 et 27 octobre 2010. Les principaux thèmes de discussion seront la qualité des services et les incertitudes juridiques concernant les marchés publics, les aides d'État et le marché intérieur (directive Services).

<sup>66</sup> [http://ec.europa.eu/competition/consultations/2010\\_sgei/index\\_fr.html](http://ec.europa.eu/competition/consultations/2010_sgei/index_fr.html)

<sup>67</sup> [http://ec.europa.eu/internal\\_market/consultations/2010/concessions\\_en.htm](http://ec.europa.eu/internal_market/consultations/2010/concessions_en.htm)

<sup>68</sup> Communication COM (2009) 615 adoptée le 19 novembre 2009 intitulée «Mobilisation des investissements privés et publics en vue d'une relance de l'économie et d'une transformation structurelle à long terme: développement des partenariats public-privé» (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0615:FIN:FR:PDF>).

Le cadre prévoit un financement accru par l'intermédiaire de la Banque européenne d'investissement (BEI), propose des réglementations permettant d'assurer l'équité entre les projets entièrement publics et ceux couverts par les PPP, prévoit la possibilité pour l'UE de participer à des entreprises de droit privé et d'investir dans certains projets, prévoit la possibilité de créer un outil législatif communautaire pour les concessions et propose la création d'un groupe PPP pour l'information et la diffusion des bonnes pratiques;

- le rapport de la **commission IMCO du PE** sur l'**évolution de la passation de marchés publics**<sup>69</sup> et le rapport d'initiative (faisant suite au rapport Hasse Ferreira) de la **commission EMPL du PE** sur les **SSIG** en cours d'élaboration<sup>70</sup> seront discutés;
- l'**intergroupe sur les services publics (SIG-SSIG) du PE**, un groupement non officiel de députés et de parties prenantes, a fixé ses thèmes prioritaires pour 2010: les mesures juridiques possibles à la suite du traité de Lisbonne, la frontière entre les activités économiques et non économiques, les manières dont les SI(E)G sociaux et locaux influencent les échanges, les théâtres d'action des SI(E)G et l'erreur manifeste, le traitement comparable des différents types de SIG (SIEG, SSIG et services non économiques d'intérêt général - SNEIG) et la cartographie du droit européen relatif aux services publics, les caractéristiques résiduelles et universelles des SI(E)G sociaux, une invitation à soumissionner publique (concessions et PPP) et son impact réel, le problème central interne des autorités locales (p. ex. coopération entre municipalités) et, enfin, la politique de cohésion, les objectifs de la cohésion territoriale et les services publics. Cette simple liste *prima facie* illustre les questions multiples, complexes, ambitieuses et nombreuses qu'il reste à traiter dans le vaste domaine des SIG;
- à la suite des travaux entamés dans le cadre de son «Agenda pour l'Europe» adopté en mars 2009, le **Comité économique et social européen** a poursuivi son travail sur la manière dont les responsabilités des SI(E)G doivent être divisées entre l'UE et les États membres, en tenant compte de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne le 1<sup>er</sup> décembre 2009.<sup>71</sup> Cela devrait aider à surmonter l'incertitude qui touche tous les acteurs des SIG (autorités publiques, fournisseurs de services, consommateurs) en raison de l'inadéquation de la législation communautaire directe sur les SIG, qui pousse la CJE et la Commission à l'interpréter au cas par cas. Les SI(E)G européens ou services d'intérêt pour l'Union seront discutés en premier. Un avis d'initiative (TEN/421) est également préparé par le rapporteur Raymond Hencks, intitulé «De quels nouveaux services d'intérêt général avons-nous besoin pour répondre à la crise?»;
- la **charte européenne sur les services locaux et régionaux d'intérêt général**<sup>72</sup>, adoptée en mars 2009 par le **Conseil des communes et régions d'Europe**, souligne, entre autres choses, que les autorités locales et régionales doivent être libres de décider, sans restrictions injustifiées au niveau européen, de la meilleure manière de fournir des services publics à leurs citoyens;
- des pressions éventuelles peuvent enfin être attendues eu égard au **lancement par la Commission de sa «stratégie UE 2020»**, le 3 mars 2010. En effet, cette

<sup>69</sup> Rapport du Parlement européen intitulé «Évolution de la passation de marchés publics» (2009/2175(INI)), 18 mai 2010. Rapporteur: Heide Rühle.

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A7-2010-0151+0+DOC+XML+V0//FR>

<sup>70</sup> Rapporteur: Proinsias De Rossa.

<sup>71</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:128:0065:0068:FR:PDF>

<sup>72</sup> [http://www.ccre.org/docs/charter\\_sgi\\_fr.pdf](http://www.ccre.org/docs/charter_sgi_fr.pdf).

stratégie souligne l'importance de créer un marché unique ouvert des services (sur la base de la directive Services), garantissant la qualité des services fournis aux consommateurs. Cette stratégie n'insiste pas spécifiquement sur les SIG étant donné qu'un tel marché ouvert des services est principalement considéré au regard de la productivité<sup>73</sup>. Toutefois, la stratégie UE 2020, grâce à ses initiatives phares, aborde les questions en jeu dans cette étude: garantir la cohésion sociale et territoriale et donc éviter l'exclusion sociale, moderniser les marchés du travail, améliorer les conditions-cadres et l'accès au financement pour la recherche et l'innovation, accélérer le déploiement de l'internet à grande vitesse et bénéficier d'un marché unique numérique, et encourager la croissance économique grâce à l'utilisation des ressources (énergie renouvelable, modernisation du secteur des transports, efficacité énergétique).

Dans la plupart des questions et débats mentionnés ci-dessus concernant les SI(E)G, la commission REGI insiste sur l'importance du développement territorial pour mettre en place une cohésion sociale et économique, mais souligne et démontre également les énormes investissements faits dans les infrastructures de SI(E)G grâce aux FS et au FEDER. Ces investissements prouvent toute leur importance en temps de crise économique, étant donné que les SI(E)G peuvent atténuer certaines des conséquences sociales et environnementales de ces crises si leur bon fonctionnement est assuré de manière durable. En outre, les SI(E)G prouvent leur rôle de soutien aux politiques de cohésion – comme le montrera le chapitre 3. C'est particulièrement vrai s'agissant des régions rurales, à la traîne et ultrapériphériques: l'encouragement du (re)développement local au moyen des SI(E)G et le soutien à la fourniture transfrontalière de SI(E)G peuvent clairement être considérés comme une mission de solidarité pour la politique de développement régional au niveau européen. Cela crée une valeur ajoutée souvent sous-estimée dans le potentiel global de croissance économique et de développement. En conséquence, même si certaines des questions susmentionnées peuvent sembler assez techniques ou spécifiques, il pourrait être utile de les suivre, afin de garantir que les instruments de politique régionale soient mieux reconnus et soutenus dans un effort conjoint en vue de développer les SI(E)G.

Pour conclure cet aperçu du concept, de la définition et de la législation des SI(E)G dans l'UE, il est important de souligner que l'élaboration d'un cadre commun au niveau européen, à la fois en termes de définition des SI(E)G et de cadre législatif commun pour réglementer la fourniture, le financement et la régulation des services d'intérêt général peut être considérée comme un objectif politique à long terme.

En outre, il a également été suggéré d'introduire le concept de «SIG communautaires». Comme mentionné par ailleurs, divers services aux citoyens pourraient revêtir une certaine valeur au niveau européen s'ils étaient reconnus comme tels, notamment pour promouvoir et servir l'intérêt collectif, mais également la cohésion économique et sociale au niveau européen. Exemples: accès universel à l'internet à grande vitesse pour tous et partout, possibilité d'étude ou de formation abordable afin de permettre aux jeunes de passer 3 ou 6 mois à l'étranger dans un autre État membre, promouvant ainsi la citoyenneté européenne (p. ex. comprendre une autre culture, apprendre une autre langue, développer des contacts, etc.). De même, les SIEG d'infrastructures ayant pour objectif le développement durable, l'environnement et la sécurité, ou la sécurité de l'approvisionnement en énergie peuvent aisément être considérés comme d'importance européenne, dépassant les intérêts des États membres. Citons, par exemple, les services d'énergie et de transport impliquant des activités transfrontalières centralisées au niveau

---

<sup>73</sup> <http://ec.europa.eu/eu2020/pdf/COMPLET%20EN%20BARROSO%20%20%20007%20%20Europe%202020%20-%20EN%20version.pdf>.

européen, qu'ils concernent le transport aérien ou les réseaux énergétiques<sup>74</sup> (question d'un gestionnaire européen des réseaux de transport de gaz et de la meilleure intégration des réseaux nationaux de transport d'énergie grâce aux RTE, par exemple).

En novembre 2009, le Comité économique et social européen a publié un avis d'initiative (TEN/389), avec Raymond Hencks comme rapporteur, sur «Les services d'intérêt économique général: quel partage des compétences entre l'UE et les États membres?». <sup>75</sup> Sur la base de l'article 14 TFUE, grâce à «une base juridique d'application générale pour le législateur communautaire en matière de SIEG», le Comité souhaite étudier la valeur ajoutée et le contenu possible des initiatives européennes afin de clarifier, entre autres, dans quels domaines les **SIG communautaires** sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union. Le Comité affirme que: «Le fait que les États aient la compétence de principe de définir les SIEG n'enlève rien aux compétences de l'UE de définir, à son niveau, des SI(E)G, dès lors que cela apparaît nécessaire pour mettre en œuvre les objectifs de l'Union et proportionné à ces objectifs». <sup>76</sup> Il ajoute: «l'Union, qui a des responsabilités dans la promotion du niveau et de la qualité de vie sur tout le territoire européen, a également certaines responsabilités par rapport aux instruments de mise en œuvre des droits fondamentaux et de la cohésion sociale». <sup>77</sup> Et poursuit: «Même si pour certains services comme les agences communautaires, entre autres celles chargées de la sécurité maritime, alimentaire, ferroviaire, ou celle responsable pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures, ou encore les services "Ciel unique" ou "Galileo", la référence juridique aux SIG et SIEG n'a pas été faite, ces services répondent de par leur nature à un intérêt général européen». <sup>78</sup>

Le Comité économique et social européen avait toutefois déjà publié deux autres avis antérieurs sur des **SIG européens possibles en matière d'énergie**<sup>79</sup>. Mais le Comité a été forcé de reconnaître que «l'idée de créer des services européens de l'énergie n'a pas encore trouvé d'accueil favorable auprès des décideurs politiques».

Même si les arguments en faveur de services publics européens ou de SI(E)G au niveau communautaire sont nombreux, et qu'il existe aujourd'hui suffisamment d'instruments juridiques, qui sont mentionnés dans la réflexion conduite par le réseau «Penser public»<sup>80</sup>, le débat politique sur une législation-cadre en faveur des services publics, notamment au niveau européen, n'en est qu'à ses balbutiements. <sup>81</sup>

#### 1.4. Organisation de la fourniture de services

Les SI(E)G ont traversé un processus de modernisation en raison de la concurrence croissante, de l'évolution technologique et des contraintes du budget public. Cette modernisation ne concerne pas uniquement les services et administrations publics, mais

<sup>74</sup> Voir le livre vert de la Commission européenne (COM(2008) 782) intitulé «Vers un réseau d'énergie européen sûr, durable et compétitif».

<sup>75</sup> [http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifiant=ces\ten\ten389\ces1696-2009\\_ac.doc&language=FR](http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifiant=ces\ten\ten389\ces1696-2009_ac.doc&language=FR).

<sup>76</sup> Ibidem, par. 4.7.

<sup>77</sup> Ibidem, par. 4.9.

<sup>78</sup> Ibidem, par. 4.11.

<sup>79</sup> Avis du Comité économique et social européen «Les conséquences sociales de l'évolution du binôme transports/énergie» (CESE 1293/2008) et sur le «Livre vert - Vers un réseau d'énergie européen sûr, durable et compétitif», (CESE 1029/2009), avec M<sup>me</sup> Batut comme rapporteure pour les deux avis.

<sup>80</sup> Voir la dernière section des procédures de leur colloque (juin 2006) intitulée «Faut-il une doctrine des services publics en Europe?» ([http://www.lulu.com/items/volume\\_62/1727000/1727171/1/print/1727171.pdf](http://www.lulu.com/items/volume_62/1727000/1727171/1/print/1727171.pdf))

<sup>81</sup> Pour un avis négatif sur ce point de vue, voir Bauby P., Castex F. (2010).

également les tiers du secteur de la fourniture de services, qui devront de plus en plus nouer des relations contractuelles avec les autorités de financement.

#### 1.4.1. Libéralisation et privatisation

**Ces trente dernières années, avec les tendances à la libéralisation et à la privatisation, la fourniture de SI(E)G a traversé un processus étendu de réforme dans de nombreux pays, notamment sous la forme de la cession des propriétés publiques.** Toutefois, les politiques de privatisation de l'UE, souvent introduites parallèlement à la libéralisation accrue et à l'ouverture des marchés dans les secteurs concernés, ont eu des dates de début, des intensités et des durées différentes.<sup>82</sup> Dans certains pays, les entreprises publiques jouent toujours un rôle important dans la fourniture des SIG, conservant parfois un pouvoir monopolistique sur les marchés concernés et entrant parfois en concurrence avec des entreprises privées. Toutefois, la privatisation n'est pas toujours concrète et concerne parfois uniquement une transformation purement formelle ou juridique, les autorités publiques conservant la majorité des parts.

Globalement parlant, les autorités nationales et publiques à tous les niveaux territoriaux ont de plus en plus tendance à confier les SIG à des entreprises privées et publiques qui doivent agir dans le respect des règles de concurrence. Les autorités publiques, qui traditionnellement étaient responsables de la production dans de nombreux secteurs, sont désormais responsables de la réglementation globale. La répartition des responsabilités de la production, du financement et de la garantie s'accompagne également généralement d'une redistribution du risque économique.

**Dans les industries de réseau, un vaste processus de libéralisation et d'ouverture des marchés a été mené initialement pour améliorer les performances et générer des bénéfices macroéconomiques.** Le processus d'ouverture des industries de réseau a eu deux incidences principales: premièrement, le démantèlement des monopoles intégrés verticalement a rendu certains segments du marché plus contestables en permettant à des entreprises d'entrer sur le marché et par là d'influencer sa structure. Deuxièmement, la libéralisation a influencé les frontières des marchés individuels en les rendant plus perméables aux flux de capitaux et aux échanges transfrontaliers. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)<sup>83</sup> a mis au point un indicateur synthétique des conditions réglementaires dans ces industries sur la base d'une réglementation des entrées, d'une appropriation publique, d'une structure de marché, de l'intégration verticale et des contrôles des prix, démontrant une déréglementation considérable au cours des années 1990, surtout dans les secteurs des télécommunications et des compagnies aériennes.<sup>84</sup>

La libéralisation des industries de réseau était supposée accroître leur efficacité et ainsi bénéficier aux consommateurs. Toutefois, les constatations empiriques concernant les prix et les consommateurs dans l'UE sont restées mitigées. L'effet de la concurrence devait théoriquement faire baisser les prix, mais en pratique, les prix dans les industries de réseau n'ont montré aucune relation cohérente avec l'évolution générale des prix ces dix dernières années.<sup>85</sup> **Si certains résultats empiriques ont confirmé le rôle positif de la concurrence, d'autres contredisent ces prescriptions, en particulier en ce qui concerne la privatisation et le dégroupage. Dans certains cas, on a constaté un**

---

<sup>82</sup> Estache A., Goicoechea A. (2005).

<sup>83</sup> Pour une explication des données Regref de l'OCDE, voir Conway P. et Nicoletti G. (2006).

<sup>84</sup> DG ECFIN (2007).

<sup>85</sup> Lobina E., Hall D. (2008).

**effet négatif ou neutre sur les prix, avec des conséquences négatives pour les consommateurs dans certains secteurs et certains pays.**<sup>86</sup>

En outre, l'introduction de principes de marché dans les SI(E)G a généré des effets positifs, en particulier sur la couverture territoriale (surtout dans le secteur des télécommunications), le développement technologique, le caractère abordable (p. ex. transport aérien régional) et la qualité des services. Toutefois, ces principes ont également pu jouer contre la cohésion. Les possibilités et les incitations financières ont, dans une certaine mesure, conduit les fournisseurs «à chercher à exercer leurs activités dans les segments les plus profitables d'un marché, et à éviter les coûts élevés et les faibles bénéfices liés à la fourniture à des consommateurs plus pauvres ou à des communautés plus isolées».<sup>87</sup>

Toutefois, les protestations des syndicats et des consommateurs, ainsi que les discussions au sein des institutions de l'UE (PE, CdR, Comité économique et social) ont soit retardé l'application totale des directives sur la libéralisation, soit permis de revenir en arrière sur certains points par rapport aux intentions initiales de la CE. C'est notamment le cas dans les secteurs de la poste et du rail. Des problèmes ont également surgi au niveau national, par exemple la mise en danger de l'approvisionnement énergétique en Hongrie à la suite de la libéralisation et de la privatisation des infrastructures et la forte hausse des prix aux consommateurs dans les secteurs de l'électricité et du gaz en Belgique. Cela a poussé le régulateur ou les décideurs politiques à prendre des mesures pour réviser les lois ou imposer à nouveau une réglementation aux fournisseurs de SI(E)G. Les modes de financement et les questions de financement de la fourniture de services (dans toutes ses dimensions) sont souvent la principale source du problème.

#### **1.4.2. Types d'opérateurs**

En fonction du service, du secteur et du pays (voire de la région), la fourniture du service peut être assurée par (ou être confiée à) différents types d'opérateurs. Dans de nombreux États membres, le statut juridique de ces opérateurs a subi beaucoup de changements ces trente dernières années.

**Les fournisseurs de SIG ne sont plus uniquement des entités publiques, et de nombreuses organisations de ce type travaillent en parallèle dans le même domaine.** Il s'agit notamment des administrations publiques et des autorités territoriales, des entreprises publiques, privées et mixtes, des partenariats public-privé ou public-public, des coopératives et d'autres entreprises de l'économie sociale et organismes de charité.

En outre, un fournisseur peut être petit ou grand, agir à l'échelle ou au niveau local uniquement (surtout dans les zones rurales et reculées), agir en tant qu'entreprise historique nationale ou régionale ou être un conglomérat multinational qui peut même avoir son siège central en dehors de l'Europe. Un fournisseur peut également se concentrer sur un service ou une activité unique ou fournir plusieurs services.

---

<sup>86</sup> Fiorio, C. V., Florio, M. (2010), *Would you say that the price you pay for electricity is fair? Consumers' satisfaction and utility reform in the EU*. Energy Economics, à venir. Voir aussi, pour une analyse du secteur de l'électricité: Fiorio, C. V., Florio, M., Salini, S., Ferrari, P. (2007) *Consumers' Attitudes on services of general interest in the EU: Accessibility, Price and Quality 2000-2004*. Fondazione Eni Enrico Mattei (FEEM), document de travail. Bacchiocchi, E., Florio, M., Gambaro, M. (2008) *Telecom Prices, Regulatory Reforms and Consumers' Satisfaction: Evidence for 15 EU Countries*. Université de Milan, DEAS, documents de travail.

<sup>87</sup> CIRIEC (2004), p. 63.

**Les types de fournisseurs se sont fortement diversifiés à la suite de la libéralisation et la réglementation nécessaire qui s'en est suivie a dû s'adapter aux différents scénarios dans les divers secteurs et régions.**

La mondialisation des échanges économiques a donné lieu à l'émergence d'opérateurs et de fournisseurs de services transnationaux, permettant aussi l'exportation des techniques et du savoir-faire. Jadis soumis uniquement aux réglementations nationales, ces opérateurs ont grandi et se sont adaptés à un marché européen intégré beaucoup plus important (avec toutes ses nouvelles opportunités), tirant ainsi pleinement profit des économies d'échelle qu'ils ne pouvaient réaliser au niveau national et agissant désormais comme des acteurs mondiaux. Cela a également conduit à la concentration des fournisseurs. Les frontières disparaissent, principalement en raison de l'utilisation croissante des solutions et dispositifs TIC, mais aussi parce que les travailleurs et les utilisateurs/bénéficiaires des services traversent les frontières. Les attentes en termes d'interconnexion et de disponibilité continue des services par delà les frontières sont également croissantes.

#### 1.4.3. Modèles de fourniture

En fonction du pays, du secteur et du stade de la libéralisation (à savoir l'intensité de la concurrence ainsi que le niveau de dégroupage des fonctions<sup>88</sup>), le fournisseur peut se trouver dans une situation de monopole (privé ou public) ou en pleine concurrence avec plusieurs autres opérateurs dans un marché partiellement ou totalement libéralisé.

La procédure régissant le choix du fournisseur ou l'attribution de la mission de service public au fournisseur est également pertinente pour bien comprendre l'évolution de la fourniture d'un service. Ces procédures peuvent inclure des attributions internes, directes, une soumission/concession directe, les PPP ou la libéralisation partielle ou totale de l'entrée.

Dans tous les secteurs et pays, il existe plusieurs modèles de fourniture. Il n'y a pas un moyen unique ou une classification communément utilisée des modes de fourniture, mais ceux-ci peuvent être classés en partant du mode totalement public et moins autonome (l'administration publique) jusqu'aux acteurs totalement privés et moins réglementés (p. ex. une entreprise par actions commune dans un marché ouvert et pleinement libéralisé avec une faible réglementation sectorielle, comme par exemple, dans la radiodiffusion).

On constate également une tendance importante à la réforme des services publics, notamment une **nouvelle gestion publique**. Cela renvoie à un large éventail de réformes conçues pour moderniser le secteur public et doter ces organisations d'une structure plus proche de celles des entreprises, de les orienter davantage vers le marché et de les rendre plus rentables. La gestion déléguée, les PPP, les partenariats avec les organisations du tiers secteur et le développement d'agences participant à la gestion des services peuvent être considérés comme des aspects de ces activités de réforme.

La gestion déléguée<sup>89</sup> peut être considérée comme étant d'origine française dans plusieurs services publics locaux (eau, égouts, transports urbains) où les concessions et les mandats sont utilisés depuis longtemps. Elle se base sur un contrat de droit public conclu pour la fourniture d'un service public où la rémunération des délégués dépend largement des résultats d'exploitation. La gestion du service est confiée à une entité juridique, qui peut

---

<sup>88</sup> Le dégroupage renvoie à la séparation entre la fonction d'opérateur et la fonction réglementaire.

<sup>89</sup> Voir entre autres Hall D., De la Motte R. & Davies S. (2003) pour une brève description: <http://www.epsu.org/IMG/doc/PPP-defs.doc>.

être une entreprise privée, un particulier, une entreprise semi-publique locale, une association, une autre autorité locale ou une corporation publique non contrôlée par l'autorité locale qui délègue.

## Cadre 2: Catégories des modes de fourniture des SI (E)G

### MODES DE FOURNITURE DES SI (E)G

Quatre catégories «simples» de modes de fourniture de SI(E)G peuvent être proposées, même s'il y aura de nombreuses zones grises entre elles en raison des arrangements spéciaux, des partenariats ou des accords de coopération de longue date et des réglementations:

- le modèle d'administration publique (activités totalement internes, sans partenaires externes), sans dégroupage des fonctions. Ici, l'opérateur public est responsable de la réglementation et de la fourniture du service et gère le système;
- l'opération directe via une entreprise publique ou mixte (autonome) au moyen, généralement, de contrats de gestion;
- la gestion déléguée à des entreprises publiques, mixtes ou privées; et
- la fourniture par un opérateur agissant dans un marché libre mais réglementé.

Dans le cas des entreprises mixtes, comme certaines de ces spécificités peuvent influencer l'application des règles européennes, plusieurs sous-catégories doivent être prises en compte, en fonction des éléments suivants:

- le pourcentage d'actions en capital détenues par le secteur privé;
- l'autonomie/indépendance de l'opérateur en matière de décision; ou
- le partenariat ou les arrangements contractuels entre les partenaires au sein de l'entité mixte.

Source: Auteurs

**Il existe plusieurs catégories de gestion déléguée qui diffèrent dans leur mode de financement et de partage des risques.** La durée de la délégation du service peut également varier en fonction des secteurs, des réglementations et des habitudes, et il y a également des règles de renouvellement des contrats. Dans tous les cas, un document ou un contrat doit fixer les conditions, objectifs et missions de la fourniture déléguée de services.

**Dans le cas des concessions et des mandats, le sous-traitant/délégué est payé par les utilisateurs et assume une part du risque d'exploitation.** Une concession au sens strict du terme implique que l'entreprise privée est pleinement responsable de la gestion du système et des investissements nécessaires dans les infrastructures; elle est donc responsable de les financer à son propre risque.<sup>90</sup> Lorsqu'elle n'octroie qu'une concession ou un bail d'exploitation, la municipalité reste propriétaire de l'infrastructure et reste responsable des investissements dans le système tandis que l'entreprise privée preste le service et effectue la maintenance à son propre risque. En ce qui concerne l'analyse coût-bénéfice<sup>91</sup> à long terme, cette différence est importante lorsqu'un financement public européen (partiel) est octroyé à un nouveau projet d'investissement, et qu'on ne sait pas à

<sup>90</sup> Les concessions construction-exploitation-transfert sont généralement de ce type.

<sup>91</sup> Commission européenne (2008).

l'avance comment l'infrastructure sera exploitée et gérée plus tard, ni même si elle sera vendue.

### Cadre 3: Le cas particulier du partenariat public-privé

#### LE CAS PARTICULIER DU PARTENARIAT PUBLIC-PRIVE

Il existe plusieurs définitions du PPP et ses classifications doivent encore être finalisées au niveau de l'UE.<sup>92</sup> Il y a deux formes principales de PPP: les contrats de concession où l'entreprise est payée par les droits d'utilisation, et les initiatives de financement privé (IFP), où l'autorité publique paye l'entreprise. Une autre forme de collaboration entre entités publiques et privées est les «PPP institutionnels», qui impliquent la constitution d'une joint venture.<sup>93</sup> Ces arrangements sont en particulier motivés par les limitations de fonds publics pour couvrir les besoins d'investissement et par les efforts pour accroître la qualité et l'efficacité de la fourniture de services publics.

La présence des PPP a gagné en pertinence. Les PPP peuvent se révéler appropriés pour financer les programmes d'investissement (la construction/maintenance des routes et structures connexes majeures) lorsqu'il y a une bonne raison d'impliquer le secteur privé, que ce soit pour des questions de gestion, de connaissance technique ou R&D ou de possibilités de retour sur investissement en capital intéressant. Toutefois, «un problème majeur pour attirer les investisseurs privés est qu'ils ont différents objectifs, aspirations et une aversion plus élevée pour les risques que les organes publics. Les acteurs privés peuvent jouer un rôle actif dans le financement des projets si des incitations sont fournies».<sup>94</sup>

Les récentes constatations de l'UE ont montré que les arrangements PPP pouvaient être utilisés comme instruments additionnels et complémentaires pour répondre aux besoins en infrastructures et en services dans un large éventail de SIG. Les principaux avantages sont l'obtention de fonds supplémentaires et la hausse de l'efficacité. Toutefois, il est important de tenir compte non seulement des difficultés pour concevoir, mettre en œuvre et exécuter ces SIG, mais également de contrôler leurs résultats et les nouveaux défis créés par leur présence. En particulier, le respect des règles de concurrence et de transparence ainsi que la réalisation de l'intérêt public méritent une attention particulière.<sup>95</sup> Les contrats PPP en Europe sont le plus souvent utilisés dans le secteur des transports (82 % de la valeur de tous les PPP terminés, actuels et projetés) avec un rôle mineur pour d'autres services tels que les soins de santé, l'éducation, les déchets et l'eau.<sup>96</sup>

Source: Auteurs sur la base des notes de bas de page 87-92.

**Le marché public est un autre moyen de transférer des tâches ou de déléguer des services à des tiers, par lequel le sous-traitant est payé directement par les autorités publiques qui lui ont confié le service.** Plus généralement, il fait référence à l'achat de marchandises, de services et de travaux publics par les gouvernements et les

<sup>92</sup> «Il est possible de définir les PPP comme tout projet dans lequel les investissements (ou une partie de ceux-ci) proviennent du secteur privé et où il existe un contrat réglementaire entre les secteurs privé et public en termes d'allocation des risques pour la fourniture de l'infrastructure et/ou des services. Le niveau de complexité des PPP diverge entre les secteurs, les types de projets et les pays, en fonction des mécanismes de réduction des risques et de l'utilisation du financement du projet». Commission européenne (2008), p. 232.

<sup>93</sup> Hall D. (2008).

<sup>94</sup> Commission européenne (2008), p. 43.

<sup>95</sup> Commission européenne (2003).

<sup>96</sup> DLA Piper (2007).

autorités publiques, ainsi que des utilités publiques à la suite d'une procédure d'appel d'offres ouvert (ou de passation de marché) visant à collecter plusieurs offres de fournisseurs souhaitant fournir ces marchandises, services et travaux à un certain prix et dans le respect de certaines conditions et spécifications. Après une telle procédure, les autorités publiques attribuent le marché au «meilleur» soumissionnaire.

Les règles et procédures juridiques de l'UE en matière d'attribution des marchés publics se basent sur le **principe fondamental de transparence**. Elles s'appliquent dès lors que les autorités publiques entendent conclure un contrat d'intérêt financier avec une entreprise juridiquement distincte dans laquelle elle détient un holding avec une entreprise privée.<sup>97</sup> À l'inverse, lorsque les autorités et les entités publiques attribuent ou délèguent la fourniture de services à d'autres départements internes<sup>98</sup>, les règles de marché public ne s'appliquent pas. Dans ce cas, un service donné est alors transféré d'un organisme public à un autre et la relation entre les deux est considérée comme si étroite que cette dernière est équivalente à une entité interne.

Le recours au marché ou à la production interne est un choix des autorités publiques elles-mêmes, et ce choix a des conséquences sur les coûts de transaction. Il faut être conscient que l'attribution de marchés concurrentiels est le corollaire de la décision de renoncer à la production interne d'un service. En conséquence, les autorités publiques doivent **respecter les règles européennes applicables** dès lors qu'elles n'assurent pas la pleine production du service en interne.<sup>99</sup> Le cas échéant, les marchés publics concernent tous les services requis par des entités publiques. Les marchés publics s'appliquent en principe à tous les arrangements financiers des autorités publiques concernant les services que l'État ne fournit pas lui-même.

Par ailleurs, **il existe différentes procédures de passation des marchés publics et des concessions**, ainsi que des règles différentes pour les travaux et les services transfrontaliers.

En ce qui concerne l'applicabilité du droit des marchés publics, une question surgit quant à la mesure dans laquelle les contrats de fourniture de SIG peuvent être attribués conformément à des conditions «sociales» distinctes. Les considérations sociales sont des critères additionnels fixés dans les appels d'offres publics pour souligner certaines caractéristiques liées aux objectifs politiques dans le domaine social.<sup>100</sup>

En cherchant la meilleure solution (le plus souvent le meilleur prix puisque c'est un critère objectif facile à évaluer), les procédures de passation des marchés concurrentiels peuvent ne pas **prendre en compte les externalités ou les bénéfices externes pour la communauté qui, par définition, ne sont pas nécessairement traduits dans le prix**. L'insertion de critères additionnels peut y contribuer. La difficulté consiste à exprimer et à définir ces critères objectivement au moyen d'indicateurs et de variables mesurables pour

---

<sup>97</sup> CJE, affaire C-26/03, *Stadt Halle*, 2005, RCE I-0001.

<sup>98</sup> Aujourd'hui, la définition interne est déterminée par la jurisprudence de la CJE.

<sup>99</sup> Durviaux A.L. (2006).

<sup>100</sup> L'introduction de critères sociaux dans les procédures de passation de marchés a trait, par exemple, à la promotion de certains groupes sur le marché du travail, p. ex. les femmes, les personnes handicapées, les chômeurs de longue durée ou la promotion des entreprises qui engagent des stagiaires ou des personnes handicapées. La CJE a, par exemple, accepté que dans le choix final des soumissionnaires, il convienne d'accorder la préférence à un entreprise qui fournit du travail aux chômeurs de longue durée si ce critère est rendu public dès le départ.

comparer les offres et vérifier leur fourniture effective a posteriori, ainsi que la transparence de la procédure.<sup>101</sup>

**Dans le secteur particulier des services sociaux**, plusieurs parties prenantes, en particulier issues du secteur de l'économie sociale<sup>102</sup>, ont noté que les marchés publics avaient un impact négatif sur l'innovation car ils conduisaient à des solutions harmonisées pouvant s'avérer inappropriées pour les groupes à besoins multiples. Ces parties prenantes suggèrent également que les marchés publics peuvent avoir des effets nuisibles pour les bénéficiaires qui ont besoin de services à long terme et que cela peut conduire à une réduction du nombre et des types de fournisseurs.

## 1.5. Financement des SI (E)G

Le financement d'un service d'intérêt général est étroitement lié à sa méthode d'organisation et de fourniture<sup>103</sup>, et les objectifs qui lui sont attribués, y compris la possibilité d'intégration sociale, entraînent inévitablement des coûts.

### 1.5.1. Coûts liés à la fourniture de SI (E)G

La première difficulté consiste à déterminer tous les coûts clairement et à l'avance. Les coûts peuvent varier en fonction du service et du secteur concernés. Ils doivent couvrir:

- les infrastructures nécessaires et la connexion du producteur à l'utilisateur ou d'un utilisateur à l'autre (dans le but d'arriver à une couverture totale<sup>104</sup>), y compris le coût de l'emprunt de capitaux;
- les équipements additionnels nécessaires pour utiliser le service;
- les investissements continus dans la R&D, les infrastructures et les équipements nécessaires pour suivre l'évolution technologique et le développement durable à long terme;<sup>105</sup>
- le personnel nécessaire pour assurer la fourniture continue du service (cela pourrait être l'élément le plus coûteux dans plusieurs SIG et SSIG non économiques);
- les exigences et/ou contraintes particulières comme les spécifications environnementales ou les «clauses sociales»<sup>106</sup> (p. ex. l'obligation de former les travailleurs dans le cadre du contrat);

<sup>101</sup> Pour une discussion approfondie des questions liées aux appels d'offres concurrentiels pour les SIEG, voir notamment le CIRIEC (sous la coordination de Cox H.) (2003) avec une mise à jour dans Boggetti G. & Obermann G. (2008) et Cox H. (2008). Pour une actualisation juridique récente sur les dernières affaires de la CJE liées à ces questions, voir Bovis C. H. (2009) et Frenz W. & Schleissing P. (2009).

<sup>102</sup> Entre autres, huit réseaux européens de fournisseurs de services sociaux, tous membres de la plate-forme sociale et rassemblés dans l'Informal Network of Social Service Providers (INSSP): Caritas Europa, Eurodiaconia, Association européenne des prestataires de services pour les personnes handicapées (EASPD), Comité européen des associations d'intérêt général (CEDAG), Fédération européenne des associations nationales travaillant avec les sans-abri (FEANTSA), European Platform for Rehabilitation (EPR), SOLIDAR et Workability Europe. Pour des exemples, voir notamment un rapport de l'INSSP de mai 2010 (<http://cms.horus.be/files/99931/MediaArchive/3-INSSP-input-European-quality-framework-280510.pdf>), ainsi qu'un entretien de juin 2009 avec Marie-Hélène Gillig, ancienne députée européenne française: <http://www.fonda.asso.fr/Tribune-197-Quelle-politique.html>

<sup>103</sup> Les ressources, besoins, habitudes et caractéristiques géographiques ne sont pas les mêmes dans le Nord de la Finlande que sur une île grecque reculée ou qu'en Slovaquie, qui ne possède pas de littoral.

<sup>104</sup> Le prix et le coût de cette architecture en réseau varie fortement d'une région à l'autre (voir caractéristiques géographiques, densité de population, réalités socioéconomiques et conditions de vie, etc.).

<sup>105</sup> La technologie peut contribuer à surmonter le manque de ressource ou l'éloignement.

<sup>106</sup> Il convient de noter que, conscientes des coûts liés aux clauses sociales, plusieurs autorités publiques se gardent de les imposer pour ne pas augmenter les coûts du service à fournir.

- la dimension sociale des SIG et des OSP, en particulier ceux qui comportent une dimension ou une connotation relationnelle;<sup>107</sup> et
- les coûts additionnels liés aux nouveaux modes de fourniture ou de financement.

En outre, les entreprises en charge des SI(E)G devraient fournir le service dans de bonnes conditions économiques (y compris un «bénéfice raisonnable» ou une marge «normale», mais aussi un flux de trésorerie suffisant) et rester par là sur le marché pour poursuivre leurs activités. Comme l'affirme la CJE: «les coûts attribués au SI(E)G peuvent couvrir tous les coûts variables occasionnés par la fourniture du service d'intérêt économique général et une rémunération appropriée des capitaux propres affectés au service d'intérêt économique général».<sup>108</sup>

On pourrait ajouter aux coûts susmentionnés ceux assurant que les citoyens ont la capacité/l'aptitude<sup>109</sup> d'utiliser le système et de contrôler les ressources et les services proposés.<sup>110</sup>

Ainsi, en plus des coûts privés définis (en particulier la part des coûts consacrés aux OSP), la principale difficulté réside dans l'évaluation des coûts non privés (externes et sociaux) liés aux rôles vastes et complexes des SIG.<sup>111</sup>

### 1.5.2. Modes de financement et implications

Il y a plusieurs moyens de financer les coûts globaux liés à la fourniture de SI(E)G. Les subventions publiques et l'aide européenne (en particulier les FS<sup>112</sup>) sont la principale source pour couvrir les investissements en infrastructures. Parmi les autres moyens, citons les montants versés par les utilisateurs (p. ex. les droits d'accès additionnels, les incitations fiscales ou les chèques services), les compensations de services publics versées par les autorités publiques<sup>113</sup>, les fonds de financement sectoriels spécifiques, les subventions croisées entre les activités lucratives et non lucratives grâce à des droits exclusifs et l'égalisation généralisée des coûts prévus.

**Tous les SIG sont financés par une combinaison d'impôts (directs, indirects et cotisations de sécurité sociale) et/ou de droits d'utilisation comprenant des éléments de subventions croisées.** Les impôts et les droits d'utilisation restent les dernières sources de financement même dans les diverses formes de PPP ou d'IFP. Ces arrangements ont principalement pour effet de changer les mécanismes d'emprunt pour rediriger le paiement des coûts du capital par les utilisateurs (ou le secteur public) vers l'opérateur privé. Ces paiements restent basés sur les impôts ou les droits d'utilisation, mais s'étendent sur des échelles de temps différentes.

---

<sup>107</sup> Ce n'est pas seulement le cas des services sociaux. Un service bancaire universel peut entraîner une hausse du temps passé avec certains consommateurs, mais comment évaluer ce temps et la «perte de productivité» éventuelle, et donc les mesurer (à l'avance) et les compenser?

<sup>108</sup> Voir l'arrêt de la Cour du 3 juillet 2003 dans les affaires conjointes C-83/01P, C-93/01P et C-94/01P Chronopost SA.

<sup>109</sup> Voir le concept de «capacité» développé par Amartya Sen.

<sup>110</sup> En effet, vu le développement technologique croissant des sociétés occidentales, la fracture numérique devient une question d'intérêt public réel (voir personnes âgées, personnes à faibles revenus, personnes handicapées, etc.) avec l'émergence d'une nouvelle classe d'analphabétisme.

<sup>111</sup> Pour plus d'explications sur le financement des SIG, voir Obermann G., Hall D. & Sak B. (2005) et Sak B. (2004).

<sup>112</sup> Comme il ressort du tableau 1 dans l'introduction de la présente étude.

<sup>113</sup> À l'exclusion des surcompensations non autorisées par les traités européens.

Plusieurs législations et lois au sein des États membres et au niveau de l'UE portent sur le financement des SI(E)G, et la question de savoir si le service est considéré comme économique ou pas est essentielle. En effet, toutes les dispositions juridiques et administratives ont des conséquences pour le financement autorisé des SIG.

Les textes européens les plus récents exigent la transparence ainsi que la définition préalable des missions assignées aux SI(E)G, notamment pour éviter la surcompensation des dispositions des SI(E)G. Une définition préalable devrait être donnée via un acte officiel indiquant la nature précise des OSP et les entreprises et territoires concernés, ainsi que les conditions de fourniture (prix abordable, qualité, conditions de travail et relations) et les mécanismes de financement, de réglementation et d'évaluation qui s'ensuivent.<sup>114</sup>

La concurrence accrue et la baisse des finances publiques requièrent une efficacité accrue et la recherche d'une meilleure qualité pour continuer à répondre aux besoins des personnes. Toutefois, pousser à une concurrence excessive dans la fourniture de services sociaux en particulier comporte un risque d'uniformité et d'harmonisation des solutions proposées par certains fournisseurs plus importants, qui peuvent ensuite sous-traiter la fourniture locale de services, mais en mettant à disposition des moyens financiers très limités.

### 1.5.3. Caractère abordable

L'application du concept de caractère abordable est une question clé car elle aide à arriver à une cohésion économique et sociale au sein des États membres. Les critères de détermination des prix ou factures abordables doivent être définis par les États membres. Ces critères peuvent être liés, par exemple, au taux de pénétration ou au prix du panier de services de base en proportion des revenus disponibles<sup>115</sup>. Toutefois, une attention particulière devrait être accordée aux besoins et aux capacités des groupes vulnérables et marginalisés.

Le caractère abordable peut être estimé en utilisant un indice du pourcentage du revenu annuel qu'un consommateur doit verser pour pouvoir bénéficier pendant un an d'un service donné. Dans le secteur de l'énergie, la pauvreté en carburant et l'accessibilité sociale des factures énergétiques sont généralement définies de manière «objective», bien qu'arbitraire, relativement à une part de revenus «excessive» liée au paiement des factures énergétiques. En fait, pour les personnes bénéficiant le moins de la répartition des revenus, la charge des factures peut être substantielle. Le même indicateur est également utilisé dans le secteur de l'eau pour mesurer le caractère abordable insuffisant. En principe, ce concept pourrait s'appliquer de manière similaire à d'autres secteurs.

**Une fois qu'un niveau abordable a été fixé, l'État membre doit veiller à ce que ce niveau soit effectivement disponible** en mettant en place un mécanisme de contrôle des prix et des subventions ciblées. Ce même caractère abordable est soumis aux changements sociaux. Les niveaux de prix varient en fonction des pays, régions, du temps et de l'évolution technologique, mais la question du caractère abordable est compliquée par les changements dans la volonté des personnes de payer pour une qualité donnée de

---

<sup>114</sup> Il est toutefois difficile d'être exhaustif parce que tout n'est pas prévisible, en particulier lorsque les services sont fournis par des sous-traitants ou influencés par des missions en délégation. En effet, ces dernières – envisagées, soit dit en passant, par les autorités publiques pour des raisons budgétaires – peuvent fournir des services à un prix plus faible. Toutefois, il faut alors veiller à garantir la qualité (notamment les conditions de travail) et à exercer un contrôle efficace. Cela requiert la définition et la détermination d'indicateurs ad hoc basés sur des informations fiables et vérifiables.

<sup>115</sup> DG ECFIN (2007).

services, qui peuvent conduire à un fossé entre les niveaux de prix et la satisfaction des consommateurs. En outre, les services peuvent être substituables (p. ex. poste, téléphone, télécopie, courrier électronique et messagerie texte; électricité ou gaz; rail ou bus), et leurs prix respectifs joueront un rôle dans leur utilisation et leur caractère abordable relatif lorsque d'autres solutions existent.

**Des enquêtes sur le caractère abordable ont été réalisées ces dernières années, surtout dans les industries de réseau.** Dans le transport ferroviaire, par exemple, les prix aux 100 km varient considérablement en fonction des pays, sur une échelle de 1 à 5 entre le prix le plus bas (Italie) et le plus élevé (RU) pour le transport régional.<sup>116</sup>

Dans le secteur de l'électricité, les consommateurs européens à bas revenus dépensent en moyenne 1,23 % de leurs revenus à une consommation annuelle de 1 200 kWh (petit utilisateur), contre 0,96 % pour le gaz (8,37 GJ par an). Il est important de noter qu'il existe «de grandes différences entre les pays et les groupes de revenus, et les petits utilisateurs peuvent ne pas coïncider avec les groupes à faibles revenus, certaines catégories défavorisées d'utilisateurs étant confrontées à des indices de caractère abordable plus élevés et risquant d'être privées d'un service en raison de leur incapacité à les payer. Ces personnes sont les pauvres en énergie et risquent l'exclusion: elles représentent un faible pourcentage de la population générale, environ 3 à 5 % dans l'UE-15 et deux fois plus dans l'UE-12. En termes absolus, toutefois, leur nombre est important, probablement supérieur à 20 millions de ménages dans l'UE-27».<sup>117</sup> Dans l'UE-15, l'indice de caractère abordable tournait autour des 0,90 % en 2003–2005, alors qu'il était d'environ 1,9 % dans l'UE-12 au cours de la même période.<sup>118</sup> On constate la même tendance dans le secteur du gaz, où l'indice moyen de caractère abordable pour les consommateurs à faibles revenus de l'UE-15 était de 0,76 % en 2005, contre 1,3 % dans l'UE-12.

Poggi et Florio (2010) estiment qu'«une baisse du niveau de propriété publique dans le secteur de l'électricité ou du gaz (privatisation) augmente la probabilité de subir une exclusion. De même, une réduction du niveau d'intégration verticale de l'électricité renforce la probabilité de subir une exclusion». Cela montre que le mode d'organisation peut avoir une incidence sur le caractère abordable. Poggi et Florio ajoutent que les subventions croisées dans les politiques de fixation des prix en faveur des petits utilisateurs ont un effet sur les coûts sociaux du dégroupage, qui ne sont pas nécessairement transitoires.

---

<sup>116</sup> CIRIEC (2004).

<sup>117</sup> Poggi A., Florio M. (2010).

<sup>118</sup> DG ECFIN (2007).

**Tableau 2: part des dépenses et exclusion des services, auto-déconnexion ou non-paiement dans certains secteurs et pays pour le quintile inférieur**

QUINTILE INFÉRIEUR	SECTEUR DE L'ÉLECTRICITÉ		SECTEUR DU GAZ		SECTEUR DE L'EAU	
	Part des revenus consacrée à l'électricité (%)	% des non-dépenses*	Part des revenus consacrée au gaz	% des non-dépenses	Part des revenus consacrée à l'eau	% des non-dépenses*
Bulgarie	10	1	3	0	5	14
Hongrie	7	3	11	8	5	22
Pologne	10	41	7	48	4	51
Roumanie	6	34	7	32	6	42
Turquie	10	50	29	56	5	59

Source: Lampietti, Benerjee et Branczik (2007).

\* Les ménages peuvent rapporter un paiement zéro pour diverses raisons, notamment l'absence de connexion, l'auto-déconnexion, l'évitement des coûts, la mauvaise qualité des services, les cycles de facturation et les arriérés.

On trouve des éléments supplémentaires dans le guide de l'analyse coût-bénéfice des projets d'investissement.<sup>119</sup> Il ressort des observations empiriques que ce guide présente la part des personnes qui évitent d'utiliser un certain service (le remplaçant si possible) ou qui ne le paient pas, et la part de leurs dépenses par rapport à leurs revenus totaux. Il suggère que «si le quintile inférieur doit supporter des dépenses égales ou supérieures à une certaine proportion de ses revenus pour les services généraux, des interventions fortes sont nécessaires car un pourcentage important d'utilisateurs arrêtera de payer pour le service ou se déconnectera».

Dans les télécommunications fixes<sup>120</sup>, la capacité de certains pays à proposer des régimes tarifaires adaptés et des meilleures conditions aux consommateurs rentables (p. ex. consommateur à forte intensité) a été accompagnée par une augmentation des charges fixes, ce qui cause des problèmes pour les utilisateurs de faible intensité. En tenant compte de la cohésion sociale, territoriale et économique, il convient d'examiner la possibilité de développer des paquets «d'accès social» pour les utilisateurs à bas revenus qui combinent les droits d'utilisation des lignes fixes, mobiles et Internet à un tarif faible déterminé et des cartes prépayées financées par des régimes de paiement égalisés.

Un rapport du CIRIEC sur les SI(E)G commandé par la DG Regio, qui examinait, entre autres, l'impact de différentes structures de tarification sur la cohésion sociale et territoriale, affirmait que «les préférences de marché pour la tarification en vue de couvrir les coûts s'atténue avec l'utilisation des subventions croisées dans la tarification de solidarité».<sup>121</sup> En outre, «l'évolution vers la couverture totale des coûts et la réduction des subventions conduit à une aggravation de la cohésion territoriale et sociale. Cela est renforcé par la constatation, dans le transport public local, que l'accessibilité des groupes défavorisés est le plus souvent réalisée grâce au caractère abordable général, les régimes ciblés se révélant moins efficaces».<sup>122</sup>

Par ailleurs, le rapport conclut qu'«il serait peut-être mieux de se pencher sur le caractère général abordable que sur l'accessibilité sociale ou territoriale en promouvant le bien-être

<sup>119</sup> Commission européenne (2008), annexe E, p. 220.

<sup>120</sup> Le réseau de base d'accès à l'internet.

<sup>121</sup> CIRIEC (2004), p. 63.

<sup>122</sup> Ibid, p. 75.

économique global de l'ensemble des citoyens et régions. Des mesures générales pour tous sont faciles à mettre en œuvre et pourraient donner de meilleurs résultats qu'un grand ensemble de mesures spécifiques pour des catégories spécifiques, avec de nombreux coûts de transaction et de mise en œuvre (liés à l'administration, au contrôle, à l'évaluation, etc.)». <sup>123</sup>

#### 1.5.4. Financement durable des SI(E)G

Du point de vue de la durabilité, il y a débat sur le fait que les modes de fourniture et de financement permettent ou non la prévalence des SI(E)G. **En réalité, il existe un risque qu'en laissant les SI(E)G, et en particulier les services sociaux, uniquement aux mains d'entreprises privées, laissant ainsi le financement du marché sans contrôle strict ni réglementations efficaces, on arrive rapidement à une discontinuité de la fourniture de services,** surtout dans les zones les moins peuplées et pour les personnes les moins riches. Le risque de faillite des opérateurs privés actifs dans les SI(E)G <sup>124</sup> est souvent négligé: le retour à une fourniture interne est-il seulement possible?

À la suite de l'affaire Watts <sup>125</sup>, les autorités publiques à tous les niveaux devraient garantir qu'elles ont la capacité suffisante pour fournir des SI(E)G en termes d'infrastructures, de personnel et de frais de fonctionnement, de manière à garantir un service adéquat aux citoyens. Le passage de la solidarité nationale ou territoriale à des modèles axés sur les prix (prix réel pour chaque utilisateur) génère une transparence accrue des coûts. La visibilité des coûts réels de certains types de consommateurs peut alors réduire la solidarité.

**Le débat sur l'intérêt démocratique et public est nécessaire pour discuter des périmètres de solidarité <sup>126</sup> et des nouveaux moyens de mutualiser les services.** Les diverses possibilités de financements basés sur la solidarité (y compris la solidarité entre territoires, catégories socio-économiques de population et/ou acteurs économiques/utilisateurs, voire entre générations) devraient être maintenues, comme dans le secteur purement marchand. Cela pourrait conduire à une compensation des tarifs ou à une égalisation des charges et à des subventions croisées.

Le marché intérieur de l'UE a également eu des conséquences inattendues sur la fourniture de certains SIG de base. Par exemple, en communauté française de Belgique, certaines branches de l'enseignement supérieur sont surpeuplées d'étudiants français car l'enseignement est moins cher en Belgique et l'accès à certaines disciplines, moins

---

<sup>123</sup> Ibid, p. 67.

<sup>124</sup> Citons un exemple récent, à Bruxelles, où un opérateur privé a fermé une usine de traitement des eaux usées en décembre 2009, ce qui a provoqué la pollution de rivières dans d'autres régions, et où l'autorité publique a semblé incapable de remettre rapidement et efficacement l'installation en route.

<sup>125</sup> Arrêt du 16 mai 2006 dans l'affaire C-372/04 Yvonne Watts. La Cour de justice européenne a précisé que lorsqu'un patient d'un régime national de soins de santé a le droit d'aller à l'étranger pour suivre un traitement, les règles relatives à la libre circulation s'appliquent également à ces régimes, étant donné que les soins prodigués à l'étranger sont fournis contre rémunération. Les régimes nationaux de santé ne sont dès lors plus protégés des règles du marché intérieur, ce qui accroît la pression, dans ces pays, pour que ces questions soient traitées au niveau européen. Baeten R. (2007)

<sup>126</sup> Les questions de financement liées aux mécanismes et périmètres de solidarité incluent la question de savoir quels groupes sociaux doivent être pris en considération pour faire l'objet d'un soutien et qui, à l'inverse, doit payer le taux plein. Les mêmes questions politiques (et possibilités) surgissent au niveau européen, par exemple pour décider s'il faut établir une solidarité entre les régions pauvres et riches grâce au financement européen des voies ferroviaires et aériennes.

restrictif.<sup>127</sup> Comment évoluera la qualité de l'enseignement? Comment financer la construction d'auditoires supplémentaires? Assistera-t-on à un nivellement par le bas? La Belgique peut-elle limiter l'accès à son enseignement public, qui est en principe ouvert à tous? Ce n'est qu'un exemple des problématiques liées à la définition et à la description des SIG.

Les coûts et responsabilités de la fourniture insuffisante de services pourraient être plus complexes et plus élevés que l'adaptation de la fourniture de services au sein d'une entité publique existante. Ce n'est pas seulement le cas dans les services de réseau, où les capacités techniques et opérationnelles, ainsi que les connaissances nécessaires, doivent être reconstruites, mais aussi dans les services sociaux, où les réseaux sociaux et informels constituant des maillons de la chaîne de fourniture de service doivent également être reconstruits. Aussi, les autorités publiques doivent assumer plus de responsabilités en termes de supervision et de contrôle qu'elles n'ont jamais dû le faire, surtout lorsqu'un service est sous-traité par la sphère publique, étant donné que les nouveaux accords institutionnels se révèlent souvent irréversibles après un certain temps.

Enfin, les auteurs souhaitent mettre en avant la responsabilité politique du financement des SIG. L'aide de l'UE, en particulier dans les régions reculées ou peu peuplées d'Europe centrale et orientale, peut étendre la portée de la fourniture de SIG, surtout pour renforcer la cohésion sociale et territoriale. Ce soutien peut influencer positivement l'ampleur des services fournis, sans lesquels la différenciation territoriale en matière de disponibilité, de prix et de qualité des services dans ces régions reculées demeurera.

---

<sup>127</sup> Voir Delgrange X., Detroux L. (2009) pour une analyse détaillée des menaces à l'organisation et au financement d'un système national d'enseignement public au sein du marché intérieur européen.



## 2. NIVEAU DE PRESTATION ET FINANCEMENT DES SI(E)G PAR LES FS

### PRINCIPALES OBSERVATIONS

- Pour la plupart des secteurs, la prestation et la qualité des SI(E)G en Europe présentent **l'écart le plus important dans l'UE-12 et dans les régions rurales et périphériques.**
- **L'attention accordée aux SI(E)G par les CRSN varie d'un État membre à l'autre** et dépend de nombreux facteurs tels que les stratégies politiques nationales, la nécessité de respecter la législation européenne et la tradition de prestation de services publics dans les pays.
- Les **priorités d'investissement** de l'Union européenne, qui sont spécifiées par les CRSN et illustrées par la répartition du budget des FS pour la période 2007-2013, **reflètent généralement les besoins nationaux d'investissement des SI(E)G.**
- L'analyse de la **répartition du budget du FEDER** montre que l'Union européenne joue un rôle important dans le cofinancement des projets et des initiatives d'infrastructure dans les secteurs pertinents pour la prestation de SI(E)G dans les États membres.
- **Les programmes de coopération transfrontalière ont augmenté leurs investissements dans les SI(E)G**, mais leurs priorités de dépenses au niveau sectoriel et au niveau sous-sectoriel s'écartent de celles des États membres.
- **L'utilisation effective des fonds pour les SI(E)G varie d'un pays à l'autre** du fait des différentes traditions et des différents cadres législatifs nationaux, des disparités dans l'échelle des projets et des différences en termes de structures de gouvernance, de besoins à satisfaire et d'intérêt des différents secteurs.
- Le **CRSN contribue à clarifier les choix d'allocation de chaque pays**, qui peuvent parfois, à première vue, sembler non conformes à la dotation révélée par les indicateurs.
- L'analyse statistique des corrélations indique une **corrélation négative entre la prestation de SI(E)G et les dépenses en provenance des FS**, ce qui indique que l'investissement de l'UE est effectivement dirigé vers les régions et les secteurs qui en ont besoin.

Ce chapitre présente une analyse de la dotation infrastructurelle et du niveau de prestation de SI(E)G dans les États membres afin d'identifier des tendances dans la distribution des infrastructures et des services dans les secteurs des télécommunications, des services sociaux, de l'environnement, de l'énergie et des transports. Il met en évidence le lien avec les dépenses et les allocations des FS.

Selon les règlements généraux relatifs aux FS (règlements (CE) 1260/1999 et 1083/2006), les objectifs de la politique de cohésion impliquent de promouvoir un développement économique harmonieux, équilibré et durable de l'Union européenne.

Les FS jouent un rôle primordial dans le financement des investissements en capital humain et physique afin de réaliser les objectifs de la Communauté. Les investissements dans les secteurs que la Communauté définit comme étant d'intérêt général, tels que les infrastructures sociales, les télécommunications, l'environnement, l'énergie et les transports, notamment, contribuent de façon directe ou indirecte aux objectifs de la politique de cohésion en termes de convergence économique, sociale et territoriale, mais aussi du point de vue de la prévention environnementale et de la durabilité.

Le rôle des FS est indiscutable, surtout si l'on considère que la prestation de SI(E)G se caractérise par des différences entre les pays et les régions en termes d'accessibilité, de distribution, de qualité et d'efficacité, comme l'a montré le chapitre précédent.

L'objectif du présent chapitre est de décrire l'allocation du budget du FEDER<sup>128</sup> dans les secteurs pertinents pour la prestation de SI(E)G. Plus précisément, ce chapitre:

- compare l'allocation des fonds aux SI(E)G au cours des périodes 2000-2006 et 2007-2013;
- compare le niveau de dotation des SI(E)G, décrit au chapitre précédent, au pourcentage de fonds alloués dans chaque secteur et sous-secteur pour les périodes 2000-2006 et 2007-2013<sup>129</sup>;
- présente une analyse quantitative au niveau des pays afin de mettre en avant les corrélations existantes entre le niveau de prestation de SI(E)G et le financement.

## **2.1. Dotation infrastructurelle et niveau de prestation de SI (E)G dans les États membres**

Ce chapitre présente une analyse de la dotation infrastructurelle et du niveau de prestation de SI(E)G dans les États membres afin d'identifier des tendances dans la distribution des infrastructures et des services dans les secteurs des télécommunications, des services sociaux, de l'environnement, de l'énergie et des transports. Nous avons sélectionné un ensemble de 31 indicateurs représentatifs définis par Eurostat et ORATE en référence à l'année 2006 (Annexe I). Selon la disponibilité des données, nous proposons des cartes à un niveau de désagrégation national, régional et mixte afin de mieux visualiser les lacunes existantes dans la prestation des services.

L'analyse considère uniquement une sélection de secteurs et de sous-secteurs et certains aspects de la prestation de services (ce qui s'explique en partie par l'absence de séries de données complètes et compatibles, surtout au niveau régional). Elle aboutit cependant à des résultats complets et représentatifs qui permettent de mieux comprendre les différences régionales au niveau de l'Union européenne.

---

<sup>128</sup> Les régions les moins développées (relevant de l'objectif convergence selon la catégorisation de la période 2007-2013) sont également éligibles au titre du Fonds de cohésion dans les secteurs des transports et de l'environnement. Cependant, étant donné la difficulté de diviser les investissements du Fonds de cohésion entre ces deux secteurs et leurs sous-secteurs relatifs, l'analyse fait référence uniquement à l'allocation du FEDER. D'autres fonds structurels, tels que le FSE et, pour la période 2000-2006, le Fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA) et l'Instrument financier d'orientation de la pêche (IFOP), ne sont pas pris en considération étant donné leur rôle limité dans le financement des infrastructures dans les secteurs des SI(E)G.

<sup>129</sup> Par exemple la part allouée au sous-secteur des chemins de fer divisée par la part totale allouée aux transports.

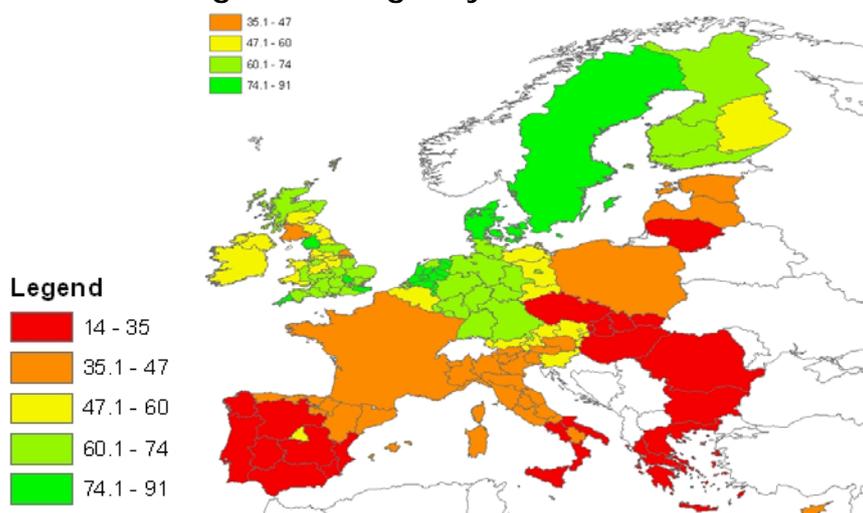
### 2.1.1. Télécommunications

Au sommet de Lisbonne (2000), l'Union européenne a annoncé son intention ambitieuse de faire de l'espace européen de la recherche la plus grande économie de la connaissance du monde, dépassant même le Japon et les États-Unis d'Amérique. Vu ses liens étroits avec l'innovation et l'amélioration du niveau de vie, le secteur des TIC est le principal moteur de l'économie de la connaissance. En fait, les infrastructures et les services modernes sont susceptibles de réduire les écarts entre les régions développées et moins développées des États membres de l'Union, par exemple en créant de nouvelles possibilités d'entreprise au niveau local et en atténuant le problème de l'isolement géographique.

En 2006, l'UE-27 comptait en moyenne 40 **lignes téléphoniques** pour 100 habitants. Il y avait cependant un écart prononcé entre l'UE-12 et les autres États membres. C'est ainsi que l'on comptait moins de 30 lignes pour 100 habitants en Roumanie, en Slovaquie, en Lituanie, en République tchèque et en Lettonie, contre plus de 60 en France et au Danemark.

Le **taux de pénétration du haut débit**, défini comme le nombre de connexions à haut débit par 100 habitants, augmente rapidement, doublant de 7 % à 14 % en deux ans à peine (2004-2006). La pénétration du haut débit n'est toutefois pas répartie de façon uniforme en Europe. Les pays où elle est la plus importante sont la Suède, la Finlande, les Pays-Bas et le Danemark (plus de 20 %). En fait, dans toute l'UE-12, le taux de pénétration du haut débit est inférieur à la moyenne européenne de 13 %. Qui plus est, en Pologne, en Slovaquie et en Bulgarie, moins de 5 habitants sur 100 sont connectés à un réseau à haut débit. Dans l'UE-15, la Grèce est le pays qui présente le taux de pénétration du haut débit le moins élevé (taux de couverture inférieur à 3 %).

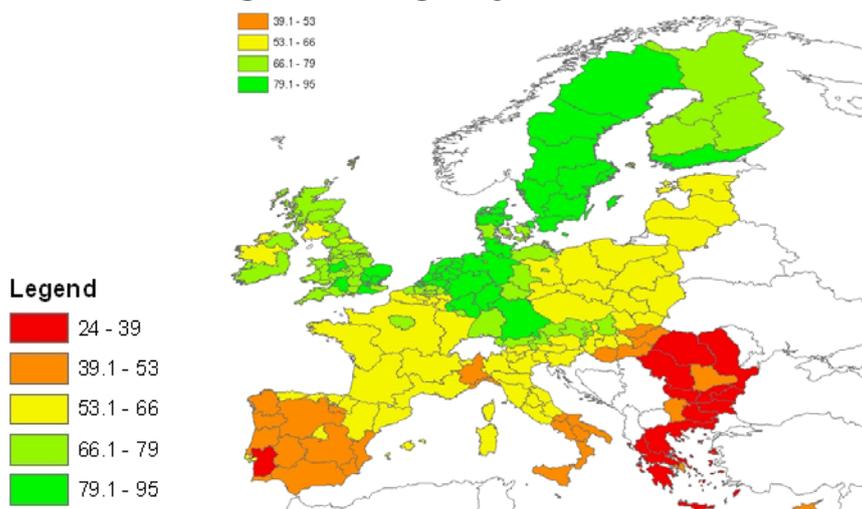
**Carte 1: Pourcentage de ménages ayant un accès à l'internet à la maison - 2006**



**Source:** Traitement de données Eurostat par les auteurs

**Note:** Selon le niveau de désagrégation disponible pour les données, les unités NUTS 0 ou NUTS 2 ont été utilisées.

**Carte 2: Pourcentage de ménages ayant un accès à l'internet à la maison - 2009**



Source: Traitement de données Eurostat par les auteurs

Ces chiffres, fournis par Eurostat au niveau des pays, cachent des divergences régionales significatives entre les zones rurales et urbaines qui peuvent expliquer les indicateurs nationaux très peu élevés pour l'UE-12. Dans les pays pour lesquels la répartition régionale est disponible, le pourcentage de **ménages ayant un accès à l'internet** à la maison confirme l'existence de ces divergences (cartes 1 et 2) en plus de l'expansion rapide des technologies de l'information. Nous avons constaté une variabilité semblable entre l'UE-15 et l'UE-12, les régions les plus urbanisées et les plus productives présentant le meilleur accès à l'information et la meilleure qualité de service. Comme on peut s'y attendre, **l'utilisation de connexions à haut débit** est plus importante dans les endroits où l'internet est plus répandu.

Il est intéressant de souligner les différences entre le taux de pénétration du haut débit et l'utilisation effective de connexions à haut débit par les ménages. À titre d'exemple, la pénétration du réseau à haut débit en Italie est proche de la moyenne européenne tandis que la Bulgarie, la Hongrie et la Pologne ont nettement moins de connexions rapides à l'internet par habitant. Mais les ménages italiens utilisent moins leurs connexions à haut débit que les ménages bulgares, hongrois et polonais. Cette différence s'explique peut-être en partie par le fait que l'UE-12 possède un réseau de télécommunication plus récent qui, sans être aussi répandu, utilise la technologie la plus moderne, tandis que de nombreux ménages italiens utilisent encore des connexions à plus faible débit.

Le **taux d'accès et d'adoption des télécommunications professionnelles** en 2004, estimé par ORATE<sup>130</sup>, montre un taux d'adoption élevé le long d'un sillon allant de l'Autriche à la Suède et à la Finlande en passant par l'Allemagne et le Danemark. En dehors de ce sillon, on ne détecte que de petites poches d'adoption intensive, principalement autour des capitales telles que Madrid, Londres, Bruxelles et Amsterdam. On constate une tendance similaire pour le **pourcentage d'entreprises possédant un site Internet**.

Si l'on considère le **taux d'adoption à la fois par les ménages et pour les télécommunications professionnelles**, la Suède et les Pays-Bas semblent être les pays les plus avancés. Bruxelles et Londres sont également bien situées. L'UE-12 et certaines

<sup>130</sup> Programme ORATE (2006), projet 1.2.2. Services et réseaux de télécommunications: tendances territoriales et infrastructure de base pour la cohésion territoriale, rapport définitif.

régions d'Espagne, de France et de Grèce sont par contre à la traîne, ce qui confirme les disparités entre les zones urbaines et les régions rurales et périphériques.

En résumé, on peut identifier trois caractéristiques particulières en matière de télécommunications<sup>131</sup> :

- un gradient nord-sud, avec les pays du nord de l'Europe qui présentent le nombre le plus élevé de lignes téléphoniques et le taux d'accès à l'internet le plus élevé (pour les ménages comme pour les entreprises);
- une différenciation latitudinale, les États membres d'Europe centrale présentant des taux de pénétration du téléphone et de l'internet plus élevés que les pays de l'ouest et de l'est;
- une différenciation entre les zones urbaines et rurales au niveau régional. Les indicateurs régionaux relatifs à l'accès à l'internet des ménages et des entreprises confirment l'écart important entre les zones urbaines et les zones rurales, comme l'indique le quatrième rapport sur la cohésion<sup>132</sup>.

Les disparités européennes décrites ci-dessus ne concernent pas la **téléphonie mobile**, puisque le pourcentage d'abonnements aux services de téléphonie mobile est réparti de façon homogène à travers l'Europe. Dans l'UE-12, on peut raisonnablement supposer que, dans une certaine mesure, le taux d'utilisation de la téléphonie mobile compense le plus petit nombre de lignes fixes<sup>133</sup>. Par exemple, alors que la moyenne à travers l'Union européenne est d'1,07 abonnement de téléphonie mobile par personne, ce ratio n'est que de 0,90 pour la Belgique, la France, Malte et la Roumanie, alors qu'il atteint 1,20 pour la République tchèque, l'Italie, la Lituanie et le Luxembourg.

En ce qui concerne la prestation de services d'**administration en ligne**, définis comme la disponibilité en ligne de 20 services publics de base pour les citoyens et les entreprises<sup>134</sup>, il n'a pas été possible d'identifier une distinction claire entre l'UE-15 et l'UE-12 en 2006. Les pays occidentaux proposent en général davantage de services d'administration en ligne, mais ce sous-secteur est bien développé également en Estonie, à Malte et en Slovaquie, et il continue de progresser rapidement. De même, la Grèce et le Luxembourg présentent un niveau très faible d'administration en ligne comparable à celui observé dans d'autres pays d'Europe orientale.

Pour conclure, l'UE-12 et les régions rurales et périphériques profitent moins de l'expansion rapide des nouveaux services et des nouvelles infrastructures par rapport au reste de l'Europe. Dans son Plan d'action eEurope 2005, dans le cadre de la stratégie de Lisbonne, la CE a souligné l'importance capitale de l'accès généralisé et abordable au haut débit et d'un réseau d'information afin de créer un environnement favorable à l'investissement dans le secteur privé et à la création de nouveaux emplois. Ces investissements auraient pour effet de renforcer la productivité et de générer de la croissance, de soutenir et de moderniser les activités économiques, de stimuler les services publics et de «donner à chacun la possibilité de participer à la société mondiale de l'information<sup>135</sup>». Cependant, les données disponibles révèlent l'existence de divergences internes qui empêchent les régions plus défavorisées de

<sup>131</sup> Selon Eurostat (2009) et Sirtori E., Vignetti S. (2010).

<sup>132</sup> Commission européenne (2007).

<sup>133</sup> Sirtori E., Vignetti S. (2010).

<sup>134</sup> Les différentes catégories de prestataires de services prises en considération sont les suivantes: unités gouvernementales nationales et régionales, villes et municipalités, prestataires de services multiples particuliers, bibliothèques publiques, hôpitaux, universités et autres établissements d'enseignement supérieur et offices de politique.

<sup>135</sup> Commission européenne (2002).

tirer parti de ces avantages. Les pouvoirs publics ont un rôle important à jouer pour soutenir le développement et la généralisation des télécommunications, et ils doivent intervenir en cas d'échec du marché privé.

### 2.1.2. Infrastructures sociales

La catégorie d'infrastructures sociales englobe les dispositifs qui assurent des services d'intérêt social pour la communauté. Ces services sont par exemple les services de santé, l'aide à la participation au marché du travail et à l'inclusion sociale, l'amélioration du capital humain grâce au développement de systèmes d'enseignement primaire, secondaire et supérieur efficaces ou encore la formation professionnelle. La présence de services sociaux efficaces est considérée comme un facteur de l'attrait d'une région et du développement économique<sup>136</sup>.

Les politiques de l'Union européenne en matière **d'éducation et de formation** ont acquis une nouvelle dynamique depuis l'adoption de la stratégie de Lisbonne en 2000. Les États membres de l'UE et la CE admettent qu'une éducation et une formation de qualité sont des atouts précieux au vu de la concurrence mondiale croissante et qu'elles sont des facteurs fondamentaux pour faire de l'Europe une économie de la connaissance forte. Une série de critères de référence ont donc été définis pour 2020. Ces critères concernent entre autres l'augmentation du taux de participation à l'éducation précoce des enfants, l'augmentation du nombre de jeunes de 15 ans présentant des capacités suffisantes en mathématique et en sciences, l'augmentation du nombre d'adultes participant à des activités d'apprentissage, d'éducation et de formation tout au long de la vie et la réduction du nombre d'abandons précoces de la scolarité et de la formation.

Le rapport de la CE de 2006 portant sur les progrès accomplis vers la réalisation des objectifs de Lisbonne en matière d'éducation et de formation a révélé que certains pays de l'UE-12 (par ex. la République tchèque, la Pologne et la Slovaquie) étaient en bonne position du point de vue du secondaire supérieur et qu'ils affichaient également le plus faible pourcentage d'abandons précoces de la scolarité. L'Irlande, la France et le Royaume-Uni obtenaient quant à eux les meilleurs résultats en ce qui concerne le nombre de diplômés en mathématiques, en sciences et en technologies. Le Royaume-Uni, la Suède et le Danemark présentaient également les taux de participation les plus élevés à l'éducation et à la formation des adultes.

Étant donné la diversification des objectifs dans ce domaine, il est nettement plus difficile d'identifier des tendances communes dans l'éducation. La seule exception est représentée par les deux États membres les plus récents, la Roumanie et la Bulgarie, qui affichent de mauvaises performances dans tous les indicateurs.

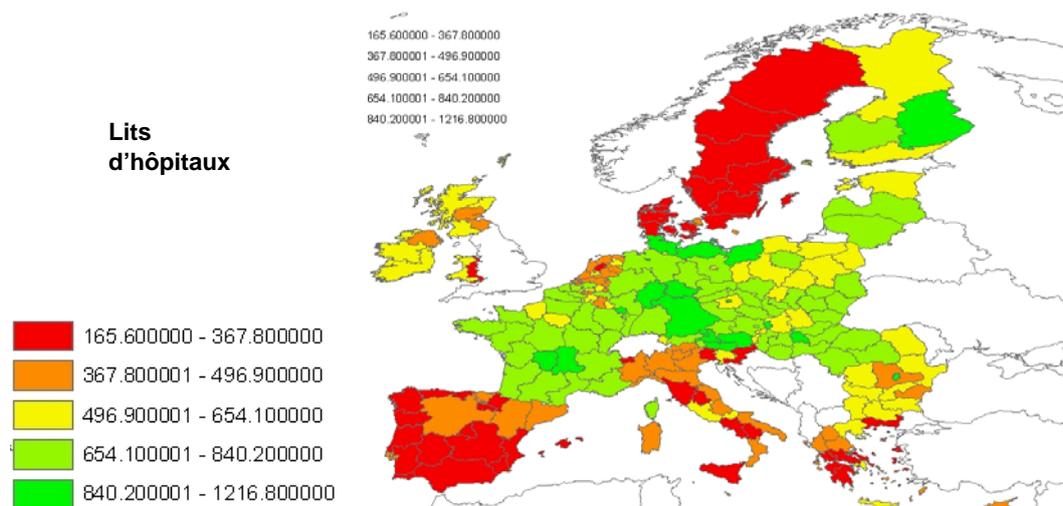
Le nombre de **lits d'hôpitaux** (carte 3) montre qu'en 2006, les pays les mieux pourvus étaient l'Allemagne, l'Autriche, la République tchèque, la Hongrie, la Lituanie, la Lettonie et la Finlande. Ces pays comptaient sept ou huit lits d'hôpitaux par 1 000 habitants en raison de leurs politiques privilégiant les grands centres hospitaliers bien équipés. Le Royaume-Uni et les pays d'Europe méridionale (Portugal, Espagne, Italie et Grèce), par contre, présentaient des niveaux d'infrastructure de santé par habitant moins élevés et des divergences régionales plus prononcées. Par exemple, tandis que les régions les mieux dotées de ces pays comptaient environ cinq lits d'hôpitaux par 1 000 habitants, cette

---

<sup>136</sup> Commission européenne (2007a).

proportion tombait à deux ou trois dans d'autres régions<sup>137</sup>. Le nombre de lits d'hôpitaux au Danemark et en Suède a considérablement baissé entre 2000 et 2006, selon un taux moyen de 25 %, la région suédoise de Norra Mellansverige affichant la baisse la plus prononcée avec 70 %. Comme la CE l'a souligné en 2007<sup>138</sup>, un nombre insuffisant de lits d'hôpitaux peut provoquer des problèmes en raison du vieillissement démographique. Cette tendance, qui s'explique par des dépenses publiques par habitant dans le secteur de la santé supérieures à la moyenne européenne, reflète l'efficacité du système de santé des pays nordiques, avec des séjours à l'hôpital plus courts en moyenne et un plus grand nombre d'opérations chirurgicales effectuées sur une seule journée<sup>139</sup>.

**Carte 3: Nombre de lits d'hôpitaux par 100 000 habitants - 2006**



**Source:** Traitement de données Eurostat par les auteurs

**Note:** Du fait de l'absence de données, une autre année a été prise en compte pour certains pays: 2002 pour NL, 2004 pour PT, 2005 pour GR et 2007 pour CZ et DK<sup>140</sup>.

En 2006, il n'y avait pas de différences remarquables dans le **nombre de médecins, d'infirmières et d'autres professionnels de la santé** par habitant entre le nord et le sud de l'Europe, ou entre l'UE-15 et l'UE-12 (carte 4). L'UE comptait en moyenne 62 professionnels de la santé pour 100 000 habitants. On trouvait les proportions les plus faibles (moins de 30 professionnels pour 100 000 habitants) dans la majeure partie du Portugal, dans certaines régions d'Espagne, en Pologne, en Hongrie et dans la région périphérique grecque de Voreio Aigaio (nord de la mer Égée). Les proportions les plus élevées (plus de 100 professionnels pour 100 000 habitants) étaient observées dans certaines régions d'Italie, de Grèce, d'Allemagne et de Belgique ainsi qu'autour des capitales de la République tchèque et de Bulgarie. Étant donné le manque de données régionales, l'image la plus détaillée qu'il ait été possible d'obtenir pour la prestation des services sociaux en Europe concerne le niveau national.

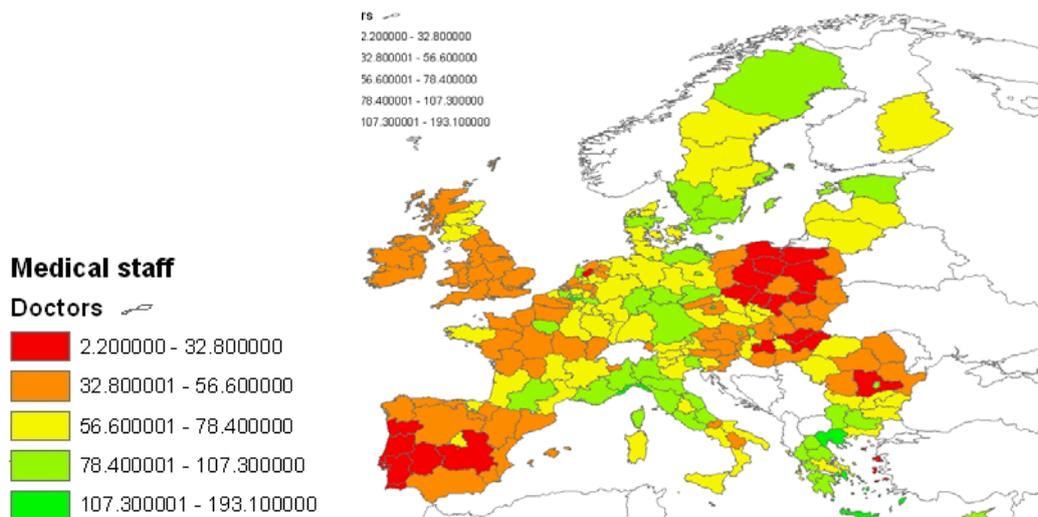
<sup>137</sup> Les régions moins bien dotées dont l'Alentejo et l'Algarve au Portugal, Valence et l'Andalousie en Espagne, la Campanie, la Basilicate et la Sicile dans le sud de l'Italie et la Grèce centrale (Kentriki) et continentale (Sterea).

<sup>138</sup> Commission européenne (2007), Des régions en pleine croissance, une Europe en pleine croissance. Quatrième rapport sur la cohésion économique et sociale,

<sup>139</sup> OCDE 2005, 2006.

<sup>140</sup> Toutes les figures et tous les tableaux suivants utilisent les abréviations de noms de pays: AT Autriche, BE Belgique, BG Bulgarie, CY Chypre, CZ République tchèque, DE Allemagne, DK Danemark, EE Estonie, ES Espagne, FI Finlande, FR France, GR Grèce, HU Hongrie, IE Irlande, IT Italie, LT Lituanie, LU Luxembourg, LV Lettonie, MT Malte, NL Pays-Bas, PL Pologne, PT Portugal, RO Roumanie, SE Suède, SK Slovaquie, SL Slovénie, UK Royaume-Uni.

#### Carte 4: Nombre de professionnels de la santé par 100 000 habitants - 2006



Source: Traitement de données Eurostat par les auteurs

Note 1: Les professionnels de la santé comprennent les médecins, les dentistes, les pharmaciens, les physiothérapeutes, les infirmières et les sages-femmes.

Note 2: Du fait de l'absence de données, une autre année a été prise en compte pour certains pays: 2002 pour FI, 2003 pour PT, 2005 pour GR et 2007 pour UK.

Au cours du sommet de Barcelone en 2002, les États membres ont reconnu l'importance de supprimer les obstacles qui découragent les femmes de participer au marché du travail. En 2010, les États membres se sont engagés à assurer l'accueil d'au moins 90 % des enfants entre trois ans et l'âge de début de la scolarité obligatoire et d'au moins 33 % des enfants de moins de trois ans, compte tenu de la demande en services d'accueil des enfants et des mécanismes nationaux de prestation de services. L'indicateur sélectionné par la CE en collaboration avec les États membres et mesuré par l'EU-SILC (EU Statistics on Income and Living Conditions, statistiques de l'Union sur le revenu et les conditions de vie) est la proportion d'enfants<sup>141</sup> pris en charge (dans une structure officielle en dehors de la famille) pendant moins ou plus de 30 heures par semaine par rapport au nombre total d'enfants dans la même tranche d'âge. La notion de structure officielle couvre les établissements préscolaires, les écoles obligatoires, les services dans des centres en dehors des horaires scolaires et les crèches. Les données de 2006 révèlent l'existence d'un écart important entre les États membres, mais pas entre les anciens et les nouveaux États membres. Le nombre moyen d'heures que les enfants en âge préscolaire passent dans des structures de prise en charge officielles est d'environ 22,8. Les valeurs les moins élevées sont observées en Pologne et au Luxembourg (9,5 et 12,4 heures respectivement), et les plus élevées, plus de deux fois supérieures à ce minimum, sont relevées au Danemark et en Estonie (32,3 et 32,7 heures).

En 2006, le nombre moyen d'heures de prise en charge des enfants de moins de trois ans dans l'Union européenne (6,9) était inférieur à la moyenne pour les enfants en âge d'école maternelle, mais les écarts entre les pays étaient nettement plus marqués. En République tchèque et en Autriche par exemple, les enfants sont accueillis dans des structures formelles pendant une heure par semaine au maximum, tandis qu'en Suède, en Slovénie et au Portugal, ce nombre d'heures est supérieur à 12. Il dépasse 24 heures par semaine au Danemark. Il y a donc un écart considérable entre l'UE-15 et l'UE-12 à cet égard.

<sup>141</sup> L'indicateur est ventilé comme suit: enfants de moins de trois ans, enfants entre trois ans et l'âge de la scolarité obligatoire et enfants entre l'âge de début de la scolarité obligatoire et 12 ans dans l'éducation obligatoire ou primaire, même si cette troisième tranche d'âge n'est pas couverte par les objectifs de Barcelone.

L'UE-SILC mène également une enquête afin de déterminer l'ampleur et les raisons des besoins médicaux non satisfaits. De nombreuses personnes vivent avec des **besoins médicaux non satisfaits** en raison du coût élevé des soins de santé, de la longueur des listes d'attente, de la difficulté d'accès des établissements de soins les plus proches et/ou du manque de bons docteurs. Tous ces facteurs sont des indicateurs de mauvaise qualité des services médicaux. Un degré élevé de satisfaction, par contre, indique une bonne qualité du service. En 2006, le pourcentage de personnes vivant avec des besoins médicaux non satisfaits était inférieur à 1 % dans certains pays de l'UE-15 (à savoir le Danemark, la Belgique, les Pays-Bas, l'Autriche et l'Espagne) et en Slovénie. Les taux d'insatisfaction les plus élevés étaient observés dans de nombreux pays de l'UE-12 tels que la Roumanie, la Lettonie et la Bulgarie.

Ces résultats semblent indiquer que la densité de l'infrastructure sociale n'est pas le meilleur indicateur de la prestation des services sociaux, puisque la satisfaction de l'utilisateur est liée à la qualité du service fourni. En fait, les pays de l'UE-12 possèdent de nombreux lits d'hôpitaux mais leurs citoyens présentent le niveau de satisfaction le plus bas.

Dans tous les cas, l'absence de données régionales ne permet pas une analyse approfondie des différences au sein de chaque pays. Par exemple, les Italiens présentent un degré d'insatisfaction médicale conforme à la moyenne européenne (environ 4 %), mais la moyenne nationale masque l'écart considérable entre le nord et le sud du pays que révèle par contre l'enquête de la Commission sur la perception de la qualité de vie<sup>142</sup>. Les répondants qui habitent les villes du nord de l'Italie (Bologne, Vérone et Turin) expriment une plus grande satisfaction par rapport aux services de soins de santé assurés par les hôpitaux que ceux qui habitent à Rome, Naples ou Palerme. Le niveau de satisfaction des habitants des villes du sud de l'Italie est comparable à celui des citoyens d'Europe orientale.

La santé, l'éducation et les infrastructures sociales en général sont des domaines dans lesquels les autorités publiques européennes interviennent activement après les échecs du marché et où elles assurent des services universels et accessibles à la population. Les indicateurs analysés montrent qu'il y a des écarts entre les différents pays européens, mais il est difficile d'identifier des tendances spécifiques. En fait, pour la plupart des variables envisagées, il n'est pas possible de faire des distinctions claires entre les pays occidentaux les plus développés et les pays d'Europe orientale de l'UE-12. Il convient aussi d'interpréter les données avec soin, par exemple dans le cas du petit nombre de lits d'hôpitaux en Suède, qui peut s'expliquer par une efficacité supérieure et par des besoins d'investissements minimes.

### 2.1.3. Environnement et énergie

Il est manifestement important de développer une infrastructure efficace permettant de protéger l'environnement et d'assurer la durabilité écologique. L'efficacité des services environnementaux de base est considérée comme un facteur essentiel pour attirer les jeunes et les investissements vers les régions isolées et périphériques et contribuer ainsi à la convergence européenne. La santé humaine, étroitement liée à la qualité de vie, est affectée par la pollution de l'air, des sols et de l'eau. L'amélioration des méthodes de production éco-efficaces et des sources d'énergies renouvelables peut augmenter la compétitivité de l'économie européenne en réduisant la dépendance énergétique et en diminuant le coût social de la production.

---

<sup>142</sup> Commission européenne (2007b).

Ce sous-chapitre analyse en détail les sous-secteurs de l'approvisionnement et du traitement de l'eau, du traitement des déchets, de l'énergie renouvelable et de la pollution atmosphérique.

**Tableau3: Indicateurs du secteur de l'eau - 2006**

Pays	Pourcentage de la population connectée au réseau public de distribution de l'eau (a)	Nombre de stations d'épuration par 100 000 habitants (b)	Pourcentage de stations d'épuration urbaines assurant au moins un traitement secondaire (c)
AT	s.o.	19,13	91,8
BE	98,8	5,56	56,2
BG	98,9	0,76	38,4
CY	100,0	s.o.	29,8
CZ	92,4	19,68	73,4
DE	99,2	12,11	97,3
DK	s.o.	s.o.	s.o.
EE	74,0	34,05	73,0
ES	s.o.	4,07	s.o.
FI	s.o.	s.o.	s.o.
FR	s.o.	27,42	s.o.
GR	92,0	1,47	85,0
HU	94,3	5,88	54,7
IE	83,0	10,42	82,0
IT	s.o.	s.o.	93,6
LT	76,0	13,37	59,2
LU	s.o.	60,23	s.o.
LV	s.o.	30,03	62,9
MT	100,0	0,25	13,0
NL	99,9	2,24	99,5
PL	86,3	7,86	60,7
PT	91,3	12,18	37,0
RO	49,3	1,24	16,9
SE	85,3	14,35	86,0
SI	s.o.	10,83	48,3
SK	86,3	8,42	s.o.
UK	s.o.	s.o.	s.o.

Source: données Eurostat

Note: pas de données disponibles pour les pays suivants: AT, CZ, ES, FR, IT, LV, LU, SI, FI et UK. Du fait de l'absence de données pour 2006, une autre année a été prise en compte pour certains pays:

- a) 2004 pour DE, 2005 pour IE et 2007 pour RO;
- b) 2003 pour LU, 2004 pour DE, EE et FR, 2005 pour IE et PT et 2007 pour GR;
- c) 2005 pour DE, IE, IT, CY et RO et 2007 pour GR.

L'approvisionnement en eau et la qualité de l'eau varient considérablement à travers l'UE<sup>143</sup>. La Commission<sup>144</sup> a signalé une pénurie d'eau. La quantité d'eau claire extraite est proche des seuils critiques dans certaines régions, ce qui menace les écosystèmes locaux, l'activité

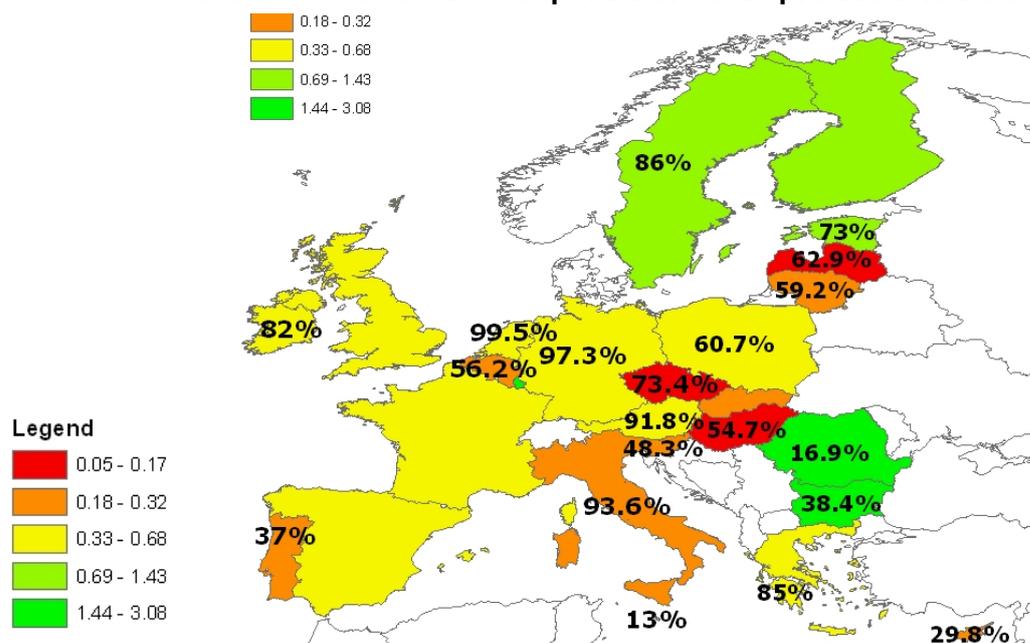
<sup>143</sup> Commission européenne (2007a).

<sup>144</sup> Commission européenne (2004).

agricole et le tourisme. En Roumanie, en 2006, environ 50 % seulement de la population avait accès au **réseau public de distribution d'eau**. En Estonie et en Lituanie, cette proportion était inférieure à 80 % (tableau 3, colonne a). Les pays méridionaux de l'UE-15 et les pays de l'UE-12 souffrent de problèmes de réseaux qui provoquent des pertes et une mauvaise qualité de l'eau. Ces pays n'ont pas non plus de capacités suffisantes pour épurer l'eau potable. En Bulgarie, en Grèce, à Malte et en Roumanie par exemple, on trouve moins de deux **stations d'épuration** par 100 000 habitants. Moins de 50 % de ces stations assurent une épuration secondaire, nécessaire pour obtenir une eau de qualité optimale (tableau 3, colonnes b et c).

En termes de **systèmes de traitement des déchets**, les pays de l'UE-12 ont aussi des besoins d'investissement supérieurs à ceux des autres pays de l'UE. La capacité de traitement des déchets de Chypre, de République tchèque, de Lettonie et de Lituanie, qui était nettement inférieure à la moyenne européenne en 2006 (0,68 tonne de déchets traités par habitant), doit être considérablement renforcée et élargie. C'est d'autant plus important que la quantité des déchets liés au développement, des déchets produits par les activités de construction et de démolition, ainsi que la quantité de déchets domestiques, devrait augmenter parallèlement à l'augmentation des revenus et de la prospérité de ces pays (carte 5).

**Carte 5: Traitement total des déchets (tonnes par habitant) et pourcentage de déchets traités en vue de récupération ou de production d'énergie - 2006**



Source: Traitement de données Eurostat par les auteurs

Note: Pas de données relatives au traitement total des déchets pour DK.

L'Italie souffre aussi d'une capacité de traitement des déchets insuffisante, mais ce problème s'explique par de graves défauts dans le système de traitement, et pas seulement par l'absence de nouvelles infrastructures. Les principales méthodes de traitement des déchets sont la mise en décharge, surtout dans l'UE-12, et l'incinération, généralement associée à une production d'énergie, dans les pays plus développés<sup>145</sup>. Ces deux approches sont considérées comme les moins favorables du point de vue écologique dans la mesure où elles produisent des gaz à effet de serre et d'autres émissions nocives.

<sup>145</sup> Commission européenne (2007a).

Les données Eurostat confirment que la Belgique, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Autriche, la Pologne et la République tchèque sont les pays qui revalorisent le plus de déchets (à des fins de production énergétique ou autre). Dans le reste de l'Europe par contre, les principales méthodes de traitement des déchets restent l'incinération sans production énergétique et l'évacuation (mise en décharge permanente ou rejet dans les cours d'eau).

Le développement des énergies renouvelables et l'amélioration de l'efficacité énergétique peuvent avoir des effets importants sur la durabilité environnementale et le développement économique futurs du fait de la disponibilité d'un approvisionnement énergétique garanti. La consommation finale d'énergie en Europe a continué d'augmenter (de plus de 5 % entre 2000 et 2006), mais la part de l'énergie issue de sources renouvelables, et en particulier d'énergie solaire et éolienne, n'a augmenté que de 0,8 % au cours de la même période. La Bulgarie, le Danemark, l'Allemagne, la Grèce, l'Irlande, la Hongrie et les Pays-Bas ont augmenté leur **pourcentage d'énergies renouvelables** (de 3 % à plus de 9 % en moyenne). Ces pays sont donc plus proches de l'objectif de 20 % de la consommation énergétique totale dérivée de sources d'énergie renouvelables d'ici 2020. En 2006, Malte, Chypre, l'Estonie et la Pologne ne faisaient encore que très peu appel à des sources renouvelables (pour les deux îles, la part des énergies renouvelables est nulle). Tous les pays de l'UE-12 ne sont cependant pas en-dessous de la moyenne européenne de 15,5 %. La Slovaquie, la Slovénie, la Lettonie et la Roumanie font beaucoup appel à des sources renouvelables.

La pollution atmosphérique est un autre facteur qui influe sur la durabilité environnementale et la santé humaine. Selon les estimations de la CE (2007a), «la mauvaise qualité de l'air réduit de huit mois en moyenne l'espérance de vie moyenne des citoyens de l'Union». Les perceptions de la **pollution atmosphérique** varient considérablement. Les habitants des plus grandes villes d'Europe méridionale considèrent en général la pollution atmosphérique comme un grave problème, au contraire des petites villes du nord<sup>146</sup>. L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) confirme que la pollution atmosphérique affecte la plupart des capitales et des plus grandes villes européennes, caractérisées par une circulation plus intense, ainsi que toute la Grèce, Chypre, la Bulgarie et environ la moitié de la Roumanie. En outre, les pays d'Europe septentrionale ont en général un air moins pollué<sup>147</sup>.

La CE<sup>148</sup> explique la situation de l'infrastructure et des services environnementaux en Europe comme suit: «Il existe des différences importantes entre les États membres et les régions en ce qui concerne la protection de l'environnement, les problèmes qui menacent l'environnement et la capacité locale à affronter ces problèmes. Ces disparités sont particulièrement visibles entre l'UE-15 et de nombreux pays de l'UE-12». Malgré leurs besoins croissants, les pays d'Europe orientale ne possèdent pas d'infrastructures aussi développées de traitement des eaux usées et des déchets solides que le reste de l'UE. Les pays qui ont déjà adopté des politiques de protection de l'environnement sont en mesure d'offrir des services de qualité à leurs citoyens, comme par exemple une électricité propre issue de sources renouvelables, et parfois même des services de meilleure qualité que dans l'UE-15. Il faut donc se garder de généraliser l'écart qui existe entre les pays de l'ouest et de l'est. Même s'il est vrai que les pays de l'UE-12 ont généralement des infrastructures et des services moins développés, des politiques et des investissements récents et en cours contribuent à réduire cet écart. Par ailleurs, la promotion des énergies renouvelables est

---

<sup>146</sup> Commission européenne (2007b).

<sup>147</sup> Source: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/particulate-matter-pm10-2007-annual-limit-value-for-the-protection-of-human-health-1>.

<sup>148</sup> Commission européenne (2007a).

particulièrement importante pour tous les pays, du point de vue environnemental comme du point de vue économique, et cet aspect reste sous-développé dans la majeure partie de l'Europe.

#### 2.1.4. Transport et accessibilité

L'UE considère le développement des infrastructures de transport comme le principal facteur de stimulation du développement économique et de l'intégration des États membres, surtout après les élargissements récents à l'Europe orientale<sup>149</sup>. Un réseau efficient de routes, d'autoroutes, de chemins de fer, de voies aériennes et, au deuxième plan, de voies de navigation par mer, par cours d'eau et par canal, garantit l'accessibilité de toutes ces régions européennes. Cet accès est nécessaire pour attirer les investissements dans les entreprises privées, augmenter la productivité, développer l'accès au marché et améliorer la compétitivité économique. En outre, en raccourcissant le temps nécessaire pour traverser les régions et les pays, le transport joue un rôle important dans la diminution des distances et dans la promotion de la cohésion économique, sociale et territoriale en Europe.

La situation générale des infrastructures de transport dans l'UE varie selon le mode de transport. Il y a un écart important entre l'UE-12 et le reste de l'Europe en termes de densité des **autoroutes**. Dans les pays d'Europe orientale, la construction d'autoroutes se concentre autour des capitales et autres grands centres urbains. La Pologne ne compte que trois autoroutes distinctes, achevées pour la plupart dans les années 1990. Elles desservent les villes de Cracovie et Legnica dans le sud, Poznań et Lodz dans le centre et Grudziądz et le port de Gdańsk dans le nord. Cette répartition confirme la corrélation positive entre la qualité des liaisons de transports et la concentration des activités productives. La Slovénie présente par contre une densité autoroutière supérieure à la moyenne de l'Union, principalement du fait de sa position géographique unique qui en fait un passage naturel entre les pays d'Europe occidentale et le sud-est de l'Europe.

Le réseau autoroutier se développe aussi bien dans l'UE-12 que dans l'UE-15. Cependant, par exemple, même si la Grèce et l'Irlande ont multiplié respectivement par trois et par six la longueur totale de leur réseau autoroutier entre 1990 et 2004, la densité de réseau de ces pays était encore inférieure à la moyenne de l'Union européenne en 2006. En Espagne et au Portugal par contre, 15 années d'investissements ont permis d'atteindre la densité moyenne européenne. Les pays qui gardent une faible densité autoroutière sont les pays les plus périphériques, comme par exemple l'Irlande, le Portugal, la Finlande et la Suède.

La dotation en **autres types de routes** (routes régionales primaires et secondaires) est répartie de façon plus homogène. La plupart des pays de l'UE-12 ont des réseaux routiers aussi denses que dans les autres États membres, avec des différences régionales mineures. Les routes de l'UE-12 sont par contre souvent de moins bonne qualité en raison d'un manque de maintenance pendant de nombreuses années<sup>150</sup>. La Bulgarie et la Roumanie ont besoin d'investissements dans l'entretien des routes, les derniers grands investissements remontant aux années 1970 et 1980. Certaines régions d'Espagne, du Portugal, d'Italie et d'Allemagne, de même que les pays scandinaves, possèdent aussi des réseaux routiers de faible densité.

La situation reste différente pour les **chemins de fers**, puisque c'est dans l'UE-12 qu'on trouve les réseaux ferroviaires les plus denses, sans différences internes significatives

<sup>149</sup> Sirtori E., Vignetti S. (2010).

<sup>150</sup> Commission européenne (2004) et Banque européenne d'investissement (2000).

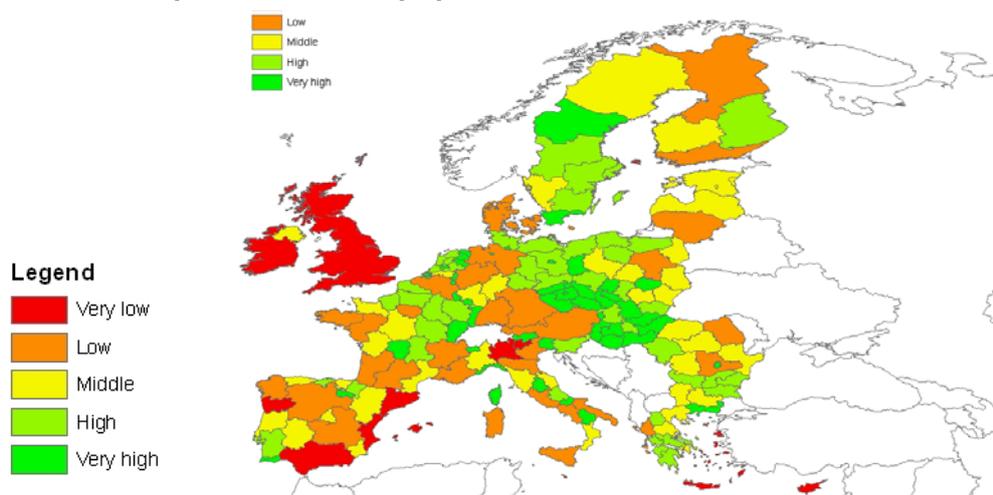
(carte 6). Les chemins de fer continuent d'assurer des liaisons avec les pays voisins, et en particulier vers l'Europe occidentale, pour les passagers et le fret. Mais, comme dans le cas des routes, la qualité du réseau de ces pays est nettement inférieure, avec des lignes monovoie et/ou non électrifiées qui allongent considérablement les temps de trajet. Les pays nordiques présentent le pourcentage de lignes électrifiées le plus élevé, avec plus de 70 % de voies ferrées électrifiées en moyenne. Des investissements dans le renforcement et l'électrification du secteur ferroviaire auraient également un impact positif sur la pollution atmosphérique en diminuant la congestion sur les routes. Le Royaume-Uni et l'Irlande sont les pays de l'UE-15 qui possèdent les réseaux ferrés les moins denses.

Le volume du **transport aérien** continue de progresser après avoir reculé en 2001. Cette croissance est importante dans l'UE, dans le sud de l'Espagne et au Portugal. Les aéroports secondaires connaissent aussi une popularité croissante du fait de leur utilisation par les compagnies à bas prix et de leur situation dans les capitales de l'UE-12<sup>151</sup>. En 2006, le nombre total de vols passagers par jour était nettement inférieur à la moyenne européenne en Grèce, dans certaines régions de Suède et de Finlande ainsi qu'en Europe centrale (France et Allemagne). Il y avait aussi des différences régionales manifestes en Espagne, avec une différence marquée entre le nord et le sud en matière de transport aérien.

Le transport maritime et la navigation intérieure restent d'une importance secondaire pour la plupart des pays. Le nombre de ports maritimes, de cours d'eau navigables et de canaux dépend clairement des caractéristiques d'un pays ainsi que des investissements passés. Dans les pays baltes, en Allemagne et aux Pays-Bas, ces investissements ont favorisé le développement de ce mode de transport. Le Danube possède un potentiel important pour le transport de marchandises à travers la Hongrie, la Bulgarie et la Roumanie, mais des investissements sont nécessaires<sup>152</sup>.

Outre la dotation en infrastructures de transports des pays de l'Union européenne, il convient également d'analyser le degré d'accessibilité régionale afin d'obtenir une image claire de l'efficacité des services de transports.

**Carte 6: Densité des réseaux ferroviaires: indice des longueurs par rapport à la superficie et à la population - 2006**



**Source:** Traitement de données Eurostat par les auteurs

**Note:** Du fait de l'absence de données, une autre année a été prise en compte pour certains pays: 2005 pour IE, AT et SI et 2007 pour SE.

<sup>151</sup> Commission européenne (2007a).

<sup>152</sup> Ibid.

L'**accessibilité potentielle**<sup>153</sup> par route ou par chemin de fer (carte 7) présente une différenciation centre-périphérie, les régions d'Europe centrale étant les plus accessibles en 2001. La Belgique, traversée par un réseau dense d'autoroutes et par d'importants corridors routiers, était le pays le plus accessible. L'investissement dans le rail à grande vitesse renforce l'accessibilité potentielle garantie par les routes, mais il peut aussi l'élargir, comme dans le cas de la France, où les lignes de TGV vers le sud de l'Europe et vers l'océan Atlantique créent des corridors présentant une accessibilité supérieure à la moyenne européenne.

Le transport aérien peut contribuer de façon significative à améliorer l'accessibilité des régions périphériques. L'indicateur d'accessibilité potentielle pour ce mode indique des valeurs élevées autour des grands aéroports internationaux, avec des différences plus importantes à l'intérieur des pays que dans le cas de l'accessibilité par la route et par rail. Les régions aéroportuaires d'Europe centrale gardent cependant des valeurs d'accessibilité moyennes supérieures à celles des régions périphériques.

On observe les mêmes tendances pour l'accessibilité potentielle multimodale. Les régions correspondant à ce que l'on appelle la «banane bleue<sup>154</sup>» se distinguent par une accessibilité supérieure à la moyenne. L'existence d'aéroports internationaux contribue aussi à améliorer l'accessibilité d'autres régions moins centrales telles que Barcelone en Espagne, Rome et Naples en Italie, Vienne en Autriche, Budapest en Hongrie et Varsovie en Pologne. Cela reflète aussi le fait que les réseaux d'autoroutes et de voies ferrées à grande vitesse ont été construits pour desservir en priorité les capitales et les villes les plus peuplées<sup>155</sup>. Comme l'explique ORATE<sup>156</sup>, «pour toutes les autres régions, l'effet combiné d'infrastructure de transport de surface de mauvaise qualité et du manque d'accessibilité par air provoquent de mauvaises performances en termes d'accessibilité».

---

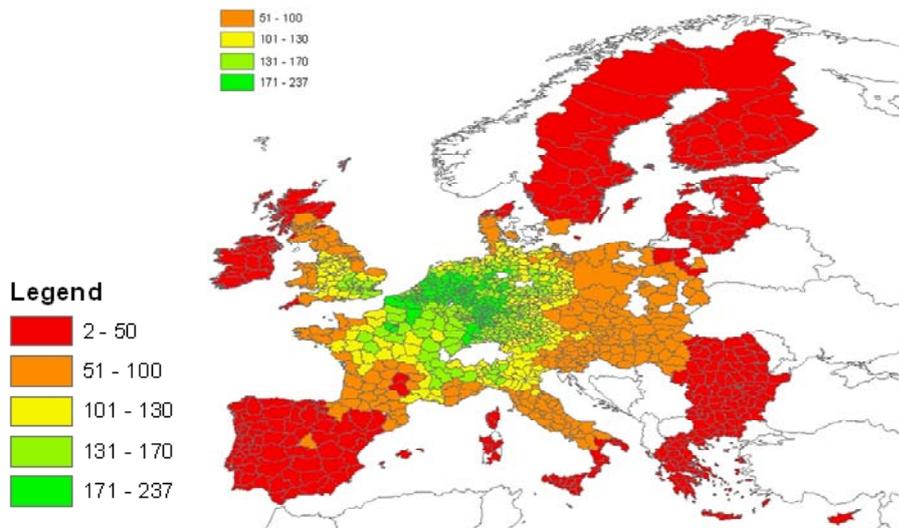
<sup>153</sup> Calculé par ORATE au moyen d'une formule qui «compare» les opportunités et les coûts pour parvenir à un endroit, sur la base de l'hypothèse que l'attrait d'une destination augmente avec sa taille (représentée par sa population ou son PIB) et diminue avec la distance, la durée du trajet et le coût du voyage.

<sup>154</sup> Il s'agit d'un corridor qui s'étend approximativement du nord-est de l'Angleterre jusqu'à Milan (Italie). Il englobe des villes telles que Londres, Bruxelles, Amsterdam, Rotterdam, Anvers, Cologne, Francfort-sur-le-Main, Luxembourg, Stuttgart, Strasbourg, Zürich et Milan. Ce corridor englobe l'une des concentrations de population, d'argent et d'industrie les plus élevées du monde.

<sup>155</sup> Ibid.

<sup>156</sup> Programme ORATE (2006), projet 1.2.1. Services et réseaux de transports: tendances territoriales et infrastructure de base pour la cohésion territoriale, rapport définitif.

**Carte 7: Accessibilité potentielle par rail (espace ORATE=100) - 2001**



Source: Traitement de données ORATE par les auteurs

Les indicateurs d'ORATE ont été récemment mis à jour sur la base de données de 2006 concernant les routes et les chemins de fer afin de prendre en considération la diminution des temps d'attente aux frontières après l'élargissement de 2004, l'extension du réseau autoroutier de l'UE-12 et le développement de réseaux ferroviaires à grande vitesse principalement dans l'UE-15. Les données récentes n'indiquent pas de changements importants dans l'accessibilité potentielle des régions européennes, malgré une amélioration générale dans certaines régions de l'UE-12 (en particulier en Pologne et en République tchèque) et une légère amélioration de l'accessibilité en Europe orientale.

Si les transports aériens, les chemins de fer, les autoroutes et autres routes permettent le transport de personnes et de marchandises sur de longues distances, les **transports urbains** garantissent la mobilité dans les villes. Une majorité d'Européens vivent en milieu urbain, et les villes européennes sont de plus en plus confrontées à des problèmes de circulation et de congestion. C'est ainsi que la mobilité urbaine est responsable de 40 % de toutes les émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier, et jusqu'à 70 % des émissions d'autres polluants. Le développement d'un système de transport urbain efficace contribuerait de façon significative à la réalisation de plusieurs objectifs, parmi lesquels la lutte contre le changement climatique et la réduction de la dépendance énergétique, ainsi qu'à l'amélioration de l'attrait des villes en promouvant, par exemple, les pistes cyclables et les chemins piétonniers<sup>157</sup>.

Selon l'enquête de 2007 sur les perceptions de la qualité de vie<sup>158</sup>, le degré de satisfaction concernant la fréquence et la fiabilité des transports publics est généralement élevé en Europe. Dans 68 villes sur 75, la majorité des répondants se disent satisfaits des transports publics tels que les bus, trams et métros. Les habitants d'Helsinki présentent le taux de satisfaction le plus élevé (93 %). On constate des taux d'insatisfaction plus élevés dans certaines villes du sud de l'Italie<sup>159</sup> et dans certaines capitales de l'UE-12<sup>160</sup>. Ces dernières avaient également les pourcentages de véhicules de transports urbains (y compris cars, bus et bus à trolley) de moins de deux ans les moins élevés en 2006, alors que les parcs de véhicules publics de l'UE-15, et en particulier de Suède, du Luxembourg,

<sup>157</sup> Commission européenne (2007c).

<sup>158</sup> Commission européenne (2007b).

<sup>159</sup> Palerme, Naples et Rome.

<sup>160</sup> Nicosie à Chypre, Sofia en Bulgarie, Bratislava en Slovaquie, Bucarest en Roumanie et Budapest en Hongrie.

d'Autriche et des Pays-Bas, ont récemment été modernisés<sup>161</sup>, avec des conséquences positives directes pour la qualité des transports et de l'air, puisque les véhicules neufs polluent moins.

La CE reconnaît la nécessité d'optimiser le système de transport afin de satisfaire les demandes liées à la croissance et à un développement adapté d'un point de vue économique, social et environnemental. Les objectifs définis en 2001 afin de guider l'investissement dans les transports jusqu'en 2010 étaient d'améliorer la qualité de tous les modes de transport, de réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique, de promouvoir l'intermodalité et d'améliorer l'accès aux régions isolées à travers le développement du réseau transeuropéen de transports<sup>162</sup>.

## 2.1.5. Indicateurs agrégés de prestation de SIG

### 2.1.5.1. Analyse au niveau des pays

Afin de mieux évaluer la relation entre l'allocation des FS et la prestation de SIG, nous présentons un indicateur de synthèse normalisé pour ce dernier. Cet indicateur produit une analyse de corrélation utile pour évaluer la pertinence des politiques d'investissement dans les services publics menées par les pays/régions. Cependant, étant donné que de nombreuses variables sont impliquées, une réduction de la dimensionnalité est requise afin d'évaluer la véritable magnitude des SIG prestés. L'analyse empirique a montré que la prestation de SIG était un concept aux multiples facettes. Par exemple, parmi les trois indicateurs de distribution d'eau repris au tableau 3, il est difficile de trouver le plus représentatif. Il est plus approprié de les envisager en combinaison afin de garder les différentes informations prévues par les données. C'est pourquoi l'analyse en composantes principales (ACP)<sup>163</sup> utilisée ici a été choisie comme outil pour fournir un indicateur synthétique de la prestation de SIG.

Il convient cependant d'évaluer avec prudence les résultats de cette analyse. La littérature consacrée aux indicateurs synthétiques est vaste et couvre différents aspects et sujets (pour des références récentes, voir Antony et Visweswara Rao, 2007; Roupas, Flamos et Psarras, 2009; Sabatini, 2009; Somarriba et Pena, 2009; Chen et al., 2010). Qui plus est, même pour les méthodes existantes et bien acceptées, il existe des signes suffisants de l'existence d'une énorme variabilité susceptible de provoquer des interprétations erronées et/ou des résultats trompeurs (voir Grupp et Shubert 2010 pour le cas des indicateurs composés de l'innovation scientifique et technologique au niveau national).

<sup>161</sup> Sur la base de données Eurostat. 2006.

<sup>162</sup> Commission européenne (2001).

<sup>163</sup> L'ACP est une technique statistique multivariée visant à transformer un ensemble de  $m$  variables quantitatives corrélées – évaluées sur un ensemble de  $n$  objets – en un ensemble de  $p$  ( $p \leq m$ ) variables non corrélées (aussi appelées *composantes*) en les composant de façon linéaire et en gardant un maximum de variabilité (voir par exemple Jolliffe, 2002 pour les détails mathématiques).  $p$  est souvent choisi avec une valeur très faible parce que l'un des objectifs de l'ACP est d'obtenir un ensemble de variables réduit mais presque aussi représentatif. Un vecteur de scores à  $p$  dimensions est finalement attribué à chacun des  $n$  objets. Ces scores, ou une moyenne pondérée de ces scores, forment la base des indicateurs de prestation de SIG (dont la structure est expliquée ci-dessous), puisqu'ils représentent les  $n$  objets en termes des nouvelles variables et qu'ils mesurent la position du  $j$ -ème objet l'un par rapport à l'autre. Pour obtenir une valeur unique, qui donne le niveau de prestation des SIG pour chaque pays/région, il est possible d'extraire un ou plusieurs composants. La première option (*i*) peut être considérée comme optimale si la première (et seule) composante explique une partie importante de la variance totale des données (plus de 50 %): les scores de cette composante unique constituent alors les valeurs de l'indicateur unique de prestation de SIG; dans le cas contraire, (*ii*) il faut prendre en considération deux composantes ou plus: dans ce cas, une combinaison pondérée des scores peut être prise en considération (voir par exemple Antony et Visweswara Rao, 2007). Ces deux options sont envisagées ci-dessous.

Dans cette étude, les indicateurs ACP de prestation sont calculés au niveau NUTS 0. Des scores sectoriels standardisés<sup>164</sup> pour chaque pays sont obtenus au moyen de l'option (i) ci-dessus, et sont repris à la Figure 2 pour l'année 2006<sup>165</sup>. Les scores standardisés sont classés par ordre décroissant.

Les secteurs envisagés incluent les télécommunications, les infrastructures sociales, l'environnement et l'énergie ainsi que les transports. Les méthodes de suppression par listes (SL) et d'imputation basée sur les moyennes<sup>166</sup> (IM) sont utilisées pour les données manquantes, qui sont présentes pour les données relatives à l'environnement, à l'énergie et aux transports, et les résultats de ces secteurs sont montrés séparément. Il n'y a pas de données manquantes pour les télécommunications et les infrastructures sociales.

On peut noter que les pays scandinaves et d'Europe septentrionale présentent presque toujours des valeurs supérieures, tandis que les pays d'Europe orientale arrivent en fin de classement. Le score élevé en matière de services de transports pour le Luxembourg et, de façon générale, les scores élevés des petits pays s'expliquent par un *effet de densité agrégée* pour ce type de service public. Dans les régions fortement urbanisées (comme le Luxembourg) par exemple, il est naturel de s'attendre à des valeurs plus élevées pour cet indicateur des services de transports.

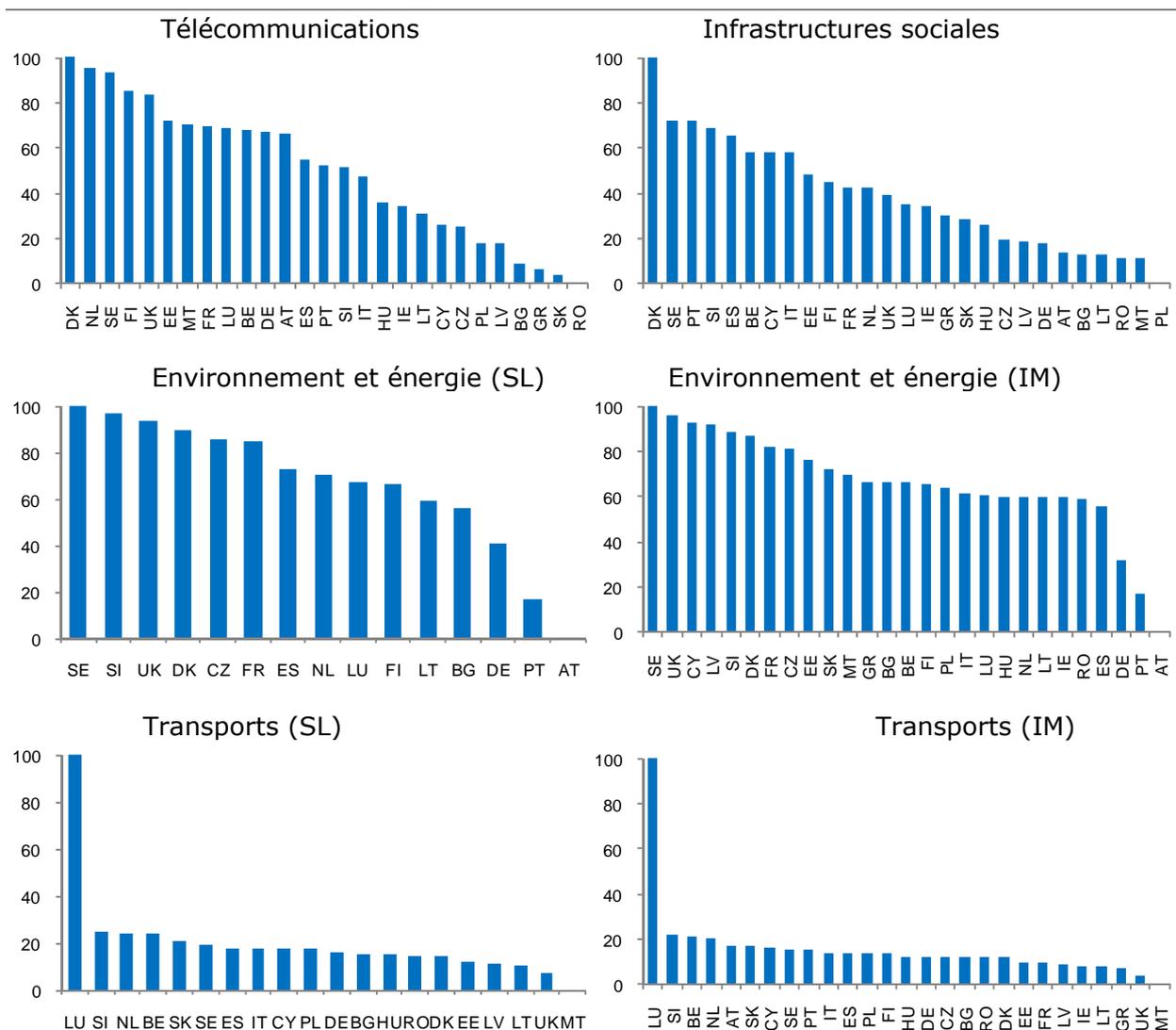
<sup>164</sup> Si  $S_i$  est le score du  $i$ -ème objet, la standardisation passe par l'équation suivante:

$$S_i^{stand} = \frac{S_i - S_{minimum}}{S_{maximum} - S_{minimum}} \times 100 .$$

<sup>165</sup> Les données relatives à l'accessibilité des transports sont exclues de l'analyse parce qu'elles remontent à 2001.

<sup>166</sup> La Méthode SL exclut de l'analyse tous les objets ayant au moins une variable manquante. Dans la méthode, les valeurs manquantes sont remplacées par la moyenne des valeurs enregistrées de la variable.

**Figure2 : Scores de prestation de SI(E)G pour chaque secteur sur la base d'une ACP avec une composante extraite**



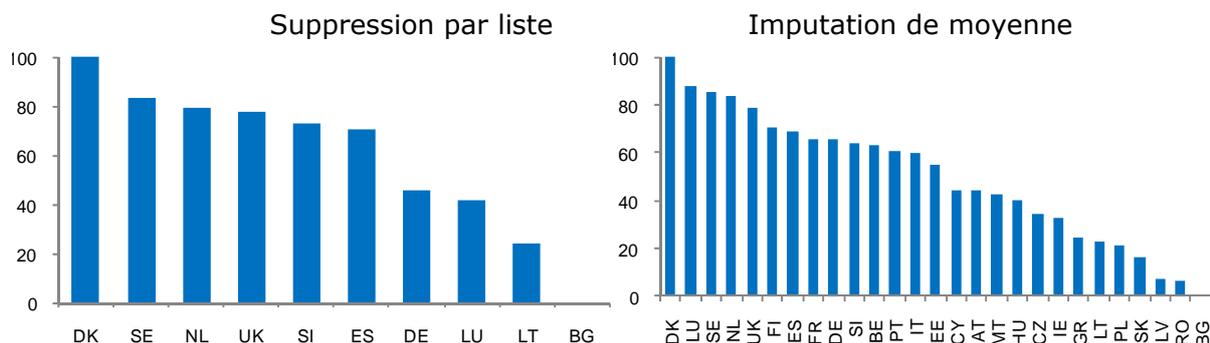
Source: Traitement de données Eurostat par les auteurs

La figure 3 présente les indicateurs globaux de tous les secteurs envisagés ici sur la base des options (i) et (ii) ci-dessus. L'option (ii) est mise en œuvre en extrayant trois composants et en calculant une somme pondérée pour chaque pays, les poids étant le pourcentage de la variation expliqué par les composantes. En raison de la présence de données manquantes, deux scores généraux de prestation de SI(E)G sont présentés pour chaque option. Ces scores sont basés sur la méthode d'imputation différente utilisée et sur la normalisation décrite ci-dessus.

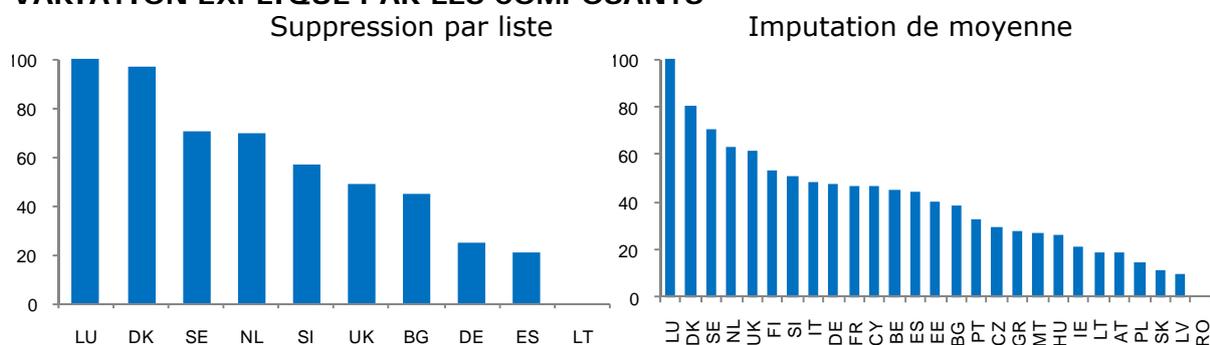
Ces deux options placent le Danemark, la Suède et les Pays-Bas en tête du classement et la Bulgarie, la Roumanie et la Lettonie en bas du classement.

**Figure 3: Scores généraux de prestation de SI (E)G**

**UNE COMPOSANTE EXTRAITE**



**TROIS COMPOSANTES EXTRAITES PONDÉRÉES SELON LE POURCENTAGE DE VARIATION EXPLIQUÉ PAR LES COMPOSANTS**



Source: Traitement de données Eurostat par les auteurs

Pour conclure, la prestation de SI(E)G est plus élevée dans les pays nordiques tant du point de vue de l'indicateur synthétique agrégé que dans chaque secteur, à l'exception du secteur des transports. Dans ce secteur, les valeurs les plus élevées sont observées à Chypre et en Slovaquie en raison d'un effet de densité agrégée.

**2.1.5.2. Analyse au niveau régional**

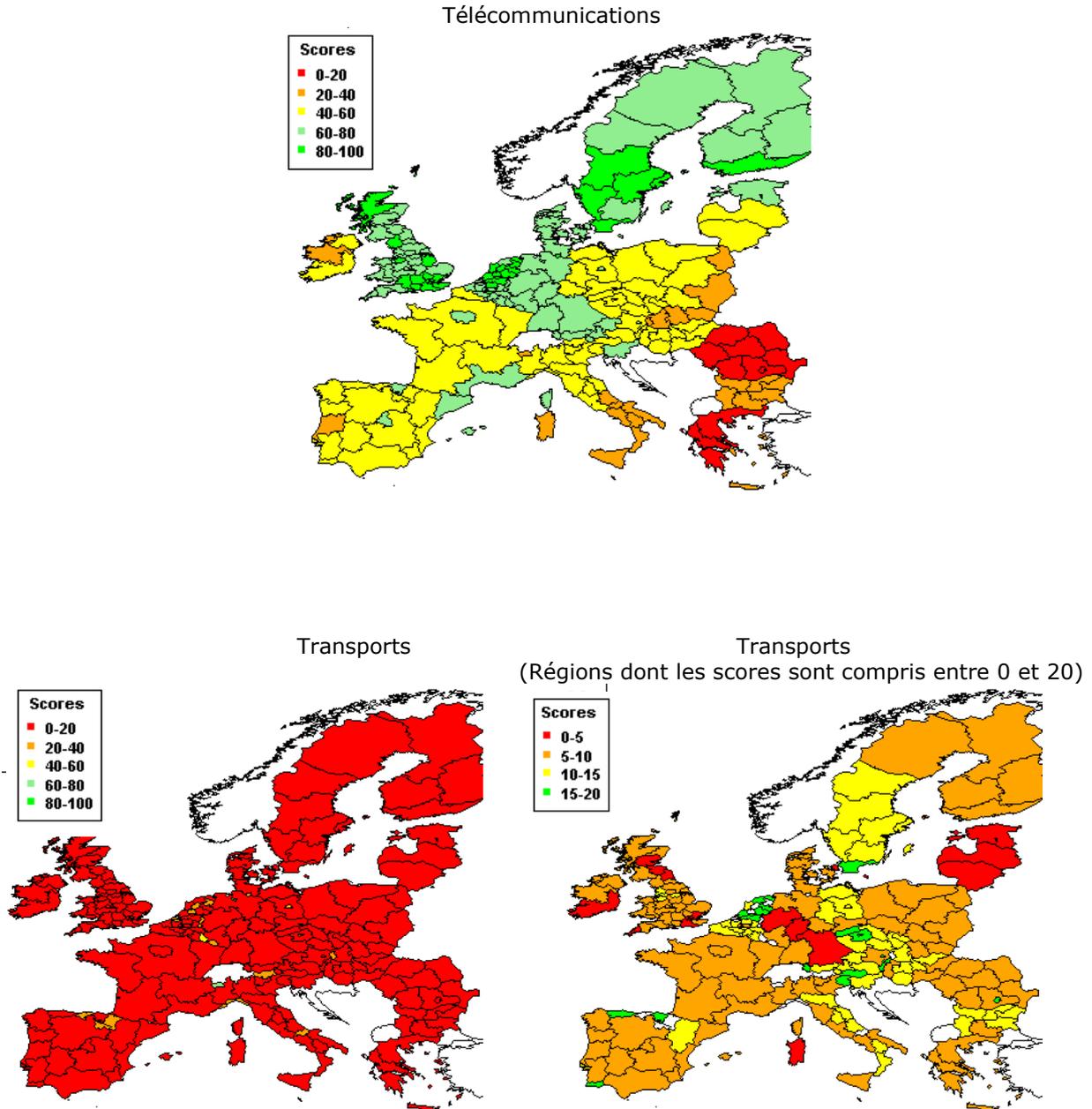
L'analyse au niveau régional est importante pour rendre compte des paramètres spatiaux de la prestation de SI(E)G et pour détecter les endroits où la prestation est particulièrement bonne et les régions à faibles prestations<sup>167</sup>.

Les cartes ci-dessous indiquent la distribution spatiale des scores standardisés pour la prestation régionale calculés au moyen de l'option (i) du sous-chapitre précédent pour le secteur des télécommunications, le secteur des transports et la combinaison de ces secteurs avec les infrastructures sociales (y compris le nombre de lits d'hôpitaux par 100 000 habitants et le nombre de professionnels de la santé par 100 000 habitants). Cinq classes de scores ont été prises en considération. Étant donné que la majorité des régions

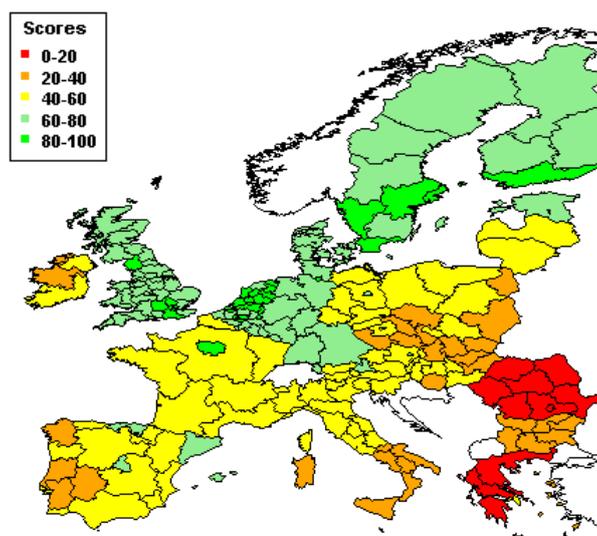
<sup>167</sup> Une désagrégation régionale adéquate des données relatives à l'environnement et à l'énergie n'est pas disponible. C'est pourquoi ce secteur est exclu de cette analyse, présentée ici pour 2006. Les données relatives aux transports urbains ont été exclues pour la même raison. Les données NUTS 2 ne sont pas disponibles pour tous les pays, c'est pourquoi des données NUTS 1 sont utilisées pour l'Allemagne, la France, la Grèce et la Pologne. Pour la Slovaquie, les données nationales sont utilisées. Dans certains cas, lorsque les données pour 2006 ne sont pas disponibles, les calculs se basent sur les données des années précédentes ou suivantes en respectant la tendance nationale. Si ce calcul n'est pas possible, l'ACP recourt à la méthode d'IM.

appartiennent à la classe inférieure en matière de transport, ce secteur est divisé en quatre autres classes.

**Carte 8: Scores de prestation régionale de SI (E)G pour les télécommunications, les transports et l'ensemble des secteurs sur la base d'une ACP avec une composante extraite**



Tous secteurs (télécommunications, transports et infrastructures sociales)



Source: Traitement de données Eurostat par les auteurs

Les services de télécommunications sont de plus en plus distribués d'est en ouest et du sud au nord. On constate des «points chauds» aux Pays-Bas, au Royaume-Uni, en Suède et en Finlande. Les régions orientales (surtout en Roumanie et en Grèce) arrivent en fond de classement. On constate certaines disparités au niveau national. En France par exemple, l'Île de France et le littoral méditerranéen se trouvent dans une classe supérieure par rapport aux autres régions. Il en va de même pour Comunidad de Madrid, Pais Vasco, Cataluña et Islas Baleares en Espagne. On notera qu'en Italie, hormis Valle d'Aosta, toutes les régions méridionales se trouvent dans la classe 20-40 alors que les autres régions appartiennent à la classe 40-60. Les régions d'Allemagne et du Danemark appartiennent à la classe 60-80, tout comme l'Estonie et la Slovaquie.

On constate quelques points chauds pour les transports, par exemple Bremen en Allemagne, Valle d'Aosta en Italie, le Luxembourg et certaines régions des Pays-Bas, d'Allemagne, d'Espagne et d'Italie ainsi que Bratislava en Slovaquie et Praha en République tchèque. La distribution de la prestation de services de transports dans le groupe de fond de classement est nettement plus hétérogène. C'est ainsi que les régions baltes, la Sardaigne en Italie, le sud de l'Irlande, certaines parties de l'Angleterre et de l'Écosse et certaines régions d'Allemagne arrivent en fin de classement. La présence du centre de Londres dans le groupe inférieur peut s'expliquer par le fait que les données relatives aux transports urbains ne sont pas prises en compte par l'analyse et par l'absence d'autoroutes et d'aéroports (seul City Airport se trouve dans la région de Londres-centre) et la faible densité du réseau ferroviaire dans Londres.

Lorsque l'on combine tous les secteurs, on peut détecter des points chauds autour des capitales des pays européens les plus développés, comme par exemple Paris, Londres, Stockholm, Helsinki et Berlin. Les régions orientales et méridionales ont encore un retard à rattraper, mais la Slovaquie, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, certaines régions de Hongrie, la République tchèque et la Pologne appartiennent au même groupe que les régions de pays d'Europe occidentale tels que l'Italie, la France et l'Espagne. Les régions de Roumanie et de Grèce, hormis les îles de la mer Égée (Nisia Aigaiou) et la Crète (Kriti), appartiennent au groupe inférieur.

## 2.2. Vue d'ensemble des allocations du FEDER dans les secteurs de SI(E)G

Ce sous-chapitre présente les montants programmés du FEDER dans les périodes 2000-2006 et 2007-2013 pour les télécommunications, l'infrastructure sociale, l'environnement, l'énergie et les transports au niveau national. L'allocation en faveur de projets de coopération transfrontalière est également observée. L'objectif est de mettre en lumière toutes les variations importantes des allocations du FEDER au cours des deux périodes de programmation en accordant une attention particulière aux différences entre les groupes UE-15 et UE-12.

Trois remarques générales sont valides pour l'analyse:

- Étant donné que la division en sous-secteurs dans chacune des quatre macro-catégories de SI(E)G présente des périodes de programmation différentes, il n'est donc pas possible de comparer de façon systématique les allocations du FEDER à ce niveau; nous présentons néanmoins un certain nombre de déductions représentatives.
- Contrairement à l'analyse de la prestation de SI(E)G (chapitre 2.1), l'environnement et l'énergie sont considérés ici comme deux secteurs distincts conformément à la classification des domaines d'intervention par l'UE.
- Au cours de la période 2000-2006, dix des pays de l'UE-12 ont été éligibles au titre du FEDER pendant trois ans seulement (2004-2006) sur sept. De ce fait, l'allocation annuelle moyenne du FEDER<sup>168</sup> est également examinée afin de permettre des comparaisons entre les pays.

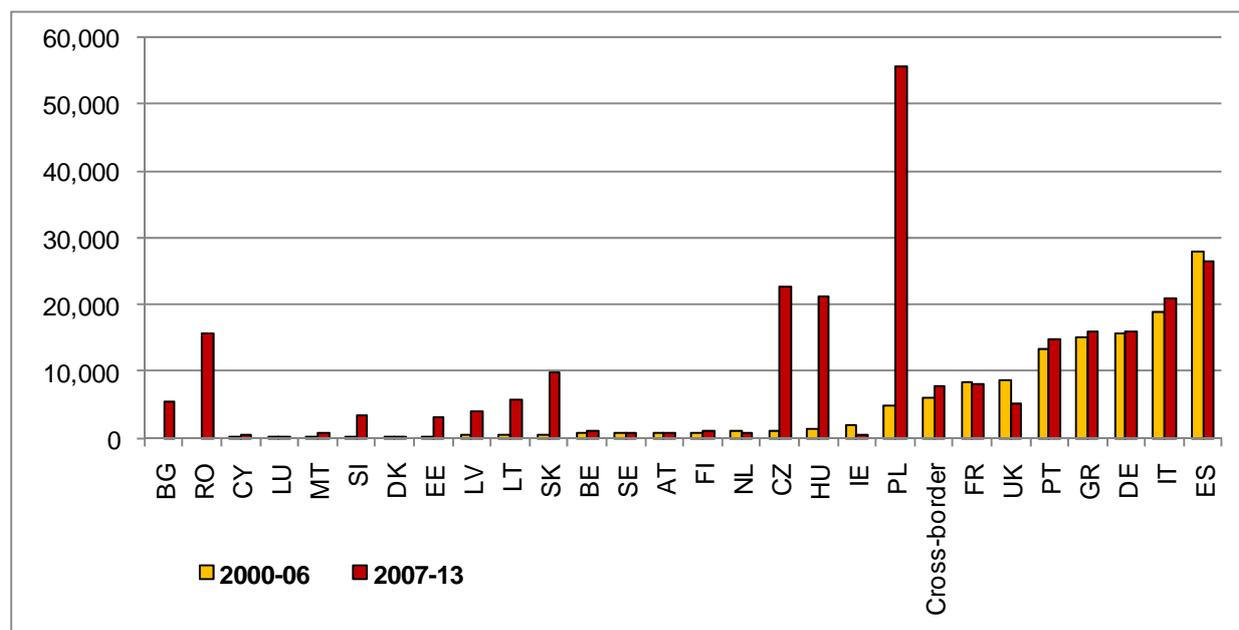
Les tableaux 14 et 15 de l'annexe II indiquent la répartition des fonds du FEDER par pays pour la période de programmation précédente et pour la période en cours. Ces chiffres sont répartis selon le domaine d'intervention.

### 2.2.1. Allocations du FEDER au cours des deux périodes de programmation

Au cours de la **période 2000-2006**, 123 601 millions d'euros ont été alloués aux différents États membres de l'Union européenne. Les montants les plus élevés ont été attribués à l'Espagne et à l'Italie, et les plus faibles ont été attribués aux petits territoires de Chypre, du Luxembourg et de Malte (figure 4). Ce classement ne change pas lorsque l'on examine la répartition annuelle des fonds.

La répartition entre les SI(E)G et les autres secteurs est équilibrée avec 48 % du budget total du FEDER consacré aux infrastructures et 52 % à d'autres domaines tels que le tourisme, la culture, l'amélioration du capital humain, le renforcement des capacités institutionnelles et l'assistance technique. Les pays qui préfèrent consacrer les fonds du FEDER aux SI(E)G sont par exemple l'Espagne, la Grèce, l'Irlande, la Lituanie, Malte, la Pologne et la Slovaquie. Le FEDER est par contre davantage axé sur d'autres secteurs en Autriche, en Belgique, en Finlande, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni.

<sup>168</sup> Calculée en divisant les fonds programmés du FEDER de 2000-2006 par 7 pour l'UE-15 et par 3 pour l'UE-12 (hormis la Bulgarie et la Roumanie).

**Figure 4: Allocation totale du FEDER (en millions d'euros); 2000-2006 et 2007-2013**


Source: Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

Dans les secteurs de SI(E)G, les infrastructures de transport absorbent la partie la plus importante de la dotation du FEDER. Avec 27 % en moyenne, ce secteur dépasse de loin la part allouée à tout autre secteur des SI(E)G. Dans les autres secteurs de SI(E)G, l'environnement est d'une importance secondaire (19 %), suivi par les infrastructures sociales et les télécommunications, qui reçoivent à peu près le même pourcentage (11 %) des investissements dans les SI(E)G.

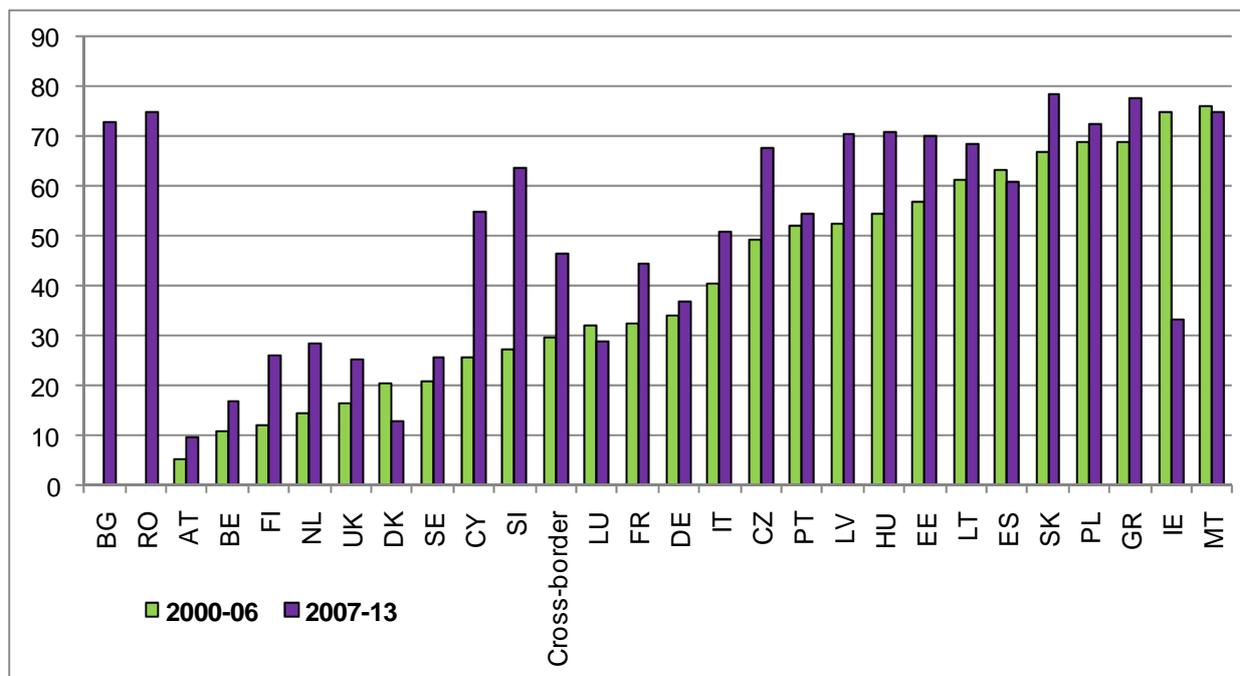
Au niveau des pays, les investissements dans les transports sont élevés dans les pays qui sont également éligibles au titre du Fonds de cohésion (c'est-à-dire l'UE-12, l'Italie, la Grèce, l'Espagne, le Portugal et l'Irlande), mais aussi au Danemark, en France, et au Royaume-Uni. Dans les autres pays, les investissements sont plus importants dans d'autres secteurs tels que les télécommunications dans les pays nordiques<sup>169</sup>, les infrastructures sociales en Estonie et les infrastructures environnementales à Malte. Les investissements dans les infrastructures énergétiques sont importants en Autriche (38 % consacrés aux SI(E)G), au Luxembourg (33 %), et en Slovaquie (22 %), tandis que la moyenne européenne pour tous les investissements en SI(E)G est de 2,75 %.

La dotation du FEDER pour la période **2007-2013** est plus de deux fois supérieure à celle de la période précédente et s'élève à 260 414 millions d'euros. La Pologne est le pays qui reçoit le montant le plus élevé. L'Espagne reste le deuxième bénéficiaire de fonds du FEDER, mais sa part est passée de 28 millions d'euros à 26 millions. La dotation des pays de l'UE-12 est celle qui affiche l'augmentation la plus importante. C'est le cas notamment de la République tchèque et de la Hongrie, dont la dotation au titre du FEDER dépasse le montant attribué à l'Italie (figure 5). Par contraste, les budgets du FEDER attribués aux pays de l'UE-15 augmentent légèrement (Italie, Allemagne, Grèce, Portugal et Belgique) ou baissent légèrement (comme en France et en Espagne) ou de façon plus significative (Royaume-Uni et Irlande).

<sup>169</sup> Belgique, Danemark, Finlande, Pays-Bas et Suède.

En ce qui concerne la période de programmation 2000-2006, la part actuelle du FEDER consacrée aux secteurs des SI(E)G a augmenté et est plus importante que dans d'autres champs d'intervention (63 % contre 37 %). L'UE-12 et la Grèce sont les pays où cette part est supérieure. Comme l'indique la figure 5, les seuls pays à diminuer la part du budget du FEDER consacrée aux SI(E)G sont l'Irlande, l'Espagne, le Luxembourg, le Danemark et, très légèrement, Malte.

**Figure 5: Pourcentage de la dotation du FEDER consacrée aux secteurs des SI(E)G; 2000-2006 et 2007-2013**



Source: Traitement de données de DG REGIO par les auteurs

Les infrastructures de transports occupent une place moins importante dans les SI(E)G au cours de la période de programmation actuelle avec environ 45 % de la dotation totale consacrée aux SI(E)G. Les parts consacrées à la protection de l'environnement et au secteur du risque et de l'énergie ont par contre augmenté en 2007-2013, passant respectivement à 30 % et 6 %.

Les pays de l'UE-12 consacrent une part importante des fonds (budget total du FEDER et budget du FEDER consacré aux SI(E)G) aux transports). C'est le cas également de certains pays de l'UE-15 tels que l'Allemagne, la Grèce et l'Espagne. Chypre, Malte et la Roumanie consacrent environ un tiers de leurs budgets du FEDER, et plus de 40 % du budget consacré aux SI(E)G, à des investissements environnementaux.

L'énergie est particulièrement importante pour l'Autriche, l'Irlande et le Luxembourg, qui y consacrent plus de 30 % des fonds destinés aux SI(E)G. Comme au cours de la période précédente, le pourcentage de fonds prévus pour le secteur de la société de l'information est plus élevé dans les pays nordiques. Au Danemark par exemple, la société de l'information reçoit 100 % des fonds du FEDER destinés aux SI(E)G. Enfin, les investissements destinés aux infrastructures sociales sont particulièrement importants dans les trois pays baltes ainsi qu'au Portugal et en Slovaquie.

## 2.2.2. Répartition des budgets du FEDER entre les secteurs des SI(E)G

### 2.2.2.1. Télécommunications

Le budget total du FEDER consacré au secteur des télécommunications dans les États membres de l'Union européenne s'élève à 6 445 millions d'euros au cours de la période 2000-2006. Près de la moitié de ce budget est destinée à trois pays seulement: la Grèce, l'Italie et l'Espagne. Cependant, si l'on considère la dotation annuelle programmée du FEDER, la Pologne consacre des montants plus importants aux infrastructures de télécommunication et à la société de l'information que l'Espagne. D'autres pays bénéficiaires de fonds supérieurs à la moyenne de l'UE (qui est de 257 millions d'euros) sont l'Espagne, le Portugal, la France, et le Royaume-Uni. L'Autriche, le Danemark, l'Estonie, la Lettonie, la Slovaquie, Chypre, Malte et le Luxembourg, par contre, reçoivent chacun moins de 20 millions d'euros sur toute la période (figure 6). En termes annuels, les mêmes pays arrivent aux mêmes places dans le classement.

Lorsque l'on compare les dépenses consacrées aux télécommunications à la proportion de fonds consacrés aux autres secteurs des SI(E)G, comme indiqué au sous-chapitre 2.2.1, les pays nordiques consacrent entre 34 % (Finlande) et 57 % (Danemark) des fonds du FEDER destinés aux SI(E)G aux télécommunications. On constate des pourcentages inférieurs à 9 % au Portugal, en Irlande, en Espagne, en Allemagne et en Slovaquie.

Pour la période 2007-2013, les budgets programmés du FEDER destinés aux télécommunications s'élèvent à 14 604 millions d'euros. La Pologne a décidé de consacrer le montant le plus élevé (3 714 millions d'euros) à ce secteur. Viennent ensuite l'Italie, la Grèce et l'Espagne, comme au cours de la période précédente, mais aussi la République tchèque et la Slovaquie. **Cependant, en termes de pourcentages, le Danemark, la Finlande et la Suède sont les pays qui accordent la priorité la plus élevée à ce secteur (100 %, 56 % et 43 % respectivement des fonds destinés aux SI(E)G), alors que la plupart des pays de l'UE-12, comme par exemple la Hongrie, Malte, la Roumanie, l'Estonie et la Bulgarie, y consacrent moins de 5 %.** Même le montant que la Pologne consacre à la société de l'information ne dépasse pas 10 % de son budget total destiné aux SI(E)G.

En **2000-2006**, la CE a divisé le champ d'intervention «Infrastructure de télécommunications et société de l'information» en 5 sous-secteurs:

- Infrastructures de base;
- Technologies de l'information et de communication (y compris sécurité et prévention des risques);
- Services et applications pour les petites et moyennes entreprises (PME) (commerce électronique, éducation/formation, mise en réseau);
- Services et applications pour le citoyen (santé, administration, éducation);
- Autres<sup>170</sup>.

Plusieurs pays ont décidé d'attribuer à un seul sous-secteur tous les fonds destinés aux télécommunications. En fait, les priorités de l'Irlande et de la Lettonie étaient respectivement les technologies de l'information et de la communication et les infrastructures de base; Chypre et la Slovaquie se sont concentrées sur les services et les

<sup>170</sup> Dans le champ d'intervention portant le code «32».

applications pour le citoyen; le Danemark, le Luxembourg, la Suède et la Slovénie ont attribué tous leurs fonds au sous-secteur résiduel (v).

D'autres pays, comme l'Autriche, la Finlande, la Hongrie et la Lituanie, répartissent la majeure partie de leurs fonds entre deux secteurs – en général les services et applications pour le citoyen, pour les SNE et les infrastructures de base.

Certains pays, tels que l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne et le Royaume-Uni, n'ont aucune priorité sous-sectorielle particulière, et consacrent une certaine partie ou la majorité de leurs fonds à tous les sous-secteurs.

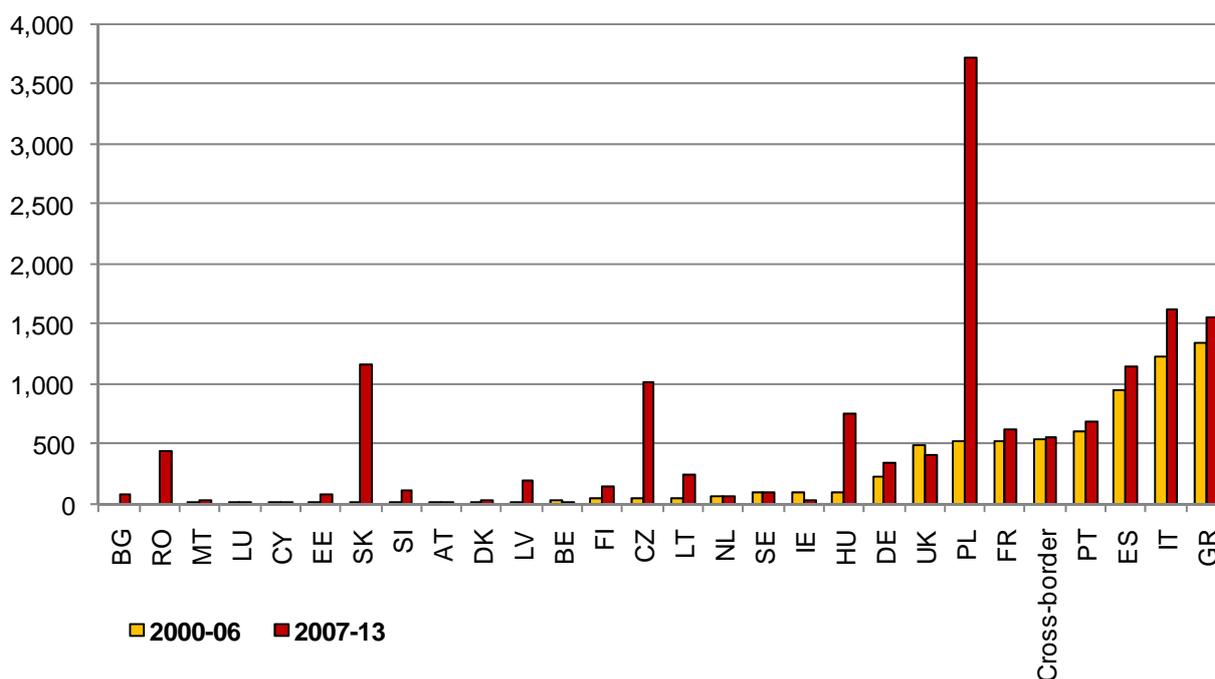
Au cours de la période de programmation **2007-2013**, la division en sous-secteurs est légèrement différente et couvre les domaines suivants:

- Infrastructures téléphoniques (y compris les réseaux à haut débit);
- TIC (y compris sécurité et mesures de transmission sécurisée), comme dans la période 2000-2006;
- TIC - Réseaux transeuropéens;
- Services et applications pour les PME (commerce électronique, éducation/formation, mise en réseau), comme en 2000-2006;
- Autres mesures visant à améliorer l'accès aux TIC et leur utilisation efficace par les PME;
- Services et applications pour le citoyen (santé, administration, éducation), comme en 2000-2006.

La répartition des fonds au niveau sous-sectoriel a changé. Seules Chypre et Malte consacrent plus de 90 % (100 % et 93 % respectivement) à un seul domaine d'intervention, comme les services et applications pour le citoyen. La priorité de ces pays n'a pas changé avec le temps, et Malte a en fait accentué encore sa priorité.

Les autres États membres de l'Union européenne répartissent par contre leurs fonds destinés aux télécommunications entre au moins deux secteurs, et parfois à travers tous les sous-secteurs. Les secteurs qui reçoivent la part moyenne la plus élevée des fonds dans l'UE sont les services et applications pour le citoyen et les TIC. Le réseau transeuropéen d'informations et les technologies de la télécommunication reçoivent le pourcentage le moins élevé des fonds dans les pays (3 % en moyenne), la part la plus élevée étant celle du Luxembourg avec 20 %.

**En ce qui concerne la répartition sous-sectorielle des budgets du FEDER destinés aux télécommunications, on ne constate aucune tendance claire et homogène dans les groupes des pays nordiques, de l'UE-15 et de l'UE-12.**

**Figure 6 : Dotation totale du FEDER (en millions d'euros) pour le secteur des télécommunications; 2000-2006 et 2007-2013**


Source: Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

#### 2.2.2.2. Infrastructures sociales

Le budget total du FEDER consacré au champ d'intervention «Infrastructures sociales et santé publique» est proche du montant consacré au secteur des télécommunications. Au cours de la période 2000-2006, ce budget s'est élevé à 6 662 millions d'euros, soit 11 % des investissements dans les SI(E)G et 5 % du budget total du FEDER. Au total, trois pays reçoivent à eux seuls 75 % de tous les fonds consacrés à ce secteur: l'Espagne, le Portugal et la Grèce (figure 7). Le Portugal consacre également l'une des proportions les plus élevées des investissements en SI(E)G aux secteurs des infrastructures sociales par rapport aux autres États membres de l'Union européenne (26,88 %). Ce pourcentage est plus élevé encore dans certains pays de l'UE-12 tels que l'Estonie (63 %), Chypre (39 %), la Hongrie (33 %) et la Lituanie (27 %). Certains pays de l'UE-15 (la Belgique, l'Allemagne, l'Irlande, le Luxembourg) ainsi que la Slovaquie présentent les pourcentages les moins élevés de fonds consacrés aux infrastructures sociales (moins de 3 %).

Comme pour les autres secteurs, l'investissement dans les infrastructures sociales financé par le FEDER a augmenté au cours de la période 2007-2013 pour atteindre 16 252 millions d'euros. Les pays de l'UE-12 ont connu l'augmentation la plus importante en termes de dotation annuelle et en pourcentage. La Pologne et la Hongrie ont multiplié par plus de cinq leur dotation annuelle; la Slovaquie l'a multipliée par huit, et la République tchèque par plus de 11. Il ne s'agit pourtant pas du secteur des SI(E)G auquel ces pays accordent la plus grande priorité. Les trois pays baltes et le Portugal consacrent entre 19 % et 35 % de leur budget destiné aux SI(E)G aux infrastructures sociales, même si le montant du financement est inférieur à ce que l'on observe dans d'autres pays.

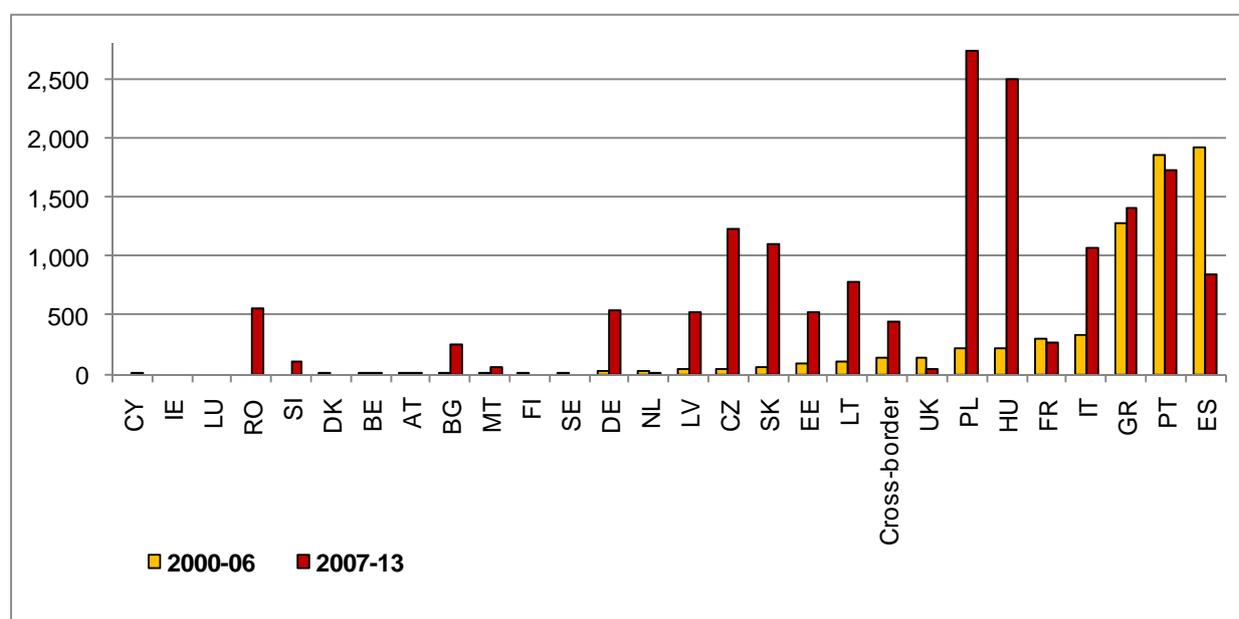
Par rapport à la période précédente, seule l'UE-12 affiche une augmentation des investissements dans ce secteur. L'UE-15 présente un recul généralisé (Autriche, Portugal, Royaume-Uni), parfois important (Espagne), au point parfois de révoquer leurs dotations

(par ex. tous les pays nordiques). Seules l'Italie et l'Allemagne ont augmenté de façon significative leurs dotations annuelles, y compris en termes de pourcentages.

Contrairement à la période 2000-2006, l'investissement dans les infrastructures sociales au cours de la période actuelle a été réparti en 5 sous-secteurs, à savoir:

- Infrastructure d'éducation;
- Infrastructure de santé;
- Infrastructure de prise en charge des enfants;
- Infrastructure de logement;
- Autres infrastructures sociales.

**Figure 7: Dotation totale du FEDER (en millions d'euros) pour le secteur des infrastructures sociales; 2000-2006 et 2007-2013**



Source: Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

La majorité des pays accordent la priorité au sous-secteur de l'éducation, qui reçoit en moyenne 42 % de l'investissement total dans les infrastructures sociales. Cette part est de 100 % en Autriche, à Chypre et au Royaume-Uni, suivis par l'Allemagne et la France avec 92 % et 77 % respectivement. Par contraste, les pays nordiques (Danemark, Finlande, Suède), l'Irlande, la Belgique et le Luxembourg ne consacrent pas de fonds du FEDER aux dépenses d'éducation. Les infrastructures de santé semblent être prioritaires en Hongrie, qui leur consacre 53 % de ses investissements. Elles sont également très importantes en Bulgarie, en République tchèque, à Malte et en Pologne.

Le logement, la prise en charge des enfants et les autres infrastructures sont normalement d'une importance secondaire. Il y a toutefois des exceptions comme la Belgique, qui consacre tous ses investissements sociaux aux infrastructures de prise en charge des enfants. Les Pays-Bas et la Slovaquie, quant à eux, utilisent spécifiquement le FEDER pour financer d'autres types d'infrastructures sociales qui n'appartiennent pas aux autres sous-secteurs.

Étant donné que la répartition en sous-secteur ne date que de 2007, il n'est pas possible d'identifier un changement de priorité entre la période de programmation précédente et la

période actuelle. Il reste que certaines tendances apparaissent clairement. **Les pays de l'UE-12 ont particulièrement augmenté leurs budgets consacrés aux infrastructures sociales, ainsi que le pourcentage du budget consacré à ce secteur par rapport aux autres SI(E)G. La plupart des pays de l'UE-15, par contre, ont réduit ou supprimé leurs dotations en faveur des infrastructures sociales. Les fonds du FEDER servent généralement à financer les infrastructures d'éducation, sans distinction entre l'UE-12 et l'UE-15.**

### 2.2.2.3. Environnement

Au cours de la période 2000-2006, le secteur de l'environnement a reçu la deuxième dotation la plus importante du FEDER après le transport (11 329 millions d'euros)<sup>171</sup>. L'Espagne a consacré le montant le plus élevé à ce secteur (4 290 millions d'euros), suivie par l'Italie (1 938 millions d'euros) et l'Allemagne (1 498 millions d'euros). Par contraste, les pays qui ne semblent pas intéressés par l'investissement dans les infrastructures environnementales sont Chypre, l'Estonie, le Luxembourg et la Suède, avec moins de 5 millions d'euros en moyenne consacrés à ce secteur sur toute la période (figure 8).

Pourtant, l'analyse de la proportion de fonds consacrés à l'environnement par rapport aux budgets totaux consacrés aux autres secteurs des SI(E)G montre que **les pays qui n'ont pas consacré les montants les plus élevés sont, dans certains cas, ceux qui ont accordé la plus grande priorité à l'environnement.** Si les pourcentages attribués par l'Espagne, l'Italie et l'Allemagne sont supérieurs à la moyenne européenne (entre 24 et 28 %), ceux attribués par le Luxembourg et Malte sont encore plus élevés, correspondant à 33 % et 54 % (9 millions d'euros) des investissements totaux dans les SI(E)G.

Si l'on considère la dotation annuelle, la Pologne présente une fois de plus la dotation la plus élevée de l'UE-12 et arrive dans le peloton de tête de toute l'Union européenne.

Comme dans d'autres secteurs, les budgets consacrés à l'environnement sont plus importants au cours de la période de programmation actuelle (48 861 millions d'euros). Dans ce cas cependant (contrairement au secteur des télécommunications), l'augmentation des fonds correspond aussi à une augmentation de la proportion de tous les secteurs de SI(E)G (entre 19 % et 30 %). **Tous les pays ont augmenté leur investissement dans les infrastructures environnementales, à l'exception de l'Irlande et de l'Allemagne.** L'augmentation la plus importante concerne les pays de l'UE-12 tels que la Pologne, la Hongrie et la République tchèque. Cette augmentation est par contre plus modeste dans l'UE-15, la seule exception étant l'Espagne. Chypre<sup>172</sup>, le Luxembourg et Malte consacrent la plus grande proportion de leurs dotations au titre du FEDER (entre 66 et 44 %) à l'environnement, malgré le montant proportionnellement moins important d'allocation des fonds. La Roumanie, l'Espagne et la Belgique ont également consacré une proportion comparable, tandis que l'Autriche, la Finlande, l'Irlande et la Suède y ont consacré moins de 20 %. Le Danemark a consacré un pourcentage négligeable à l'environnement<sup>173</sup>.

<sup>171</sup> Pendant la période 2000-2006, selon le règlement, le secteur environnemental englobe les secteurs suivants: air, bruit, eau potable (collecte, entreposage, traitement et distribution), égouttage et épuration, déchets domestiques et industriels (y compris déchets hospitaliers et déchets dangereux), infrastructures environnementales (y compris eau).

<sup>172</sup> Il est intéressant de garder à l'esprit qu'au cours de la période de programmation précédente, Chypre avait alloué 0 % des fonds du FEDER au secteur de l'environnement.

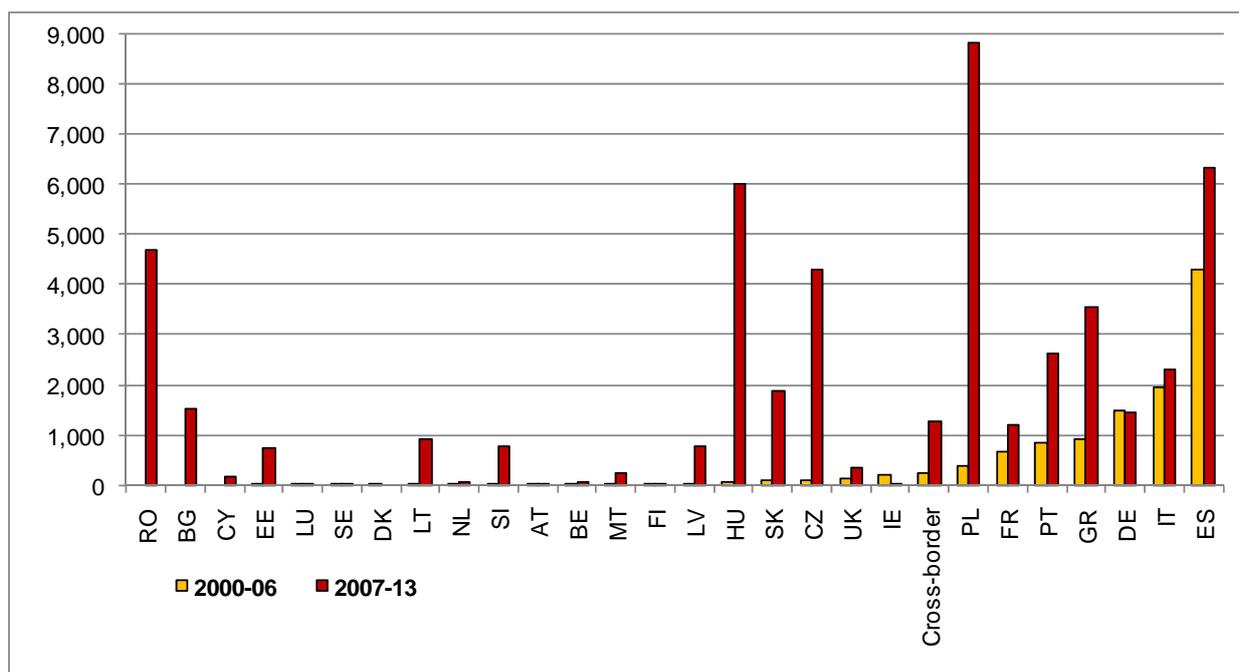
<sup>173</sup> Au cours de la période de programmation précédente, les secteurs de l'environnement étaient le deuxième plus grand bénéficiaire de fonds en faveur des SI(E)G par le Danemark après les télécommunications.

Certains pays (le Danemark, le Luxembourg, la Suède et la Slovénie) ont consacré la totalité de leur investissement au sous-secteur de l'infrastructure environnementale. La Finlande, l'Espagne et la France ont également consacré un pourcentage important, mais ce pourcentage était nettement moins élevé (voire négligeable) pour les autres pays et notamment les pays de l'UE-12. L'Autriche, la Grèce, la Lituanie, la Lettonie, le Portugal et le Royaume-Uni accordent une certaine importance aux sous-secteurs de l'eau potable, de l'évacuation et de l'épuration des eaux usées. La République tchèque, l'Allemagne et la Hongrie consacrent également plus de 50 % de ce budget à l'évacuation et à l'épuration des eaux usées. La Belgique, l'Estonie, l'Irlande et les Pays-Bas, par contre, consacrent la majeure partie de leurs investissements environnementaux au sous-secteur des déchets ménagers et industriels.

Les mesures visant à prévenir la pollution atmosphérique et les nuisances sonores n'ont bénéficié que de budgets modestes, à l'exception de Malte, de la Pologne et de la Slovaquie pour la pollution atmosphérique.

Au cours de la période de programmation actuelle, le secteur environnemental a été élargi de façon à inclure non seulement les infrastructures, mais aussi les mesures prises pour favoriser la protection de l'environnement et pour prévenir les risques<sup>174</sup>.

**Figure 8 : Dotation totale du FEDER (en millions d'euros) pour le secteur de l'environnement; 2000-2006 et 2007-2013**



Source: Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

L'analyse des dotations par pays au niveau sous-sectoriel indique clairement que **les pays de l'UE-12 concentrent leur investissement sur les infrastructures environnementales**, et en particulier les infrastructures de gestion et de distribution de l'eau potable (Lettonie et Slovénie), le traitement de l'eau (Bulgarie, République tchèque, Hongrie, Pologne et Slovaquie) et la gestion des déchets ménagers et industriels (Chypre,

<sup>174</sup> Les nouveaux sous-secteurs sont les suivants: Atténuation et adaptation au changement climatique; Réhabilitation des sites industriels et des terrains contaminés; Promotion de la biodiversité et protection de la nature; Promotion de transports urbains propres; Prévention des risques; Autres mesures visant à préserver l'environnement et à prévenir les risques.

Lituanie, Malte et Slovénie). **Les pays de l'UE-15, par contre, concentrent leurs investissements sur le groupe de sous-secteurs créés récemment: réhabilitation de sites industriels et de terrains contaminés (Pays-Bas et Royaume-Uni), promotion de la biodiversité et protection de la nature (Belgique), promotion de transports urbains propres (Irlande et Suède) et prévention des risques (Autriche et Allemagne).**

Certains pays investissent à la fois dans les infrastructures environnementales et dans des mesures visant à protéger l'environnement et à atténuer les risques. Il s'agit par exemple de la Hongrie et de Malte dans l'UE-12, et de la Grèce et de l'Italie dans l'UE-15. Malte, par exemple, répartit ses fonds entre les sous-secteurs de la gestion des déchets, de la prévention des risques et de la réhabilitation des sites industriels. L'Espagne constitue une autre exception à la tendance générale identifiée, puisqu'elle accorde la priorité à la gestion, à la distribution et au traitement de l'eau.

Les mesures visant à maîtriser la pollution atmosphérique et sonore ainsi que les mesures d'atténuation des effets du changement climatique reçoivent les proportions les plus faibles dans tous les États membres de l'Union européenne.

#### 2.2.2.4. Énergie

L'infrastructure énergétique est le secteur des SI(E)G qui reçoit les montants les plus faibles du FEDER, aussi bien en valeurs absolues que proportionnellement<sup>175</sup>. Au cours de la période 2000-2006, ce secteur a représenté 1 649 millions d'euros dans les États membres, et 2,75 % du total des dotations consacrées aux SI(E)G. Le Portugal, l'Italie et l'Espagne ont prévu les dotations les plus importantes, situées entre 226 et 387 millions d'euros (figure 9). Les dotations annuelles de la Pologne sont importantes également. De nombreux pays consacrent moins de 10 millions d'euros à ce secteur sur toute la période. Ces pays sont par exemple Chypre, l'Estonie, Malte, la Slovénie et la Slovaquie dans l'UE-12, et le Danemark, la Finlande, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suède dans l'UE-15. Malgré la dotation relativement modeste, en termes de pourcentages, l'énergie est un secteur important pour le Luxembourg et la Slovénie, qui lui consacrent respectivement 33 % et 22 % de leurs budgets totaux destinés aux SI(E)G - une proportion nettement supérieure à la moyenne européenne. L'Autriche est le seul pays qui accorde une priorité maximale à l'énergie parmi tous les secteurs des SI(E)G, avec 38 % du budget total derrière les télécommunications.

Au cours de la période 2007-2013, le budget programmé pour le secteur de l'énergie a été multiplié par 10 (10 423 millions d'euros) et le pourcentage de ce budget parmi les secteurs des SI(E)G a été multiplié par trois (6,32 %). La Pologne, l'Italie et la République tchèque sont aujourd'hui les pays qui investissent le plus dans ce secteur via le FEDER.

**En termes de pourcentages, les pays de l'UE-15 non éligibles au Fonds de cohésion sont ceux qui accordent la plus grande priorité à ce secteur.** L'Autriche et l'Irlande sont en fait les pays qui consacrent la proportion la plus importante de leurs budgets à l'énergie (45 % et 30 %). En outre, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Suède et le Royaume-Uni y consacrent également plus de 20 % de leurs budgets destinés aux SI(E)G. À l'exception du Danemark, les pays concernés par le Fonds de cohésion sont ceux qui lui

---

<sup>175</sup> Au cours de la période de programmation 2000-2006, le secteur de l'énergie a été divisé en 4 sous-secteurs: Électricité, gaz, pétrole, combustibles solides; Infrastructures énergétiques (production, distribution); Sources renouvelables d'énergie (énergie solaire, énergie éolienne, énergie hydroélectrique, biomasse); Efficacité énergétique, cogénération, contrôle de l'énergie.

consacrent les pourcentages les plus faibles: l'Espagne, l'Italie, Chypre, l'Estonie, la Grèce, la Hongrie, la Lettonie, le Portugal, la Slovaquie.

**La plupart des États membres de l'Union européenne, aussi bien dans l'UE-15 que dans l'UE-12, concentrent la majeure partie de leurs investissements dans un seul sous-secteur.** Les sources renouvelables d'énergie sont par exemple prioritaires pour l'Autriche, la Finlande, Malte et la Pologne. L'efficacité énergétique est importante pour l'Irlande, la Lettonie et les Pays-Bas. Le Danemark, le Luxembourg, le Portugal, la Suède et la Slovénie donnent la priorité aux infrastructures énergétiques. Enfin, l'Espagne et la Grèce accordent la priorité à l'électricité, au gaz, à l'essence et aux combustibles solides.

Une minorité de pays répartissent leurs ressources sur 3 ou 4 sous-secteurs. Ces pays sont la Belgique, l'Estonie, la France, la Slovaquie et le Royaume-Uni.

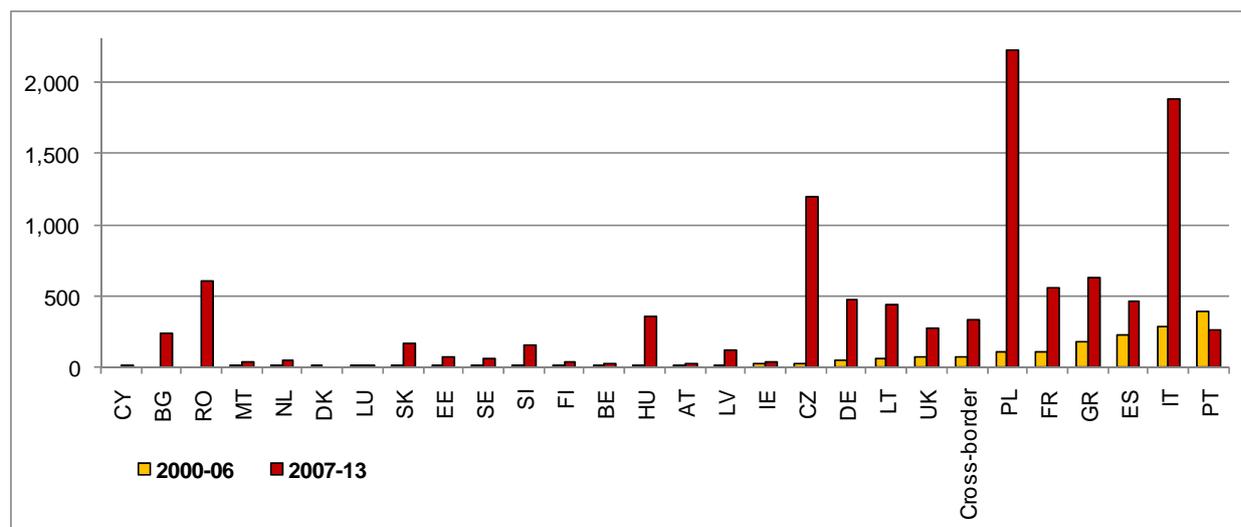
**Le sous-secteur qui a reçu le pourcentage le plus élevé en moyenne entre 2000 et 2006 est celui des énergies renouvelables, tandis que le moins important est celui de l'électricité.**

La période 2007-2013 utilise une classification différente des sous-secteurs afin de distinguer les investissements dans les différentes sources d'énergie et de déterminer si ces investissements concernent des réseaux nationaux ou transeuropéens<sup>176</sup>.

Parmi les quatre sous-secteurs de l'énergie, **les sous-secteurs ayant reçu la part la plus importante sont l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables.** L'énergie solaire et l'énergie issue de la biomasse sont les sources les plus fréquemment utilisées par les États membres de l'Union européenne, et notamment par Chypre, la Belgique, l'Autriche et la Hongrie. Rares sont les pays qui utilisent encore les fonds du FEDER pour des sources d'énergie non renouvelables ou pour des infrastructures nationales et transeuropéennes. On peut citer deux exemples: l'Espagne investit dans les sous-secteurs de l'électricité et du gaz naturel (RTE-E) en plus de l'énergie solaire et de l'efficacité énergétique, tandis que la Pologne est le pays de l'Union européenne qui consacre la partie la plus importante de ces fonds aux produits pétroliers.

---

<sup>176</sup> Électricité / Électricité RTE-E; Gaz naturel / Gaz naturel RTE-E; Produits pétroliers / Produits pétroliers RTE-E; Énergie renouvelable: énergie éolienne; Énergie renouvelable: énergie solaire; Énergie renouvelable: biomasse; Énergie renouvelable: énergie hydroélectrique, géothermique et autre; Efficacité énergétique, cogénération, gestion de l'énergie.

**Figure 9: Dotation totale du FEDER (en millions d'euros) pour le secteur de l'énergie; 2000-2006 et 2007-2013**


Source: Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

### 2.2.2.5. Transports

**Les transports constituent le principal secteur des SI(E)G que les États membres de l'Union européenne financent à travers le FEDER.** Entre 2000 et 2006, les États membres de l'Union européenne ont reçu environ 33 789 millions d'euros pour les transports. Sur ce budget, 80 % ont été attribués par quatre pays seulement, à savoir l'Espagne, la Grèce, l'Italie, l'Allemagne et le Portugal (figure 10). Les pays de l'UE-12, n'ayant adhéré à l'Union européenne qu'en 2004, ont reçu des montants nettement inférieurs. Lorsque l'on considère la dotation annuelle moyenne en faveur des transports, la dotation par la Pologne dépasse celle de nombreux pays de l'UE-15.

En pourcentages, les pays qui consacrent la proportion la plus élevée de leurs investissements dans les SI(E)G aux transports (entre 58 % et 77 %) restent des pays de l'UE-15 (Irlande, Allemagne, Grèce et Espagne), auxquels s'ajoutent la Pologne et la Slovaquie. L'Autriche, le Danemark et le Luxembourg, par contre, consacrent aux transports moins de 17 % de leurs budgets destinés aux SI(E)G.

Au cours de la période actuelle, 74 734 millions d'euros sont alloués aux transports. On observe ici une tendance inverse: **le budget annuel consacré aux transports a augmenté de façon significative dans l'UE-12, tandis qu'il a baissé dans l'UE-15.** Par rapport à la période précédente, la Pologne, la Hongrie et la République tchèque ont multiplié leurs budgets consacrés aux transports respectivement par cinq, sept et dix. Les budgets alloués aux transports par l'Espagne et la Grèce restent parmi les plus importants de l'Union européenne, même s'ils ont légèrement baissé et si d'autres pays d'Europe orientale les égalent, voire les dépassent. La part de l'investissement dans les transports par rapport à l'ensemble des secteurs de SI(E)G est d'environ 45 %, soit 11 % de moins qu'en 2000-2006. À l'exception de la Bulgarie et de la Roumanie, qui n'ont pas reçu de financement du FEDER entre 2000 et 2006, les pays qui ont décidé d'augmenter la part de leur budget FEDER consacrée aux transports sont l'Autriche (+1,74 %), la Belgique (+2,63 %) et, surtout, l'Estonie (+7,23 %) et la Slovénie (+24,07 %). Les proportions allouées par tous les autres pays ont baissé, que ce soit légèrement (baisse de moins de 2 % pour Chypre, la Lituanie et Malte) ou de façon plus significative, par exemple en Irlande (-56,39 %), en Grèce (-22,27 %), au Royaume-Uni (-20,43 %) et aux Pays-Bas (-

19,68 %). Entre 2007 et 2013, le Danemark et le Luxembourg ont décidé de ne pas consacrer de fonds en provenance du FEDER aux transports.

On peut diviser le secteur des transports en de nombreux sous-secteurs différents indiquant à quel type d'infrastructure de transports les fonds sont consacrés<sup>177</sup>.

Les infrastructures privilégiées par les États membres de l'Union européenne sont les routes. Il s'agit d'autoroutes (Grèce), de routes nationales (Estonie), de routes régionales et locales (Hongrie et, en particulier, Chypre). En général, les pistes cyclables bénéficient d'investissements faibles ou nuls. Les Pays-Bas sont la seule exception à cette règle, puisqu'ils consacrent près de 20 % de leur investissement total dans les transports à ce sous-secteur. Le transport ferroviaire et le transport urbain reçoivent respectivement 11 % et 9 % de la dotation totale des transports dans les États membres de l'Union européenne. On trouve la part la plus importante consacrée au rail en Espagne (31 %) et en Italie (36 %). L'Irlande et la Lettonie sont les pays qui consacrent les parts les plus importantes aux transports urbains (31 % et 32 %). Les sous-secteurs restants reçoivent des investissements mineurs de la part des États membres de l'Union européenne, à quelques exceptions près. Au cours de la période 2000-2006, les priorités de l'Autriche étaient les aéroports et les ports sur le Danube. L'Estonie consacre 40 % de son budget aux ports et aux voies navigables. Les investissements dans le transport multimodal sont importants en Finlande, au Portugal et aux Pays-Bas. Rares sont les pays qui utilisent le FEDER pour financer les systèmes de transport intelligents, comme les systèmes visant à introduire les technologies de l'information et de la communication dans les infrastructures de transports. La Pologne est le seul pays à consacrer un budget important du FEDER à ces systèmes<sup>178</sup>.

Pour la période de programmation 2007-2013, les sous-secteurs génériques «autres routes» et «autres infrastructures de transports» ont été supprimés. De nouveaux sous-secteurs ont été créés pour les autoroutes, les chemins de fer, les voies navigables et le transport multimodal afin de faire la distinction entre les infrastructures nationales et les liaisons transeuropéennes. Le nouveau sous-secteur «Actifs ferroviaires mobiles» (nationaux et RTE-T) a également été créé.

Comme au cours de la période précédente, les routes restent la première priorité des États membres. Les infrastructures autoroutières transeuropéennes sont le sous-secteur qui reçoit la part la plus importante des fonds (14 % de la moyenne européenne). Les pays qui privilégient le financement des autoroutes sont notamment l'UE-12 et la Grèce. Les investissements dans les RTE-T sont généralement supérieurs aux investissements dans les autoroutes nationales (près de 6 %). Les routes nationales sont une priorité pour l'Irlande, la Lituanie et la Hongrie; les routes régionales et locales sont une priorité pour l'Allemagne et la Belgique; les investissements dans les pistes cyclables restent une priorité importante pour les Pays-Bas.

Les chemins de fer nationaux et transeuropéens sont encore plus importants que les autoroutes, puisqu'ils reçoivent respectivement 8 % et 16 % du budget total consacré aux transports. L'UE-12 et l'Espagne sont les pays qui investissent la part la plus importante dans le sous-secteur ferroviaire RTE-T. L'Autriche, l'Italie et la France, par contre, préfèrent investir dans les réseaux ferroviaires nationaux.

---

<sup>177</sup> En 2000-2006, la classification sous-sectorielle utilisée par la CE était la suivante: Aéroports; Ports; Autoroutes; Routes nationales; Routes régionales / locales; Pistes cyclables; Autres routes; Chemins de fer; Voies navigables; Transports multimodaux; Transports urbains; Systèmes de transport intelligents; Autres infrastructures de transports.

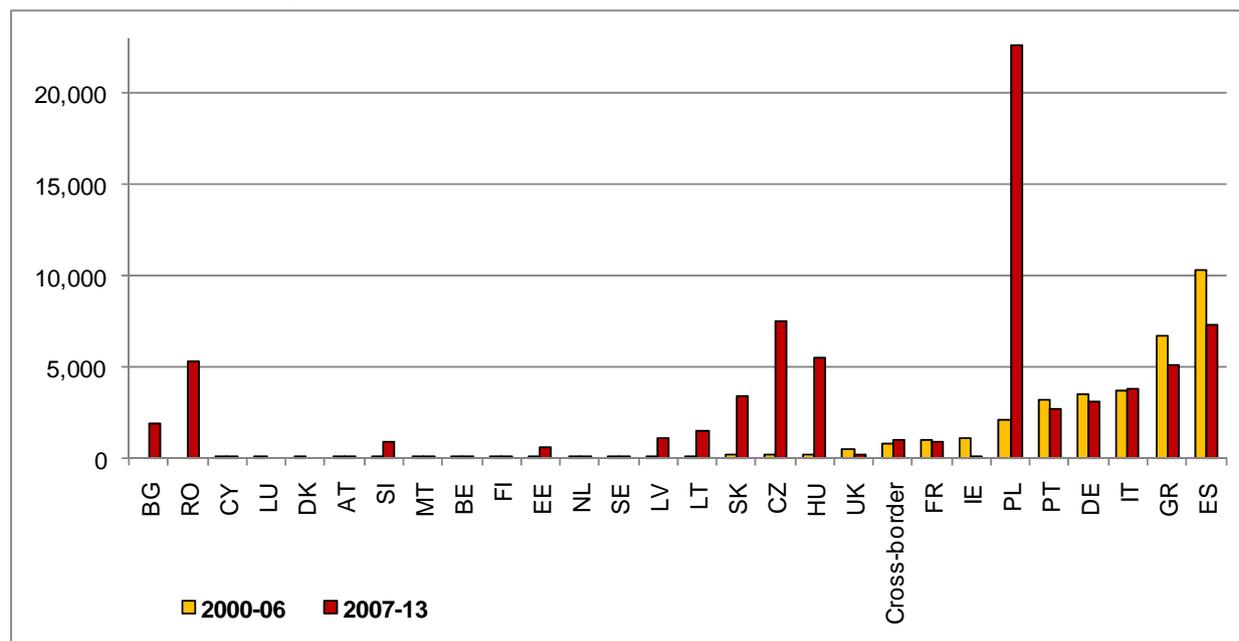
<sup>178</sup> En fait, la Pologne alloue plus de 17 % de ses investissements totaux aux transports dans ce sous-secteur spécifique.

Les transports multimodaux et les ports reçoivent eux aussi une part importante du financement (environ 8 % du secteur des transports). Les infrastructures multimodales sont notamment une priorité pour de nombreux pays de l'UE-15 tels que la Belgique, le Royaume-Uni et la Finlande. Les investissements portuaires sont importants en Autriche et à Chypre.

Très peu de pays utilisent les fonds du FEDER pour financer les infrastructures de transports urbains et les systèmes de transport intelligents. Les autres sous-secteurs n'ont que peu d'importance pour la plupart des pays. On notera cependant que la Pologne continue de consacrer une part importante de son budget aux systèmes de transport intelligents, tout comme la Suède et l'Autriche, tandis que les transports urbains semblent être une priorité pour l'Estonie, la Lettonie et les Pays-Bas.

En résumé, même si les fonds consacrés aux infrastructures de transports ont baissé dans presque tous les États membres de l'Union européenne par rapport aux autres secteurs des SI(E)G, les transports restent les SI(E)G qui reçoivent la part la plus élevée des fonds du FEDER. Les investissements les plus importants ont été consentis par l'UE-12, tandis que les pays de l'UE-15 ont généralement diminué leur dotation du secteur des transports. Au niveau sous-sectoriel, **les chemins de fer et les autoroutes sont généralement la principale priorité de la plupart des pays, et les pays de l'UE-12 privilégient les liaisons transeuropéennes.**

**Figure 1: Dotation totale du FEDER (en millions d'euros) pour le secteur des transports; 2000-2006 et 2007-2013**



Source: Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

### 2.3. Dotation du FEDER pour la coopération transfrontalière

La coopération transfrontalière a toujours joué un rôle important dans le développement économique et social de l'Union européenne, dans la mesure où elle contribue à supprimer les obstacles qui empêchent une intégration. Elle contribue également à créer une réelle cohésion économique et sociale entre les territoires de la Communauté européenne et avec les pays non membres avoisinants.

Au cours de la période 2000-2006, la stratégie de coopération transfrontalière a été mise en œuvre via l'initiative INTERREG III<sup>179</sup> et ses trois volets<sup>180</sup>.

Les priorités de l'action d'INTERREG en 2000-2006, énumérées dans les orientations de la Commission<sup>181</sup> et pertinentes pour la prestation de SI(E)G, étaient: la coopération dans la recherche, le développement technologique, l'éducation, la culture, les communications, la protection de la santé et la protection civile; la protection de l'environnement, le rendement énergétique et les énergies renouvelables; les infrastructures de base d'importance transfrontalière (par exemple l'amélioration des transports); la promotion de systèmes de transports efficaces et durables et d'une société de l'information à l'échelle transnationale.

D'autres priorités ont également été identifiées pour la même période, mais elles ne concernent pas les SI(E)G. Ces priorités sont par exemple: la coopération juridique et administrative, la coopération entre les citoyens et les institutions et l'assistance technique à la création de partenariats transnationaux.

Au cours de la période 2007-2013, la politique de cohésion a reçu un objectif spécifique portant sur la coopération transfrontalière et appelé Objectif coopération territoriale européenne. INTERREG IV C est le principal instrument financé par le FEDER afin de développer la coopération interrégionale dans l'Union européenne. Cet objectif d'action est structuré autour de deux priorités: innovation et économie de la connaissance d'une part, environnement et prévention des risques de l'autre. La répartition des fonds en faveur des programmes de coopération transfrontalière reflètent ces priorités. Les trois volets d'INTERREG ont été considérés pour la période 2000-2006 afin d'analyser la stratégie globale de coopération transfrontalière.

Au cours de la période 2000-2006, le montant total attribué au titre du FEDER aux programmes de coopération transfrontalière s'est élevé à 6 064 millions d'euros. La répartition de ces fonds entre les SI(E)G et les autres secteurs n'est pas équilibrée, puisque 70 % sont consacrés à des secteurs autres que les SI(E)G. Dans le secteur des SI(E)G, les transports prédominent parce que la majorité des pays reçoivent 803 millions d'euros, ce qui correspond à 45 % du budget total consacré aux SI(E)G et à 13 % de l'intervention

<sup>179</sup> Ces orientations ont été approuvées par la Commission le 28 avril 2000 (C 143 du 23 mai 2000)

<sup>180</sup> Volet A: coopération transfrontalière au sens strict, promouvant un développement régional intégré entre des régions frontalières voisines en développant une coopération transfrontalière économique et sociale à travers des stratégies communes, par exemple afin d'encourager la protection de l'environnement et l'amélioration des transports.

Volet B: coopération transnationale visant à promouvoir l'intégration au sein de l'Union par la promotion de stratégies de développement pour de grands groupes de régions européennes. Ce volet encourage, par exemple, l'investissement visant à stimuler le développement équilibré des régions maritimes et insulaires dans l'Union ou la coopération entre les régions appartenant à l'«Espace Atlantique» (c'est-à-dire le Portugal, l'Espagne, la France, l'Irlande et le Royaume-Uni).

Volet C: coopération interrégionale visant à établir des réseaux à grande échelle afin de favoriser l'échange d'information et le partage d'expériences, pour améliorer l'efficacité des politiques et instruments de développement régional.

<sup>181</sup> Journal officiel C 143 du 23.5.2000

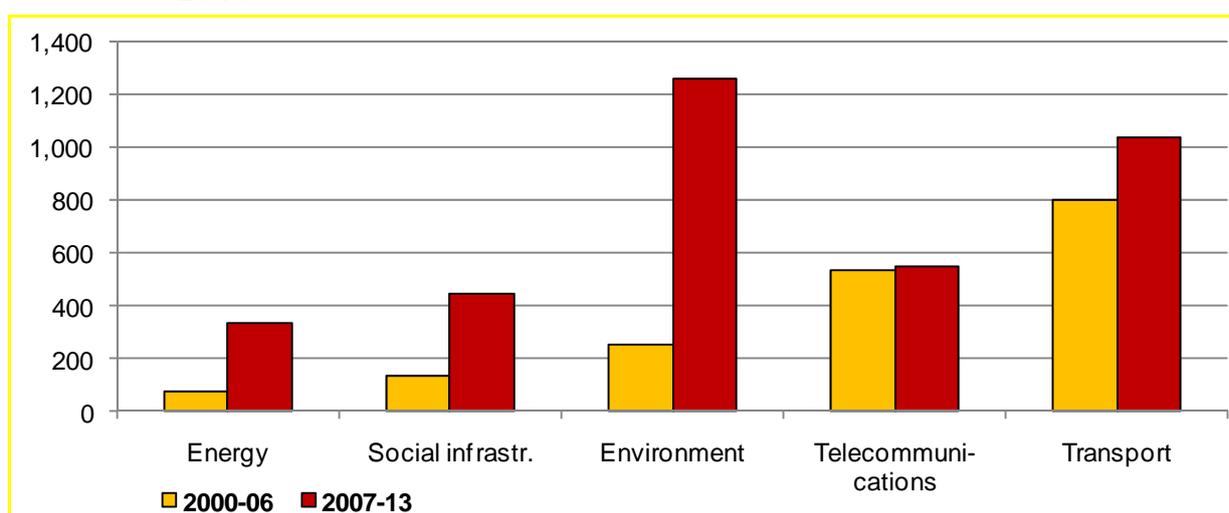
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/communic/inter2004/226 .pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/inter2004/226 .pdf)

totale du FEDER dans la coopération transfrontalière. Le deuxième secteur le plus important est celui des télécommunications, qui reçoit une proportion de fonds supérieure à la moyenne par les pays de l'UE (30 % du montant total pour les SI(E)G et 9 % de l'intervention totale du FEDER).

Les infrastructures environnementales semblent être une priorité moins importante pour les initiatives de coopération transfrontalière. Par comparaison, ce secteur était de première ou de seconde importance pour les pays de l'Union européenne, avec en moyenne 19 % des fonds consacrés aux SI(E)G et 9 % du budget total du FEDER. Pour les programmes de coopération transfrontalière, l'environnement reçoit à peine 14 % du financement total des SI(E)G et 4 % du budget total du FEDER.

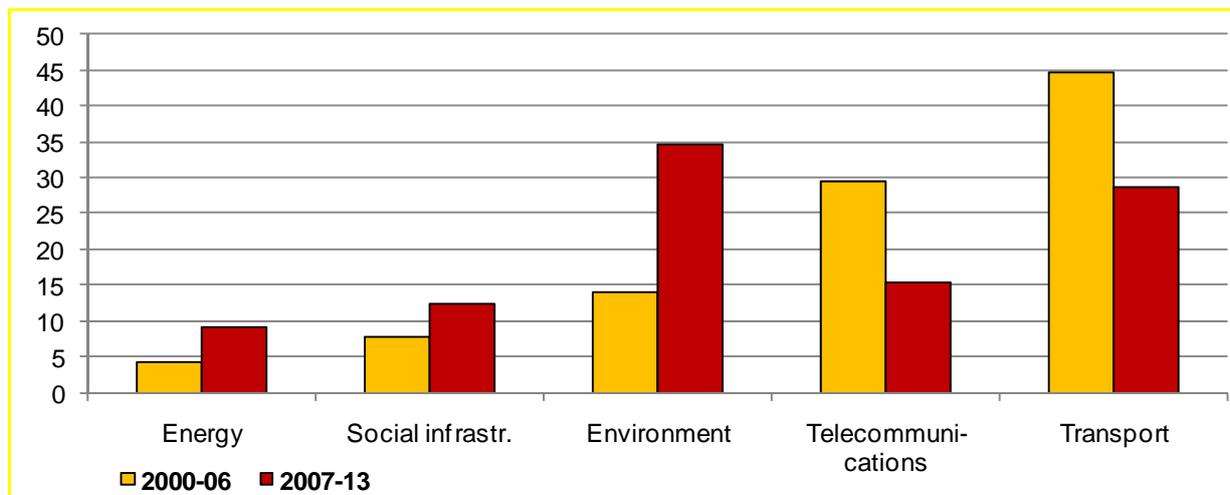
Les secteurs des infrastructures sociales et de l'énergie ne sont pas prioritaires pour la coopération transfrontalière, puisqu'ils reçoivent respectivement 8 % et 4 % du financement total des SI(E)G et 2 % et 1 % du budget total du FEDER pour la période 2000-2006.

**Figure 11: Dotation totale du FEDER (en millions d'euros) pour la coopération transfrontalière dans chaque secteur des SI (E)G; 2000-2006 et 2007-2013**



Source: Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

**Figure 12: Pourcentage du budget du FEDER alloué à la coopération transfrontalière pour chaque secteur des SI (E)G par rapport au budget total des SI (E)G; 2000-2006 et 2007-2013**



Source: Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

Au cours de la période actuelle (2007-2013), le montant total des fonds consacrés aux programmes de coopération transfrontalière a augmenté pour atteindre 7 799 millions d'euros. La proportion consacrée aux SI(E)G a aussi augmenté considérablement pour atteindre 46 %, contre 54 % dans tous les autres secteurs.

Contrairement à la majorité des États membres de l'Union européenne, la priorité de la coopération transfrontalière est l'environnement plutôt que les transports, tant en valeurs absolues (1 256 millions d'euros contre 1 039 millions d'euros) qu'en pourcentages (35 % du total pour les SI(E)G et 16 % du budget du FEDER pour l'environnement, contre 29 % et 13 % respectivement pour les transports).

L'environnement est le secteur dont le financement a le plus augmenté dans la coopération transfrontalière. Hormis l'environnement, l'énergie et les infrastructures sociales sont les seuls secteurs dont la proportion des fonds a augmenté par rapport aux budgets totaux des SI(E)G et du FEDER par comparaison avec la période précédente. Les proportions allouées aux télécommunications et aux transports, par contre, ont diminué par rapport aux dotations totales des SI(E)G, tandis que ces proportions sont restées égales par rapport aux dotations totales du FEDER.

Pour les sous-secteurs qui reçoivent la dotation la plus élevée au titre du FEDER dans les deux périodes étudiées, les répartitions au niveau sectoriel sont les suivantes:

- **Télécommunications:** aussi bien en 2000-2006 qu'en 2007-2013, la répartition des fonds au sein du secteur des télécommunications est équilibrée entre tous les sous-secteurs. Aucun de ces sous-secteurs ne constitue une priorité importante pour l'Union européenne. Comme indiqué précédemment, on constate une tendance similaire pour un groupe d'États membres au cours de la période précédente et pour la majorité des États membres au cours de la période actuelle.
- **Infrastructures sociales:** au cours de la période actuelle, qui prévoit une classification en sous-secteurs, la priorité va aux investissements dans les infrastructures sociales qui n'appartiennent à aucune catégorie (63 % des budgets alloués dans ce secteur). Viennent ensuite les dépenses consacrées à la santé (21 %). Les infrastructures d'éducation, qui sont la principale priorité de nombreux pays, reçoivent moins de 14 % des fonds alloués à ce secteur.

- Environnement: au cours de 2000-2006, environ 80 % des fonds alloués à ce secteur ont été consacrés à l'eau potable, aux déchets ménagers et industriels, à l'égouttage et à l'épuration de l'eau. Les infrastructures environnementales et de lutte contre la pollution atmosphérique et sonore, par contre, ne jouent qu'un rôle minime dans les programmes de coopération transfrontalière. Au cours de la période 2007-2013, la prévention des risques et les autres mesures visant à protéger l'environnement et à prévenir les risques reçoivent la proportion la plus importante des fonds. Cette priorité s'écarte des priorités de dotation de la période précédente et des dotations décidées par de nombreux États membres au cours de la même période, qui accordent la priorité à d'autres sous-secteurs.
- Énergie: dans la plupart des États membres de l'Union européenne, la majorité des fonds consacrés au secteur énergétique au cours de la période 2000-2006 sont investis dans les sources renouvelables. La proportion allouée par la coopération transfrontalière est cependant environ deux fois supérieure à la moyenne des États membres de l'Union européenne: 69 % contre 35 %. Les infrastructures énergétiques sont par contre le sous-secteur auquel la coopération transfrontalière alloue la part la plus modeste du financement du FEDER. Au cours de la période actuelle, les sous-secteurs relatifs aux énergies renouvelables et au rendement énergétique reçoivent le pourcentage le plus élevé des fonds, une part similaire à celle allouée à la plupart des États membres de l'Union européenne.
- Transports: les infrastructures routières générales et les autoroutes sont les sous-secteurs qui ont absorbé la majorité des fonds consacrés aux transports au cours de la période 2000-2006 (27 % et 12 %, respectivement). L'investissement dans les infrastructures ferroviaires, qui est important dans de nombreux pays de l'Union européenne, n'est pas particulièrement important pour la coopération transfrontalière. Les voies navigables, par contre, reçoivent un pourcentage du financement supérieur à la moyenne des États membres. Au cours de la période de programmation 2007-2013, les routes régionales et locales, le transport multimodal et les systèmes de transport intelligents sont les sous-secteurs qui sont principalement financés via le FEDER afin d'atteindre l'objectif de coopération transfrontalière. On notera qu'il ne s'agit pas de sous-secteurs importants pour la plupart des États membres de l'Union européenne.

En résumé, **la répartition des fonds du FEDER au niveau sous-sectoriel pour la coopération transfrontalière varie légèrement par rapport à la répartition observée dans la plupart des États membres de l'Union européenne** et décrite au sous-chapitre précédent. En fait, les transports ont reçu le montant et le pourcentage le plus important des fonds en 2000-2006, devant les télécommunications, tandis que l'environnement est le principal bénéficiaire au cours de la période actuelle. **Au niveau sous-sectoriel, les priorités des programmes de coopération transfrontalière dans chaque secteur correspondent à celles des États membres uniquement dans le secteur de l'énergie, tandis que l'on observe des tendances différentes dans les autres sous-secteurs.**

**La répartition des fonds reflète les priorités identifiées par la Commission.** On constate une augmentation des dépenses dans les secteurs des SI(E)G, avec en priorité l'environnement et la prévention des risques.

## 2.4. Comparaison entre la dotation du FEDER et les besoins des SI (E)G

### 2.4.1. Analyse qualitative de la relation entre la dotation du FEDER et les dépenses consacrées aux SI (E)G

Ce sous-chapitre présente une comparaison descriptive entre la dotation des SI(E)G, présentée au chapitre 2.1, et les budgets du FEDER consacrés à ce même secteur des SI(E)G, présentés au sous-chapitre 2.3. Pour chaque secteur, nous analysons plusieurs pays afin de former une image représentative de la relation entre les besoins des SI(E)G et les dépenses du FEDER. Nous sélectionnons et nous examinons un nombre variable d'autres pays qui fournissent des informations jugées pertinentes pour la réalisation de l'analyse au niveau sectoriel.

L'objectif est de déterminer si la dotation du FEDER est conforme aux véritables besoins d'investissements en faveur des SI(E)G. Les résultats seront intégrés par l'analyse de documents stratégiques (par ex. les CRSN) et par l'analyse quantitative effectuée au chapitre suivant.

#### 2.4.1.1. Télécommunications

L'analyse des indicateurs de dotation des télécommunications et de la société de l'information a révélé l'existence d'une fracture numérique entre les pays relevant de l'objectif de convergence, et en particulier les pays de l'UE-12, et le reste de l'Europe. Ce secteur évolue toutefois très rapidement, et tous les pays convergent vers la moyenne de l'Union européenne. Les différences régionales diminuent également à mesure que les nouvelles technologies se répandent sur tout le territoire national. Les autorités nationales peuvent prendre des mesures pour compléter l'action du marché privé et accélérer le développement des services de télécommunications à travers des politiques encourageant, par exemple, la construction de réseaux à haut débit.

Les tendances de dotation du FEDER confirment que certains pays de l'UE-12 (comme la Slovaquie, la Pologne et la Roumanie) souhaitent augmenter leurs investissements dans ce secteur. On constate une bonne correspondance entre la dotation du FEDER et les besoins en SI(E)G, par exemple, en Slovaquie et en Pologne. Par contre, **à l'exception de la Slovaquie, les télécommunications ne sont pas la principale priorité des pays de l'UE-12, qui n'y consacrent qu'une petite partie des ressources allouées.**

**Les pays de l'UE-15 consacrent par contre la part la plus importante du budget du FEDER aux télécommunications.** Cette tendance est particulièrement prononcée dans les pays nordiques, c'est-à-dire dans **les pays qui ont déjà des services de qualité dans ce domaine.**

Ainsi donc, étant donné l'importance modeste du FEDER pour les investissements de l'UE-12 dans les TIC et son importance dans les pays déjà bien pourvus, **la dotation du FEDER semble partiellement corrélée au comblement en cours du fossé de télécommunications à travers l'Europe.**

#### Encadré 4: Télécommunications (TIC)

### COMPARAISON ENTRE LA DOTATION DU FEDER ET LES BESOINS DES SI(E)G DANS LES PAYS DE L'UE

Au cours de la période de programmation 2007-2013, la **Slovaquie** est le nouvel État membre qui consacre le pourcentage le plus élevé (12 %) de son budget FEDER au secteur de la société de l'information. Ce pourcentage correspond à environ 1,163 million d'euros. Ces investissements, qui encouragent le développement des TIC et des services connexes, soulignent l'engagement de la Slovaquie à combler son retard sur les pays d'Europe occidentale et à exploiter le potentiel des télécommunications.

La **Pologne** n'a pas de besoins spécifiques dans le secteur de l'information et des télécommunications, comme l'indique l'absence de toute priorité dans les montants consacrés aux investissements. Ces fonds sont au contraire répartis de façon égale entre l'infrastructure téléphonique, les services de TIC et les applications pour les citoyens<sup>182</sup>, les PME<sup>183</sup> et les TIC transeuropéennes.

Le degré d'accessibilité et d'utilisation des télécommunications en **Roumanie** figure parmi les plus faibles d'Europe. En 2007-2013, la **Roumanie** investit davantage dans les télécommunications que la plupart des autres États membres (444 millions d'euros). Ces dépenses ne représentent toutefois que 3 % des ressources du FEDER, ce qui signifie que le secteur des TIC est le secteur des SI(E)G qui reçoit le pourcentage le plus faible des fonds.

La **Lettonie** présente aussi une correspondance minimale entre les besoins des SI(E)G et la dotation du FEDER. Comme dans le cas des autres pays de l'UE-12, les infrastructures de base des TIC et les services aux citoyens et aux entreprises nécessitent des investissements importants pour atteindre la moyenne européenne. Le secteur des télécommunications ne reçoit pourtant qu'une petite partie des fonds du FEDER, après les transports, l'environnement et les infrastructures sociales. Du point de vue sous-sectoriel, si la priorité en 2000-2006 allait aux infrastructures de base, au cours de la période actuelle, la presque totalité des fonds est consacrée aux TIC. L'investissement n'est pas consacré à l'utilisation des TIC par les PME, alors que la Lettonie présente l'un des plus faibles pourcentages d'entreprises ayant accès à l'internet.

La **Grèce** a également des besoins importants dans le secteur des télécommunications. Ce pays utilise le FEDER pour financer presque tous les sous-secteurs, avec une légère priorité pour les services et applications pour le citoyen. Le secteur des transports est pourtant celui qui bénéficie des investissements les plus importants, tandis que les télécommunications reçoivent seulement 13 % environ du budget total consacré aux SI(E)G et 9 % du total apporté par le FEDER. Ces proportions n'ont pas changé entre la période de programmation précédente et la période actuelle.

Le **Danemark** n'a pas de besoins urgents dans le secteur des télécommunications, et le niveau moyen de ses indicateurs relatifs aux TIC est déjà supérieur à la moyenne de l'Union européenne. Ce secteur reçoit pourtant le pourcentage le plus élevé du financement par le FEDER (57 % des secteurs de SI(E)G au total entre 2000 et 2006, et 100 % au cours de la période actuelle). Ces fonds sont consacrés de façon égale au développement des infrastructures téléphoniques, des TIC, des services et des applications pour les PME.

La **Suède** affiche une tendance similaire à celle du Danemark. Même si le niveau de ses services de télécommunications compte parmi les plus élevés de l'Union européenne, c'est dans ce secteur que la Suède investit la part la plus importante de ses fonds du FEDER, aussi bien en 2000-2006 qu'en 2007-2013. Les sous-secteurs privilégiés sont ceux des infrastructures téléphoniques (y compris le réseau à large bande) et des services et applications pour les PME.

**Source:** Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

<sup>182</sup> Santé en ligne, administration en ligne, apprentissage en ligne et inclusion en ligne.

<sup>183</sup> Ceux-ci incluent le commerce électronique, l'éducation et la formation et la création de réseaux.

### 2.4.1.2. Infrastructures sociales

Les indicateurs de dotation des infrastructures sociales ont révélé l'existence de fossés importants entre les États membres en ce qui concerne les infrastructures d'éducation, de santé et de prise en charge des enfants. Contrairement aux autres secteurs, on ne constate pas de différences systématiques entre des groupes entiers d'anciens et de nouveaux États membres en matière de prestation de SI(E)G. En fait, le niveau de prestation de SI(E)G dans certains pays de l'UE-12 est similaire à celui de certains pays de l'UE-15, et inversement.

Au contraire, les dotations du FEDER indiquent clairement que les pays de l'UE-12 s'intéressent plus que l'UE-15 aux investissements dans les infrastructures sociales, l'éducation étant le sous-secteur qui reçoit le financement le plus important via le FEDER.

**Certains États membres** (tels que l'Espagne et les pays nordiques) **affichent une certaine cohérence entre les besoins identifiés et la dotation du FEDER, d'autres accordent la priorité à des sous-secteurs dans lesquels les indicateurs examinés n'ont pas révélé de lacunes particulières.** C'est ainsi que la prise en charge des enfants ne bénéficie en général que d'une petite partie des fonds disponibles, même dans les pays où le besoin d'investissement semble urgent (à savoir le Royaume-Uni et les pays d'Europe orientale).

L'analyse qualitative indique que la **correspondance entre la dotation du FEDER et les besoins en infrastructures sociales ne peut s'expliquer uniquement par les écarts de dotation, et que d'autres facteurs, que ne révèlent pas les indicateurs analysés, jouent également un rôle.** Le secteur de l'éducation, notamment, est important, et il peut y avoir des facteurs propres à chaque pays qui ne sont pas révélés par les indicateurs mais qui encouragent les investissements dans cette direction. Dans tous les cas, il faut considérer que des moyens privés et publics supplémentaires peuvent contribuer à satisfaire les besoins nationaux d'investissement.

#### Encadré 5: Infrastructures sociales

##### COMPARAISON ENTRE LA DOTATION DU FEDER ET LES BESOINS DES SI (E)G DANS LES PAYS DE L'UE

Le secteur des infrastructures sociales en **Espagne** a besoin d'investissements importants en matière de santé. En effet, le nombre de lits d'hôpitaux, le pourcentage de personnes ayant des besoins médicaux non satisfaits et la disponibilité de personnel médical y sont tous inférieurs à la moyenne européenne. Après l'éducation, le secteur de la santé reçoit la deuxième part la plus importante du FEDER (37 %).

Étant donné l'efficacité de leurs systèmes sociaux, le **Danemark**, la **Finlande** et la **Suède** n'ont pas consacré de fonds à ce secteur. Par contraste, les indicateurs de dotation semblent indiquer une situation négative au **Royaume-Uni**, avec un niveau d'infrastructures de prise en charge des enfants, de développement de la santé (en termes de nombre de lits d'hôpitaux et d'effectifs du personnel médical) et de satisfaction des besoins médicaux en-dessous de la moyenne européenne. Cependant, toutes les ressources du FEDER destinées au secteur social doivent être utilisées pour l'infrastructure d'éducation. Cela signifie que si le Royaume-Uni souhaite investir dans les soins de santé et la prise en charge des enfants, il peut recourir uniquement à ses ressources nationales et à d'autres sources.

L'analyse de la dotation des SI(E)G indique que les **Pays-Bas** ont besoin d'investissements importants pour atteindre le niveau des autres pays nordiques, surtout en ce qui concerne le nombre de lits d'hôpitaux et le personnel médical. En fait, en 2000-2006, les Pays-Bas ont investi une grande partie de leur budget au titre du FEDER dans les infrastructures sociales, mais cette proportion a été considérablement réduite au cours de la période actuelle. En outre, la dotation sous-sectorielle révèle que la plupart des investissements sont consacrés à l'éducation plutôt qu'aux infrastructures de santé.

La **Hongrie** consacre une part particulièrement importante de son budget FEDER aux infrastructures sociales, avec plus de 33 % des secteurs des SI(E)G au total entre 2004 et 2006 et plus de 16 % au cours de la période 2007-2013. Malgré une diminution de la part attribuée, le montant du budget a augmenté de façon considérable, passant de 74 millions d'euros à 356 millions d'euros par an. La santé est le sous-secteur qui reçoit la plus grande partie des fonds au cours de la période actuelle, même si le seul indicateur révélant une lacune à combler est celui du personnel médical. Le nombre de lits d'hôpitaux est en fait déjà supérieur à la moyenne européenne, et le pourcentage de personnes ayant des besoins médicaux non satisfaits n'est pas particulièrement élevé.

La **Pologne** est l'un des pays qui consacrent la proportion la plus élevée de leurs budgets aux infrastructures sociales; elle arrive en première place de l'UE-12. En 2007-2013, la Pologne consacre seulement 1,5 % de ses dépenses totales en infrastructures sociales aux infrastructures de prise en charge des enfants. Cette dotation est tout à fait contraire aux besoins d'investissements du pays. La Pologne possède le système formel de prise en charge des enfants le moins développé d'Europe, aussi bien pour les enfants de moins de trois ans que pour les enfants entre trois ans et l'âge de début de la scolarité obligatoire. La Pologne a choisi au contraire de se concentrer sur le développement de son infrastructure de santé (35 % des fonds dans ce secteur), alors même que le nombre de lits d'hôpitaux est adéquat, que peu de gens ont des besoins médicaux insatisfaits et que le ratio de personnel médical par rapport au nombre d'habitants est relativement peu élevé.

Bien qu'elle ait des besoins d'investissement parmi les plus élevés d'Europe, la **Roumanie** consacre moins de 4 % de son budget FEDER aux infrastructures sociales. Les infrastructures de prise en charge des enfants sont sous-développées et le nombre de lits d'hôpitaux et de professionnels de la santé n'est pas réparti de façon uniforme entre les régions. Bucarest bénéficie d'un bon niveau de services, tandis que les autres régions sont à la traîne. En outre, les besoins médicaux non satisfaits déclarés sont élevés, ce qui semble indiquer une certaine insatisfaction parmi les citoyens. La répartition des fonds entre les différents sous-secteurs ne reflète pas entièrement les besoins du pays, puisque les infrastructures de prise en charge des enfants ont besoin d'argent mais ne reçoivent aucun soutien du budget FEDER.

Source: Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

#### 2.4.1.3. Environnement

L'UE encourage la définition d'objectifs via des directives<sup>184</sup> destinées à couvrir les besoins d'investissements dans le secteur de l'environnement. L'UE-12 présente les principaux besoins d'investissements dans la protection de l'environnement. La répartition sectorielle du FEDER confirme cette situation, vu que l'UE-12 affiche l'augmentation la plus importante des budgets consacrés au secteur environnemental.

<sup>184</sup> La directive «Eau potable» (98/83/CE), la directive sur le traitement des eaux urbaines résiduaires (91/271/CE), la directive sur la mise en décharge (99/31/CE) et la directive relative à la promotion de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables (2001/77/CE).

**On constate une bonne correspondance entre la dotation du FEDER et les besoins en SI(E)G dans certains pays**, par exemple, en Estonie, à Malte, en Roumanie et, en partie, en Bulgarie. Dans d'autres cas par contre, par exemple l'Autriche et la Pologne, les lacunes d'investissement détectées par les indicateurs analysés ne semblent pas présenter de corrélation directe avec le montant des ressources effectivement investies.

Cette comparaison semble donc indiquer qu'un pays peut soit avoir d'autres priorités que celles suggérées par la dotation infrastructurelle, soit que les lacunes existantes sont comblées par d'autres ressources telles que le Fonds de cohésion (en plus des investissements nationaux et privés).

#### Encadré 6: Environnement

##### COMPARAISON ENTRE LA DOTATION DU FEDER ET LES BESOINS DES SI(E)G DANS LES PAYS DE L'UE

L'**Estonie** a augmenté considérablement sa dotation en faveur de la protection de l'environnement. Le pourcentage de fonds du SI(E)G consacrés à l'environnement est passé de 2,5 % en 2004-2006 à 36 % au cours de la période actuelle, dépassant même la part consacrée aux infrastructures de transport. La dotation de ces fonds se concentre spécifiquement sur la gestion et la distribution de l'eau potable, qui est une priorité en Estonie, et sur le traitement des eaux usées.

Ayant pris conscience des investissements énormes nécessaires pour respecter les directives européennes et pour arriver à la moyenne européenne, **Malte** consacre elle aussi à l'environnement une part importante des fonds destinés à l'infrastructure (54 % du total des secteurs des SI(E)G en 2004-2006, 44 % en 2007-2013). La grande majorité des sous-secteurs reçoivent des fonds: la qualité de l'air (surtout au cours de la période de programmation précédente), le traitement des eaux usées, la réhabilitation des sites industriels et des terrains contaminés et la gestion des déchets ménagers et industriels.

La **Roumanie** doit améliorer la qualité de son réseau de distribution d'eau et augmenter le nombre de stations d'épuration, ce qui correspond à la répartition de ses budgets FEDER au cours de la période 2007-2013. Sur les ressources en provenance du FEDER consacrées au secteur environnemental, 30 % vont à la gestion et à la distribution d'eau potable et 30 % sont investis dans le traitement des eaux usées. La **Bulgarie** présente les mêmes besoins d'investissement que la Roumanie, mais elle consacre la majeure partie de ses fonds au traitement de l'eau uniquement. Elle n'accorde qu'une attention minimale au sous-secteur de la gestion et de la distribution de l'eau.

Même si l'**Autriche** n'a pas de lacunes importantes à combler en termes de services et d'infrastructures environnementales, elle consacre un pourcentage important de son budget à ce secteur au cours des deux périodes de programmation. L'environnement arrive en troisième place après l'énergie et les télécommunications. Les priorités sous-sectorielles ont par contre changé d'une période à l'autre. L'Autriche a consacré 95 % de son budget à l'eau potable, à l'égouttage et à l'épuration en 2000-2006, alors qu'elle consacre à présent 100 % des fonds à la prévention des risques.

La **Pologne** consacre une part croissante de son budget FEDER au secteur de la protection de l'environnement (12 % en 2004-2006 et 22 % en 2007-2013). Ces dépenses vont principalement à des projets de traitement des eaux usées, à la promotion des transports urbains propres et à la gestion des déchets ménagers et industriels. L'importance accordée à la gestion et à la distribution d'eau potable diminue (24 % au cours de la période précédente, moins de 6 % dans la période actuelle), alors même que la demande en eau pose un grand défi à la Pologne, dont l'approvisionnement en eau est inférieur à la demande future prévue<sup>185</sup>.

Source: Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

#### 2.4.1.4. Energie

La CE définit tout d'abord les objectifs<sup>186</sup>, puis les besoins d'investissement pour la proportion d'énergies renouvelables dans les États membres. À quelques exceptions près, la plupart des pays européens doivent augmenter leur production d'énergie propre.

La comparaison entre les besoins et la dotation du FEDER dans ce secteur montre que les **pays qui ont déjà investi des ressources dans la production d'énergie renouvelable dans le passé continuent d'y consacrer des fonds du FEDER**, même s'ils atteignent déjà les objectifs européens. Les indicateurs révèlent par contre que **les pays où la part d'énergie verte est modeste continuent de consacrer une partie de leurs ressources au titre du FEDER aux sources d'énergie traditionnelles**.

#### Encadré 7: Énergie

##### COMPARAISON ENTRE LA DOTATION DU FEDER ET LES BESOINS DES SI (E)G DANS LES PAYS DE L'UE

Les besoins des SI(E)G guident l'allocation des fonds dans le secteur de l'énergie à **Malte**, qui consacre principalement ces fonds à la production d'énergie issue de sources renouvelables (énergie éolienne et solaire). En fait, la proportion d'énergie produite à partir de sources renouvelables est extrêmement faible.

La proportion d'énergie produite à partir de sources renouvelables est également faible au **Royaume-Uni**, et les ressources du FEDER pour la période 2007-2013 y sont donc consacrées à des projets visant à augmenter la proportion de l'énergie renouvelable ainsi qu'au développement du rendement énergétique.

Certains pays, tels que la **Pologne**, le **Portugal** et la **Lituanie**, se basent encore sur le gaz naturel, l'électricité non verte et les produits pétroliers. Les investissements prévus semblent tendre vers une différenciation des sources d'énergie en allouant une certaine partie des fonds du FEDER à la promotion des énergies renouvelables et au développement du rendement énergétique.

La **Roumanie** consacre 42 % de ses investissements dans le secteur de l'énergie à la promotion du rendement énergétique, à la cogénération et à la gestion de l'énergie, et 32 % au développement des énergies renouvelables et notamment à l'utilisation des sources hydroélectriques et géothermales. La proportion d'énergie renouvelable en Roumanie est pourtant déjà parmi les plus importantes d'Europe.

Source: Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

<sup>185</sup> Commission européenne 2005.

<sup>186</sup> Directive sur la production d'électricité à partir de sources renouvelables (2001/77/CE).

#### 2.4.1.5. Transports

L'allocation des fonds dans le secteur des transports pour la période 2007-2013 indique que la priorité a été accordée à la promotion du réseau transeuropéen (RTE-T) d'autoroutes et de chemins de fer dans les États membres périphériques (tels que l'Espagne, la Grèce, la Bulgarie, la République tchèque, la Pologne et la Lituanie). **La promotion des infrastructures RTE-T, qui vise à combler les écarts entre les pays européens, correspond aux besoins d'accessibilité des États membres et à l'objectif de la Commission de réduire les divergences en termes de PIB par habitant entre les pays de convergence.**

Cependant, la Commission et les autorités nationales n'ont pas négligé les lacunes infrastructurelles régionales existantes dans le transport national et local. Elles ont conscience que ces lacunes peuvent empêcher une liaison adéquate entre les régions rurales et périphériques et avec les corridors européens. La part importante des budgets consacrée aux routes à l'intérieur des pays confirme cet intérêt.

**Dans certains cas** (comme la Pologne, la Finlande et l'Irlande), **l'allocation des fonds du FEDER ne correspond pas tout à fait aux besoins nationaux en matière de transport et d'accessibilité**, mais d'autres sources de financement public ou privé peuvent également jouer un rôle dans la promotion des infrastructures de transport et contribuer à répondre aux besoins infrastructurels.

#### Encadré 8: Transports

##### COMPARAISON ENTRE LA DOTATION DU FEDER ET LES BESOINS DES SI(E)G DANS LES PAYS DE L'UE

La **Belgique** présente une densité de transport et un niveau d'accessibilité potentielle parmi les plus élevés d'Europe, pour tous les principaux modes de transport. Au cours de la période 2007-2013, les fonds de l'Union européenne sont consacrés de façon presque uniforme à des projets de renforcement des routes régionales et locales, des voies navigables intérieures régionales et locales et du transport multimodal. Cela se justifie par l'augmentation de la circulation routière et de la mobilité dans le centre de l'Europe, où la Belgique occupe une position stratégique.

Malgré son excellent réseau autoroutier, **l'Allemagne** présente une densité routière inférieure à la moyenne de l'Union européenne. L'allocation des fonds du FEDER (au cours des deux périodes de programmation) reflète cette situation en accordant la priorité aux investissements dans les routes régionales et locales. Les investissements consacrés au développement du réseau ferroviaire (interne et RTE-T) reflètent également le déficit infrastructurel de certaines régions allemandes et l'objectif européen d'une accessibilité accrue des États membres de l'Europe orientale.

La description des besoins en investissement de la **Roumanie** révèle une très faible densité des autoroutes, des routes et des chemins de fer par rapport à la moyenne de l'UE-27 et par rapport aux autres pays de l'UE-12. En Roumanie, la part la plus importante des fonds destinés au secteur des transports est consacrée aux chemins de fer transeuropéens et intérieurs, aux autoroutes et aux autres routes nationales, régionales et locales. Ce choix d'investissement correspond aux besoins de la Roumanie en matière de transport.

La **Lettonie** diffère des autres pays de l'UE-12 à de nombreux égards. Elle est le seul pays pour lequel les priorités de l'UE en matière de transports concernent les autoroutes et les chemins de fer nationaux et non les liaisons ferroviaires et routières transeuropéennes. La Lettonie ne compte que 70 km d'autoroutes environ, et est en-dessous de la densité moyenne de l'UE-27 pour les lignes ferroviaires. Son premier objectif est donc de promouvoir les infrastructures internes, condition indispensable à un développement national et régional équilibré.

La **Pologne** promeut davantage les transports que les autres types d'infrastructures. À partir de 2004, la priorité est accordée aux chemins de fer plus qu'aux autres sous-secteurs alors même que la densité du réseau ferroviaire est déjà élevée par rapport aux routes intérieures et aux autoroutes transeuropéennes. Une proportion plus modeste des budgets est investie dans le développement du réseau autoroutier intérieur, vu que la densité du réseau autoroutier polonais est extrêmement faible.

La **Finlande** est un exemple de pays périphérique souffrant d'un manque d'accessibilité potentielle, plutôt que d'une densité régionale homogène de ses infrastructures de transport, notamment en ce qui concerne les autoroutes, les routes et les chemins de fer. La dotation au titre du FEDER correspond à ces besoins, puisqu'elle met l'accent sur le développement du réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse ainsi que sur les routes nationales et régionales. La Finlande doit aussi renforcer ses transports aériens, tant en interne qu'à travers l'Europe. Au cours des deux périodes de programmation, le FEDER ne contribue pas à combler ce déficit; les investissements seront financés par des ressources nationales uniquement ou par d'autres sources.

L'absence de réseaux autoroutiers et ferroviaires adéquats en **Irlande** réduit son accessibilité. Le secteur des transports n'est cependant pas considéré comme prioritaire, puisqu'au cours de la période actuelle, il reçoit un financement nettement inférieur à celui de la période précédente. En fait, les fonds sont concentrés essentiellement sur le sous-secteur des routes nationales. Les voies ferroviaires sont d'une importance secondaire, tandis que les autoroutes ne reçoivent pas de moyens financiers du FEDER.

Source: Traitement des données de DG REGIO par les auteurs

#### 2.4.2. Analyse des priorités d'investissement dans les CRSN

**Au-delà des orientations stratégiques communautaires et des lacunes de dotation révélées par l'analyse des différents indicateurs, les États membres ont une responsabilité cruciale dans l'identification des besoins en SI(E)G et dans l'organisation de leur prestation.** Ce besoin devrait déjà être révélé par la stratégie définie par le CRSN de chaque pays. Les CRSN définissent les priorités d'investissement de la nouvelle génération de programmes régionaux et sectoriels qui bénéficieront d'un soutien de l'UE au cours de la période 2007-2013. Les CRSN s'inspirent des priorités adoptées par les États membres en octobre 2006 dans leurs «OSC en matière de cohésion»<sup>187</sup>. La CE a adopté des CRSN pour les 27 États membres le 8 octobre 2007.

L'analyse des CRSN confirme que la politique de cohésion apportera une contribution décisive à la stratégie pour la croissance et l'emploi au cours de la période 2007-2013. Elle montre que le budget de l'UE est la principale source d'investissements pour redynamiser la croissance économique et renforcer la création d'emplois, moderniser et diversifier la

<sup>187</sup> Décision du Conseil du 6 octobre 2006 relative aux orientations stratégiques communautaires en matière de cohésion (2006/702/CE).

structure économique, améliorer la compétitivité des régions et soutenir la stabilité macro-économique<sup>188</sup>.

L'attention accordée aux SI(E)G dans ces documents dépend aussi de nombreux facteurs tels que les priorités de chaque État membre et sa tradition en matière de SI(E)G. La France, par exemple, a toujours protégé ses «services publics», même si certains secteurs ont été ouverts à la concurrence. Le CRSN du Danemark adopte une approche horizontale axée sur les «déclencheurs de croissance» au lieu d'une approche sectorielle plus traditionnelle. Pour la période 2007-2013, la majorité des pays semblent d'ailleurs privilégier une division sectorielle.

On remarque que les nouveaux-venus ont des CRSN détaillés, avec des priorités qui découlent clairement de leur obligation de respecter les règles de l'UE et, de façon générale, une prestation généreuse de SIG. À titre d'illustration, quatre des six axes prioritaires du CRSN estonien concernent directement la prestation de SI(E)G. Le CRSN estonien insiste donc fortement sur le rôle à jouer par les FS pour appuyer la modernisation de l'infrastructure de base nécessaire pour la prestation de services publics de qualité ainsi que les SIG, y compris la gestion des ressources en eau. La promotion d'un accès universel aux infrastructures publics, et de services de base pour tous, est un thème horizontal pour la grande majorité des axes prioritaires et l'un des principaux accents du CRSN d'Estonie, et plus généralement des États membres d'Europe et de leurs programmes opérationnels (PO).

Dans certains cas, le CRSN pourrait constituer un cadre pour l'élaboration de priorités nationales mais d'autres procédures lui sont parfois préférées. En ce qui concerne l'énergie par exemple, le CRSN du Portugal se focalise sur le problème de l'utilisation intensive de sources traditionnelles et sur la promotion de la durabilité et des énergies renouvelables. Néanmoins, la plus grande augmentation du financement des énergies alternatives et renouvelables au Portugal s'est faite en dehors du CRSN, via des paiements de subvention croisée de ces énergies selon un régime dit «spécial»<sup>189</sup>.

Un CRSN peut également servir des objectifs plus politiques, comme c'est le cas au Royaume-Uni. Il est admis que l'énergie, qui est l'un des SI(E)G, est susceptible de renforcer les liens entre la République d'Irlande et l'Irlande du Nord en promouvant la collaboration dans la création d'une infrastructure énergétique favorable au développement de sources d'énergie alternatives et durables.

Certains États membres, comme par exemple l'Autriche, le Danemark et les Pays-Bas, ont adopté des CRSN sans dispositions spécifiques concernant les SI(E)G, mais leurs programmes opérationnels mentionnent parfois des secteurs liés aux SI(E)G. C'est le cas par exemple du PO du *Bundesland* de Styrie, en Autriche, qui mentionne le secteur environnemental pour renforcer l'attrait des régions et des municipalités. Il mentionne notamment les investissements suivants: la diffusion et la commercialisation des technologies énergétiques et environnementales, le renforcement de l'efficacité énergétique et la mise en œuvre de projets pilotes innovants dans le domaine de la technologie environnementale. Enfin, il est intéressant de mentionner le mécanisme italien de réserve de performance pour la période 2007-2013, un exemple de la façon dont des mécanismes

---

<sup>188</sup> MEMO/07/419.

<sup>189</sup> Le marché de la distribution d'électricité est totalement libéralisé au Portugal, avec un système public et un système indépendant d'électricité. Le système d'électricité non contraignant et les producteurs relevant du régime spécial constituent le système d'électricité indépendant.

spécifiques de gestion des FS peuvent influencer l'approche nationale de la prestation de SIG (voir encadré 9).

Les priorités d'investissement décrites dans les documents stratégiques peuvent contribuer à expliquer la corrélation entre les besoins en SI(E)G et la dotation du FEDER. Plus particulièrement:

- dans les pays où les prestations en matière de **télécommunications** sont déjà supérieures à la moyenne européenne, les CRSN soulignent l'importance de poursuivre les investissements dans ce secteur et d'augmenter leur intensité scientifique et technologique nationale. Le Danemark, qui peut être considéré comme un exemple d'excellence dans ce domaine, considère l'innovation et le développement des TIC comme une priorité essentielle présentant des avantages en termes de compétitivité et d'efficacité. La Suède accorde une grande importance au développement de la société de l'information comme moyen de permettre aux gens de travailler, de participer à la société et d'utiliser des services publics et privés, quel que soit l'endroit où ils vivent; les télécommunications favorisent donc la convergence des régions rurales et isolées.
- Pour le secteur des **infrastructures sociales**, la stratégie de Lisbonne, qui accorde une importance particulière au développement de l'éducation et de la formation, justifie l'accent mis sur le sous-secteur de l'éducation. De nombreux CRSN (par exemple celui du Royaume-Uni) reflètent cette priorité, de même que l'allocation des fonds de l'UE. La répartition homogène des infrastructures de santé et de prise en charge des enfants à travers les régions est une priorité surtout pour les pays de cohésion (par ex. la Pologne, la Roumanie et l'Espagne).
- Tous les CRSN considèrent les secteurs de **l'environnement et de l'énergie** comme des priorités spécifiques ou horizontales pour le développement durable. Ces priorités découlent de la nécessité de respecter les directives communautaires et de la reconnaissance que les investissements dans la protection de l'environnement et dans les énergies renouvelables sont favorables à la compétitivité et à la croissance. C'est pourquoi la Roumanie investit une part importante de sa dotation au titre du FEDER dans les énergies renouvelables, alors que la proportion de celles-ci en Roumanie est déjà supérieure à la moyenne européenne. La Roumanie prévoit une augmentation de l'efficacité énergétique et de la sécurité d'approvisionnement dans le contexte de la lutte contre le changement climatique. Elle considère cette approche comme un facteur susceptible de soutenir la création d'un système de production innovant et éco-efficace ayant un impact direct sur la compétitivité économique nationale.
- Le développement des infrastructures de **transport** est une priorité (explicite ou implicite) de tous les CRSN. L'investissement dans les transports est encouragé pour toute une série de raisons, dont le lien avec le développement économique, la nécessité d'améliorer l'accessibilité des régions périphériques ou du pays par rapport au reste de l'Europe, et aussi la reconnaissance de l'importance du réseau de transports pour renforcer l'attrait des régions et ainsi promouvoir le tourisme (par ex. en Pologne).

**Encadré 9: La réserve italienne de performance en matière de SIG****LA RESERVE ITALIENNE DE PERFORMANCE EN MATIERE DE SIG**

Afin d'améliorer les dépenses publiques, le règlement relatif aux FS (règlement CE n° 1260/1999, art. 44) a instauré une approche orientée vers les performances au cours de la période de programmation 2000-2006. En vertu de cette approche, les États membres étaient tenus de créer une «réserve de performance» basée sur le principe selon lequel un pourcentage des FS, défini au niveau communautaire, était retenu au début de la période de programmation et alloué après une évaluation à mi-parcours, pour autant que les programmes aient montré qu'ils fonctionnaient bien sur la base d'une série d'indicateurs mesurables.

Ce principe a été confirmé pour la période de programmation actuelle, mais les conditions de sa mise en œuvre ont radicalement changé. Selon l'article 50 du règlement général relatif aux FS (règlement CE n° 1083/2006), les États membres ne sont plus tenus de créer une telle réserve, mais doivent décider de leur propre initiative de créer une «réserve nationale de performance». En outre, le règlement ne définit pas d'orientations pour l'évaluation des performances du programme en vue d'allouer la réserve de performance.

Dans ce nouveau cadre flexible, le gouvernement italien a décidé de créer une réserve «nationale» de performance et de l'allouer aux programmes de SIG jugés efficaces, en particulier dans les domaines de l'enseignement secondaire, de la prise en charge des enfants, de l'aide aux personnes âgées, de l'approvisionnement en eau et de gestion des déchets urbains, qui sont considérés comme des priorités essentielles pour le développement régional en Italie. Même si le montant des moyens financiers destinés aux régions pour ces objectifs n'est pas important (0,60 % des dépenses nationales d'investissement, ou 1,50 % des dépenses publiques d'investissement destinées au Sud), ce système permet de diriger d'autres moyens nationaux vers les mêmes objectifs. Toutes les régions italiennes ne peuvent cependant pas prétendre à l'allocation de cette réserve. Seules les régions méridionales d'Italie (Campanie, Basilicate, Pouilles, Calabre, Sicile, Sardaigne, Molise et Abruzzes) participent à ce mécanisme, puisque l'on considère qu'elles ont du retard dans la prestation de ces services publics.

Les performances de ces régions sont évaluées sur la base de 11 indicateurs qui mesurent les niveaux de service au citoyen. À travers un partenariat entre les gouvernements nationaux et les administrations centrales, une valeur cible à atteindre d'ici 2013 a été définie pour chacun de ces indicateurs. Pour toutes les régions, un objectif unique a été sélectionné en vue d'atteindre un niveau maximal de prestation de services et donc d'assurer l'égalité des chances d'accès pour tous les citoyens.

Les régions concernées ont dressé un plan d'action indiquant comment elles comptent atteindre ces objectifs. Il est prévu d'allouer les ressources en deux phases faisant suite à une évaluation intermédiaire effectuée en 2009 et à une évaluation définitive prévue pour 2013.

Source: Auteurs

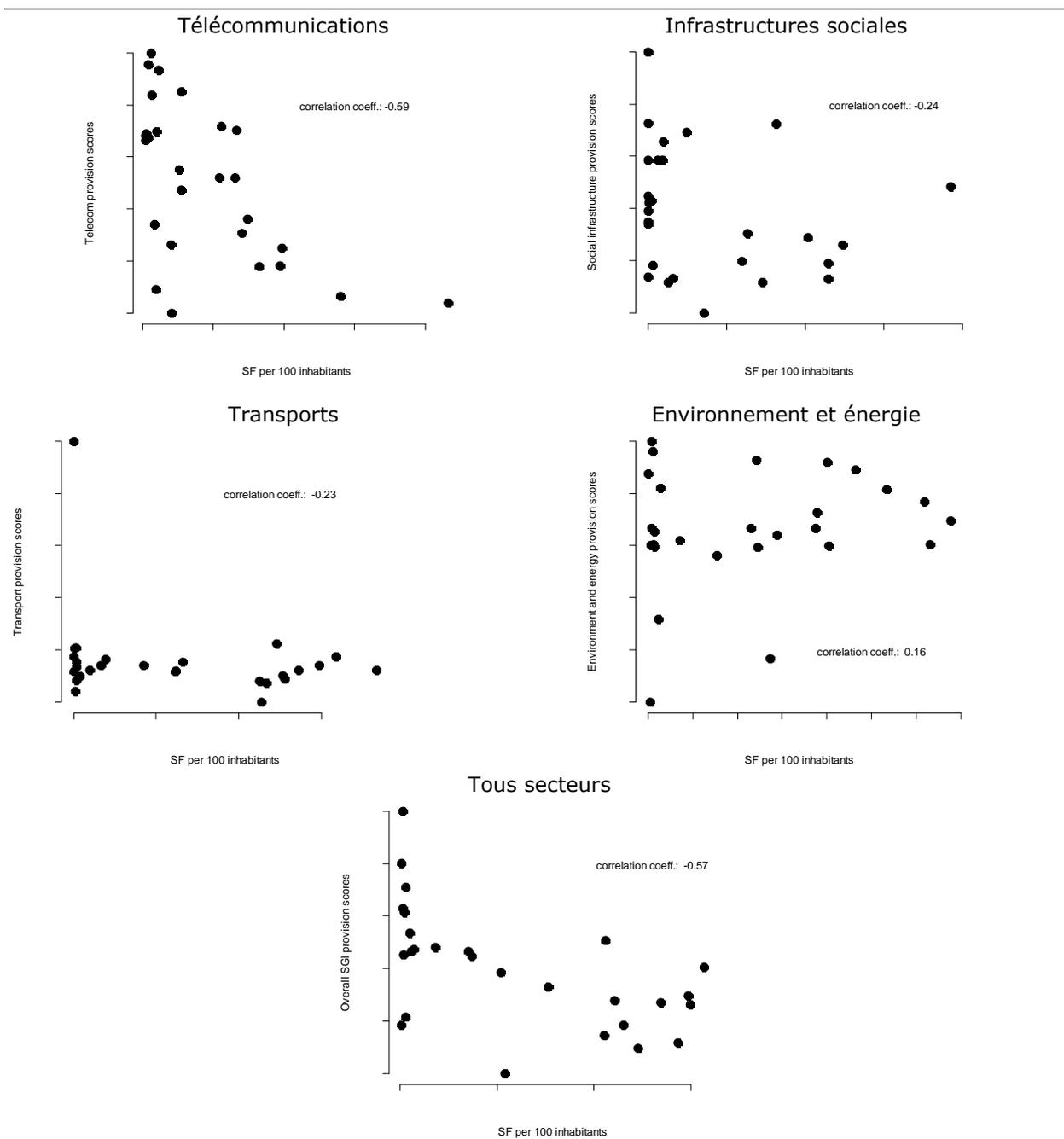
En conclusion, les priorités d'investissement reconnues dans les CRSN, qui guident l'allocation des fonds de l'UE, sont des instruments importants pour mieux comprendre la relation entre l'allocation des ressources et les besoins d'investissements. Dans certains cas, les **CRSN contribuent à clarifier les choix d'allocation d'un pays, qui peuvent parfois, à première vue, sembler non conformes à la disposition de dotation révélée par les indicateurs.**

#### **2.4.3. Analyse quantitative de la relation entre la dotation du FEDER et les dépenses consacrées aux SI(E)G: corrélations**

Comme indiqué précédemment, on peut mieux évaluer l'allocation des FS par rapport à la prestation des SIG. À cette fin, les scores de prestation pour 2006 calculés au sous-chapitre

2.4.1 sont comparés au FS pour 2007-2013 dans chaque secteur et pour l'ensemble des secteurs (figure 13). Sur l'axe horizontal, nous indiquons le montant des dépenses au titre des FS par habitant. Sur l'axe vertical, nous représentons le niveau de prestation des SI(E)G. Le résultat le plus important est que l'on constate généralement une corrélation négative élevée (figure 13, tous secteurs) dans laquelle le coefficient de corrélation global de Pearson est égal à -0,57.

**Figure 13: Coefficients de corrélation de Pearson et diagrammes en nuage des scores de prestation de SI (E)G par pays et des FS totaux par 100 habitants**



Source: Traitement de données Eurostat par les auteurs

On peut interpréter ce résultat comme suit: les FS sont alloués partout où la prestation de SIG est insuffisante. L'analyse des différents secteurs montre que ce principe s'applique également au secteur des télécommunications (figure 13, Télécommunications) et, dans

une moindre mesure, aux secteurs des infrastructures sociales et des transports. Cela ne vaut par contre pas pour le secteur de l'environnement et de l'énergie, qui présente un coefficient de corrélation de Pearson positif. Ce résultat apparemment surprenant peut s'expliquer par l'analyse qualitative du sous-chapitre précédent, qui liait les dépenses des FS aux CRSN. Les dépenses importantes dans les secteurs de l'énergie et de l'environnement peuvent notamment être liées directement aux mesures d'économie d'énergie et de protection de l'environnement, et ces dépenses peuvent être élevées même lorsque le niveau de prestation est lui aussi élevé.

#### 2.4.3.1. Analyse intersectorielle

Pour les relations intersectorielles au niveau du pays, les tableaux 4 et 5 illustrent les coefficients de corrélation de Pearson intersectoriels des scores de prestation de SI(E)G et les allocations des FS pour tous les secteurs envisagés. Ces résultats indiquent que les pays caractérisés par un bon niveau de prestation des SI(E)G dans un secteur ont tendance à avoir un bon niveau de dotation dans d'autres secteurs également. Pour les scores de prestation, la corrélation la plus élevée apparaît entre les prestations dans les secteurs des télécommunications et des infrastructures sociales. Les autres coefficients sont proches de zéro, et ne révèlent aucune association pertinente entre les prestations de SIG. Les FS, par contre, présentent une corrélation positive élevée allant de 0,63 (Télécommunications – Infrastructures sociales) à 0,90 (Transports – Énergie et environnement). La corrélation élevée entre les Transports et le secteur de l'énergie et de l'environnement peut s'expliquer par le fait que, généralement, ces programmes sont étroitement liés et financés en commun. Cela indique une corrélation positive du niveau des dépenses au titre des FS dans différents secteurs.

**Tableau 4: Coefficients de corrélation de Pearson des scores de prestation de SI (E)G par pays entre les différents secteurs - 2006**

	Télécommunications	Infrastructures sociales	Environnement et énergie	Transports
Télécommunications	1	0,54	0,03	0,14
Infrastructures sociales	0,54	1	0,26	0,08
Environnement et énergie	0,03	0,26	1	-0,10
Transports	0,14	0,08	-0,10	1

Source: Traitement de données Eurostat par les auteurs

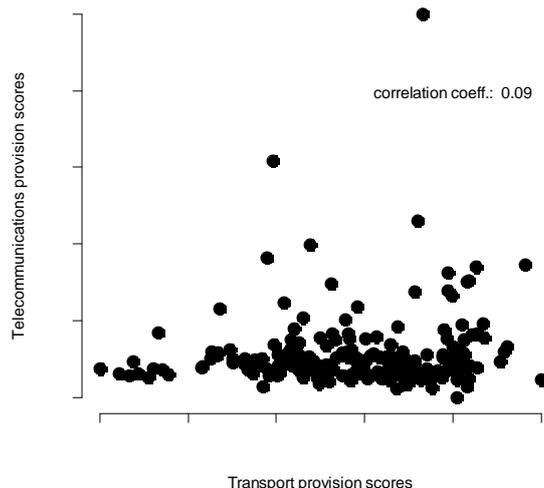
**Tableau5: Coefficients de corrélation de Pearson des FS totaux par pays entre les différents secteurs - 2006**

	Télécommunications	Infrastructures sociales	Environnement et énergie	Transports
Télécommunications	1	0,63	0,83	0,64
Infrastructures sociales	0,63	1	0,76	0,82
Environnement et énergie	0,83	0,76	1	0,90
Transports	0,64	0,82	0,90	1

Source: Traitement de données Eurostat par les auteurs

La figure 14 est un diagramme en nuage qui reprend les scores de prestation de SI(E)G au niveau régional pour les secteurs des télécommunications et des transports, avec les coefficients de corrélation de Pearson. On ne constate pas de différence par rapport au coefficient de corrélation correspondant au niveau national (0,09 pour la corrélation au niveau régional et 0,14 pour la corrélation au niveau des pays).

**Figure14 : Nuage des scores de prestation de SI(E)G au niveau régional et des coefficients de Pearson entre le secteur des télécommunications et le secteur des transports - 2006**



**Source:** Traitement de données Eurostat par les auteurs

En conclusion, les résultats de l'analyse qualitative et de l'analyse quantitative de la prestation des SI(E)G et des dépenses au titre des FS mettent en évidence une relation négative, ce qui indique que les secteurs et les régions qui ont davantage de besoins en SI(E)G nécessitent effectivement l'investissement de fonds européens plus importants.

### 3. CONTRIBUTION DES SI(E)G AUX OBJECTIFS DE LA POLITIQUE DE COHÉSION: RÉSULTATS DES ÉTUDES DE CAS

#### PRINCIPALES OBSERVATIONS

- Les études de cas analysées révèlent **l'importance de la contribution des FS aux mécanismes essentiels et aux infrastructures nécessaires pour la prestation de différents SIG**. Ces investissements répondent aux attentes fondamentales des citoyens européens et des parties prenantes.
- Plusieurs des projets analysés ont élargi **la couverture du service concerné. C'est toutefois rarement l'objectif principal des projets concernés**, soit en raison de la spécificité sectorielle, soit parce qu'un accès universel a déjà été garanti. **La plupart des projets sont censés améliorer la qualité ou l'efficacité des services**. Les gains d'efficacité dépendent des secteurs concernés et découlent d'améliorations techniques, d'économies d'échelle et d'une amélioration de l'accessibilité.
- Certaines des études de cas sont axées sur **des objectifs d'inclusion sociale et concernent des groupes défavorisés tels que les migrants, les femmes et les personnes âgées**. Dans certains cas, des effets négatifs entraînant l'exclusion risquent de se produire en l'absence de mesures de prévention ou d'accompagnement. Dans plusieurs projets dont l'objectif premier n'était pas de cibler une catégorie défavorisée de la population, il a été particulièrement fait attention à ce que ces groupes ne soient pas désavantagés en matière d'accès aux services.
- **Dans la plupart des études de cas, les services sont abordables**. Il est cependant délicat d'obtenir ce résultat sans mettre en danger la viabilité à long terme des projets concernés. Différents mécanismes tels que la différenciation sur le prix ou les subventions contribuent à préserver ce caractère abordable tout en préservant la viabilité à long terme. Le recours à la fiscalité nationale ou locale joue également un rôle important.
- **L'isolement géographique décourage fortement le secteur privé d'assurer la prestation de services et de créer des infrastructures, et cela nécessite donc des interventions importantes par le secteur public**. Les projets réalisés dans ce domaine permettent des améliorations essentielles de la qualité de vie et de l'environnement. L'effort vise à créer les conditions nécessaires pour attirer l'investissement et pour encourager la création d'entreprise au niveau local.
- Les disparités intrarégionales sont pertinentes principalement du point de vue de la fracture entre les zones rurales et urbaines. Les projets réalisés dans des **zones rurales sous-régionales** relèvent d'une catégorie plus large de mesures visant à proposer des services renouvelés, de haute qualité et avancés. L'objectif est de **renforcer l'attrait des territoires concernés afin de corriger les inégalités d'accès vers les centres urbains et d'atténuer les phénomènes migratoires** (disparités intrarégionales). Pour attirer les personnes et les entreprises, il faut des services publics de qualité.

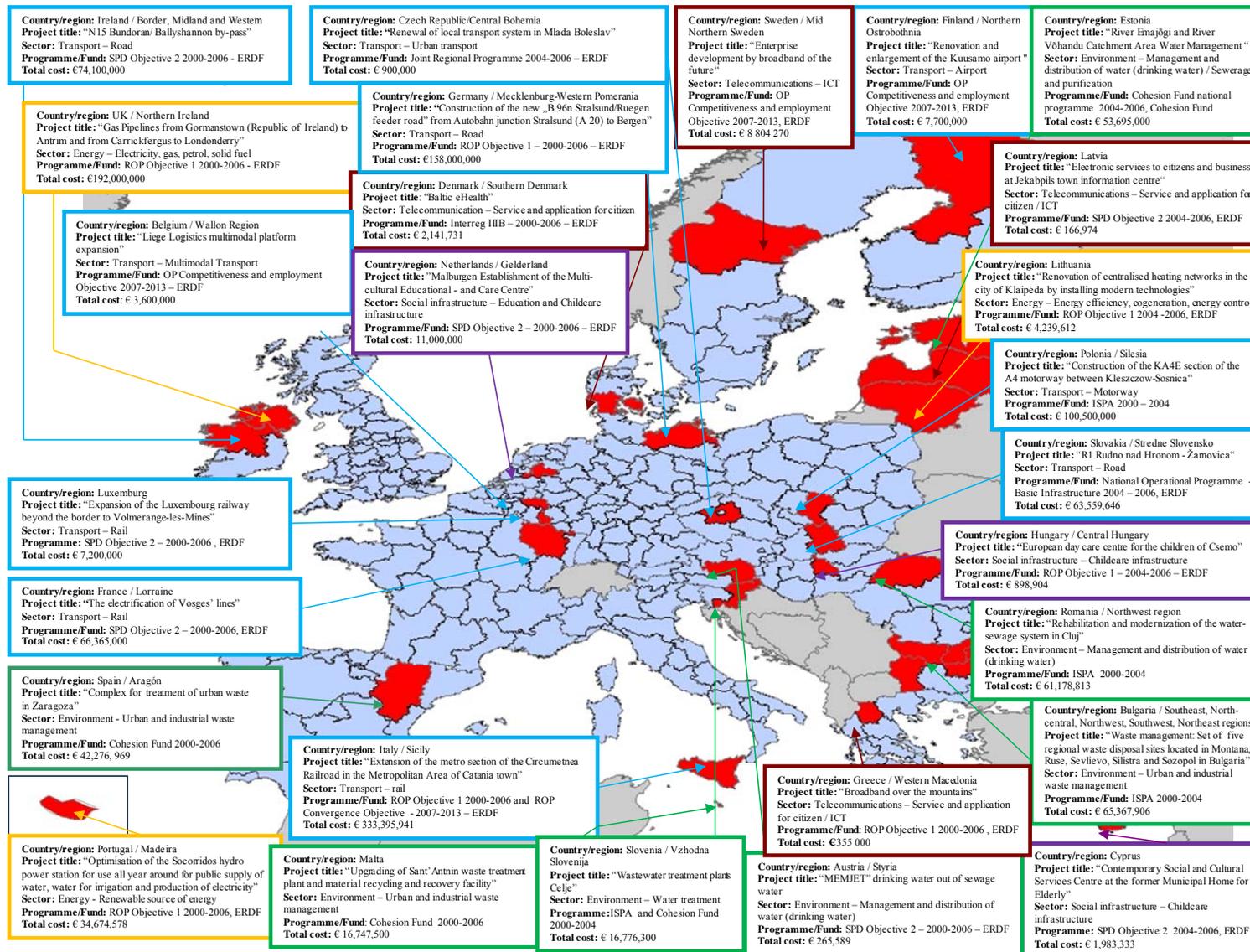
- **Les projets transfrontaliers se caractérisent par une architecture et par des obstacles juridiques, techniques et économiques plus complexes.** La politique de cohésion crée un cadre institutionnel et une série d'instruments communs qui peuvent contribuer à surmonter ces obstacles.
- La gouvernance à plusieurs niveaux, la consultation des parties prenantes et les PPP caractérisent les procédures de gouvernance des projets sélectionnés. Les données disponibles semblent indiquer que **dans le contexte d'une gouvernance à plusieurs niveaux, un leadership politique clair est nécessaire pour garantir la subsidiarité et la coordination** en définissant les rôles, les responsabilités, les prérogatives et les formes d'intervention de chaque partenaire.

L'objectif de ce chapitre est de démontrer comment le financement et la prestation de SI(E)G peuvent contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union et en quoi l'appui des FS est important pour améliorer la qualité et l'efficacité d'un certain nombre de SIG. Les données factuelles seront issues d'une analyse approfondie réalisée dans les 27 États membres à travers 27 études de cas. Plus particulièrement, les projets analysés portent sur le financement d'une infrastructure (définie comme les dispositifs et installations de base nécessaires à la vie quotidienne) cofinancée par les FS au cours des périodes de programmation 2000-2006 et 2007-2013 dans les secteurs des transports, de l'environnement, des télécommunications, de l'infrastructure sociale et de l'énergie.

Le lien avec les objectifs généraux en matière de services a été un facteur essentiel dans le choix des projets à analyser. Plusieurs critères supplémentaires ont cependant été pris en compte au cours du processus de sélection. L'annexe III décrit en détail la méthodologie de sélection des études de cas.

La carte ci-dessous présente un aperçu de la couverture géographique de l'analyse effectuée. On voit que des projets financés dans les régions les plus périphériques et les moins densément peuplées de l'UE (étude de cas pour le Portugal, la Finlande et la Grèce) ont été analysés afin de permettre une meilleure compréhension des différences entre régions dans la définition, la prestation et le financement des services publics.

Carte 9: Carte des projets sélectionnés

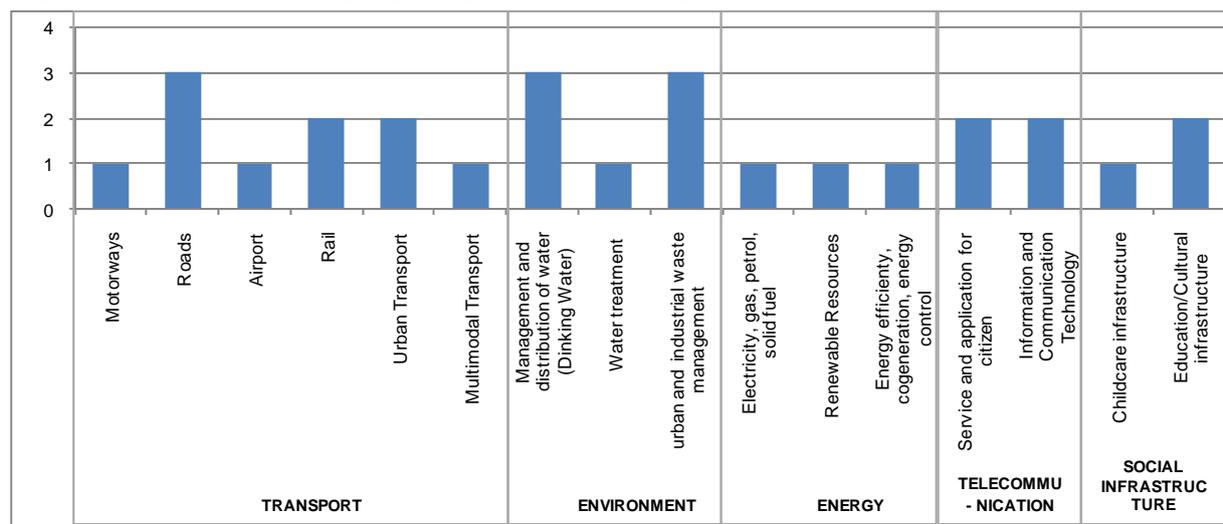


Source: Auteurs

### 3.1. Vue d'ensemble des projets sélectionnés

Les 27 projets sélectionnés couvrent un large éventail d'infrastructures qui améliorent et renforcent différents objectifs de service public. Nous présentons ci-après une brève description des investissements dans les projets. Un grand nombre de projets concernent les secteurs des transports et de l'environnement (dix et sept projets respectivement). Les autres projets sont répartis de façon égale entre les secteurs de l'énergie, des télécommunications et des infrastructures sociales.

Figure 15 : Nombre de projets par secteur et par sous-secteur



Source: Auteurs

Cette sélection inclut principalement des projets financés au cours de la période de programmation 2000-2006 (24 sur 27). La majorité de ces projets (17 sur 27) ont été financés par le FEDER, pour une contribution totale de 290 041 634 euros. Les autres ont bénéficié de l'ISPA - Instrument structurel de préadhésion (4 sur 27), et du Fonds de cohésion (4 sur 27), respectivement pour un total de 91 575 512 et 157 229 289 euros.

Tableau 6: Nombre de projets par type de programme

	Programme	Nombre de projets	Pays
2000-2006	POR Objectif 1	8	DE, GR, HU, IT, LT, PT, SK, LV
	DOCUP Objectif 2	5	AT, CY, FR, LU, NL
	INTERREG III-B	1	DK
	Fonds de cohésion	4	EE, MT, ES, SI <sup>190</sup>
	ISPA	4	BG, PL, RO, SI
	Programme multirégional	1	CZ
	Grand projet	2	IE, UK
2007-2013	POR au titre de l'objectif convergence	1	IT <sup>191</sup>
	POR au titre de la C&E	3	BE, FI, SE

Source: Auteurs

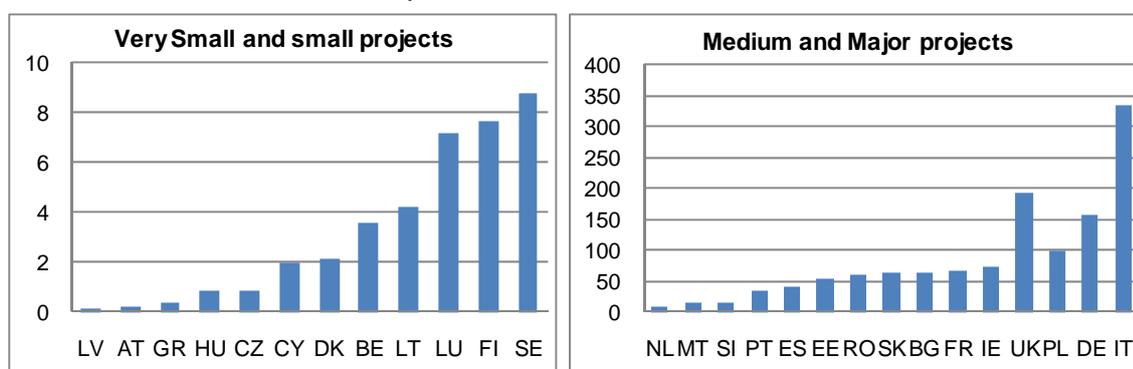
<sup>190</sup> Le projet slovène a été financé à la fois par le Fonds de cohésion et par l'ISPA.

<sup>191</sup> Le projet italien est le seul à avoir été financé au cours des deux périodes de programmation.

Comme le montre le tableau 6, de nombreux projets relèvent de programmes de l'objectif 1 ou de l'objectif 2 (8 et 5 projets respectivement). Les projets restants sont des initiatives indépendantes (grands projets) ou sont financés dans le cadre de la stratégie nationale pour le Fonds de cohésion, par une contribution de l'ISPA ou par l'initiative communautaire INTERREG. Les trois projets analysés pour la période de programmation sont inclus dans le Programme opérationnel régional (POR) au titre de l'objectif Compétitivité et Emploi (C&E) et ont été financés par le FEDER à hauteur de 121 839 324 euros au total.

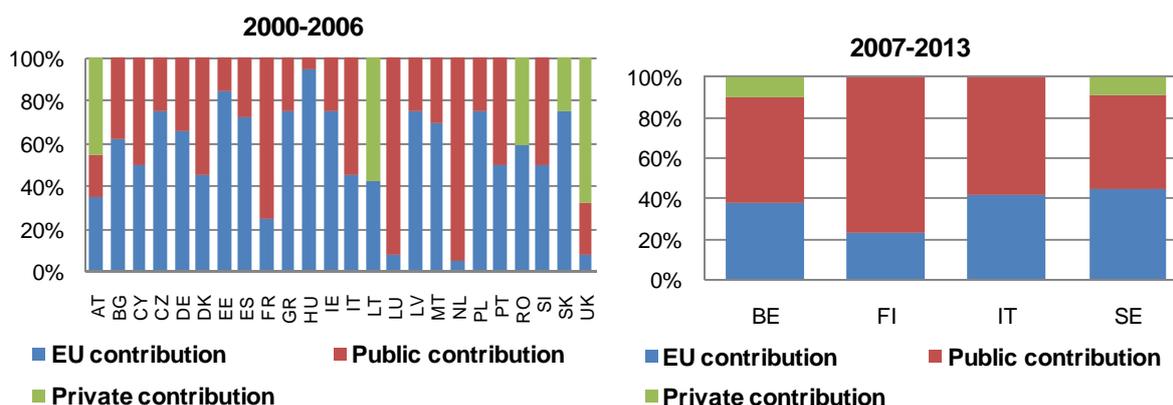
Ces projets sont financièrement équilibrés. Comme le montre le tableau ci-dessous, nous analysons des grands projets (> 50 millions d'euros), des projets de taille moyenne (10-50 millions d'euros), des petits projets (1-10 millions d'euros) et de très petits projets (< 1 million d'euros).

**Figure 16: Projets classés selon l'importance financière – coût total du projet (en millions d'euros)'**



Source: Auteurs

**Figure 17 : Projets classés par type de contribution (financement européen, public et privé)**



Source: Auteurs

Pour la majorité des projets, la contribution européenne représente la plus grande partie du coût total, au cours des périodes de programmation 2000-2006 et 2007-2013. On note l'exception des projets sélectionnés pour la France et le Luxembourg, qui ont été financés essentiellement par des contributions publiques. Les contributions du secteur privé ne représentent que très rarement<sup>192</sup> le pourcentage le plus élevé des coûts d'investissement.

<sup>192</sup> Les contributions privées sont les plus importantes en Autriche, en Lituanie et au Royaume-Uni, où elles couvrent respectivement 45,3 %, 57,6 % et 67,6 % du coût total des projets. Source: Rapport des études de cas.

**Table 7 : Vue d'ensemble des études de cas**

Projet et secteur	Description de l'investissement	Effet sur le service fourni	Objectif d'intérêt général
<p><b>Autriche.</b> Projet «Memjet», transformation d'eau usée en eau potable</p> <p><b>Environnement,</b> gestion et distribution d'eau (eau potable)</p>	<p>Ce projet porte sur la modernisation de la station de traitement des eaux usées à étang naturel existante au moyen d'une technologie de microfiltration par membrane – la première station de ce genre en Autriche. La membrane de nanofiltration agit comme une deuxième barrière pour les germes pathogènes et les bactéries afin de convertir l'eau usée municipale en eau potable. Le principal avantage de ce processus, appelé Memjet, est qu'il permet un taux de dégradation de substances telles que la demande chimique en oxygène ou l'ammoniaque nettement plus élevé et plus stable que dans les stations traditionnelles de traitement des eaux usées.</p>	<p>Cette technologie permet de maintenir ce service pendant l'hiver grâce au taux général de dégradation élevé et plus stable tout au long de l'année. L'efficacité est améliorée également, puisque cette nouvelle station d'épuration obtient de meilleurs résultats d'épuration avec peu près les mêmes entrées tout en coûtant moins cher qu'une station d'épuration traditionnelle. En outre, la réutilisation des eaux usées ayant subi un traitement intensif peut augmenter la quantité et améliorer la fiabilité de l'approvisionnement en eau des régions sujettes aux inondations.</p>	<p>Continuité du service Efficience et efficacité Fiabilité, sûreté et sécurité de l'approvisionnement</p>
<p><b>Belgique.</b> Expansion de la plate-forme logistique multimodale de Liège</p> <p><b>Transports,</b> transports multimodaux</p>	<p>Ce projet porte sur l'expansion - de 30 925 m<sup>2</sup> à 56 125 m<sup>2</sup> - d'une plate-forme multimodale où des conteneurs passent de la route au rail ou inversement. Cette plate-forme se situe dans la région de Liège, au cœur de la région à quatre coins Paris-Londres-Amsterdam-Francfort, un centre important de transport et de logistique qui fait transiter une grande quantité de fret (27 000 unités en 2006).</p>	<p>Ce projet a augmenté la capacité de la plate-forme multimodale existante, lui permettant ainsi de faire transiter un volume plus important de marchandises. Le transit des marchandises est devenu plus fiable et sûr, dès lors que les inconvénients liés à la distance entre les villes ont été atténués. Ce projet a aussi réduit le bruit et les dégradations environnementales en faisant passer un plus grand volume de marchandises de la route au rail.</p>	<p>Universalité d'accès Fiabilité, sûreté et sécurité de l'approvisionnement Durabilité environnementale</p>
<p><b>Bulgarie.</b> Ensemble de cinq sites régionaux d'évacuation des déchets à Montana, Ruse, Sevlievo, Silistra et Sozopol.</p> <p><b>Environnement,</b> gestion des déchets</p>	<p>Ce projet porte sur la création de cinq décharges d'évacuation des déchets dans cinq municipalités situées dans cinq régions différentes de Bulgarie et sur la construction d'une station de transfert des déchets dans la région du sud-ouest. Trois nouvelles décharges sont créées sur des sites existants, et les deux autres sont remplacées par des méthodes plus écologiques et moins nocives pour la santé. Les cinq nouvelles décharges permettent d'éliminer et de stocker des déchets dangereux, des déchets de construction et des déchets de gestion des déchets à toute la population</p>	<p>Ce projet a apporté à cinq municipalités une nouvelle solution pour la gestion et le traitement des déchets: la collecte et l'évacuation organisées des déchets, un domaine dans lequel elles avaient du retard. Il permet d'éviter des dégradations de l'environnement, étant donné que l'incinération des déchets est remplacée par des méthodes plus écologiques et moins nocives pour la santé. Les cinq nouvelles décharges augmentent également la capacité de ces municipalités de proposer un service de gestion des déchets à toute la population</p>	<p>Qualité du service Universalité d'accès Durabilité environnementale</p>

Projet et secteur	Description de l'investissement	Effet sur le service fourni	Objectif d'intérêt général
urbains et industriels	production. Cette capacité n'était pas disponible précédemment dans les régions visées.	(auparavant, 80 % seulement de la population était desservie).	
<p><b>Chypre.</b> Centre contemporain de services sociaux et culturels</p> <p><b>Infrastructures sociales,</b> infrastructure de prise en charge des enfants</p>	Ce projet porte sur la modernisation de l'ancien home pour personnes âgées de la municipalité de Nicosie afin de créer un centre contemporain de services sociaux et culturels. Ce centre proposera des services sociaux et culturels dans le cadre de différents programmes régionaux visant à promouvoir le bien-être de différents groupes vulnérables tels que les migrants (44 % de la population) et les personnes âgées (20 % de la population).	Ce projet a contribué à garantir la continuité de la prestation de services de prise en charge en journée pour les personnes âgées. Il a aussi amélioré l'accessibilité aux services sociaux et culturels pour les migrants, qui étaient précédemment exclus. Le nombre de services fournis a augmenté, ce qui a renforcé l'attrait de cette région pour la population locale. La qualité du service fourni a également progressé grâce à l'utilisation d'un équipement moderne et au recrutement d'un personnel plus nombreux et mieux qualifié.	Continuité du service Qualité du service Universalité d'accès
<p><b>République tchèque.</b> Rénovation du système de transports local</p> <p><b>Transports,</b> transports urbains</p>	Ce projet porte sur la rénovation du système de transports urbains de la municipalité de Mladat Boleslav (Bohème centrale) grâce à l'achat de quatre bus modernes à plancher bas. Ces nouveaux bus sont dotés d'une rampe d'accès pour fauteuils roulants permettant l'accès des personnes handicapées, d'une unité d'information vocale pour les passagers aveugles (aux bus ainsi qu'aux arrêts), d'un système moderne de répartition des passagers et d'un système de cartes intelligentes permettant de voyager plus confortablement et à moindre coût.	Cet investissement a augmenté le nombre de passagers ayant accès aux services de transport urbains et élargi ces services à de nouvelles catégories de personnes (en particulier les personnes handicapées et les personnes âgées). Le nombre de passagers souffrant d'un handicap a augmenté de 6 %. Ces nouveaux bus offrent aussi un service plus fiable et de meilleures liaisons entre le centre-ville et les alentours; ils consomment aussi moins de carburant. Des cartes intelligentes (smart cards) garantissent aussi l'application de tarifs réduits à caractère social.	Continuité du service Fiabilité, sûreté et sécurité de l'approvisionnement Universalité d'accès Accessibilité territoriale
<p><b>Danemark.</b> Amélioration de la qualité de vie dans les régions rurales de la mer Baltique grâce aux services de santé en ligne.</p> <p><b>Télécommunications, TIC</b></p>	Ce projet porte sur la réalisation d'une infrastructure technologique pour la prestation de services de santé indépendamment de la distance qui sépare le patient de l'hôpital chargé de l'examen. Connue sous le nom de «réseau de soins de santé de la mer Baltique», cette infrastructure permet la communication entre hôpitaux en Estonie, au Danemark, en Lituanie, en Norvège et en Suède et, en particulier, entre les petits hôpitaux situés dans les zones rurales et les hôpitaux des zones urbaines, ce qui permet d'assurer des services médicaux de meilleure qualité.	La création de ce réseau transnational a amélioré l'accès à une meilleure qualité de services médicaux pour un plus grand nombre de personnes, et en particulier les habitants des régions périphériques et rurales dans lesquelles le maintien de ces services est trop coûteux. L'utilisation de cette technologie a réduit les inégalités d'accès existantes entre les zones urbaines et les zones rurales/périphériques, ce qui peut contribuer à endiguer l'exode rural et à renforcer l'attrait des régions rurales.	Universalité d'accès Accessibilité territoriale Inclusion sociale Isolement géographique Prestation transfrontalière de services

Projet et secteur	Description de l'investissement	Effet sur le service fourni	Objectif d'intérêt général
<p><b>Estonie.</b> Rivière Emajõgi et rivière Võhandu: gestion des eaux dans la zone de captage</p> <p><b>Environnement,</b> Gestion et distribution d'eau (eau potable)</p>	<p>Ce projet inclut la rénovation des réseaux dépassés de distribution d'eau et de collecte des eaux usées afin d'assurer l'approvisionnement en eau potable de qualité dans 28 municipalités isolées des régions Emajõe, Põlva et Võru. Il est divisé en trois sous-projets, dont chacun concerne l'une des trois sous-régions. L'investissement global englobe la construction et la reconstruction d'un réseau de distribution d'eau, de tuyaux d'égouttage, de conduites d'eaux usées, de puits de forage, de stations de traitement de l'eau potable, de réservoirs d'eau, de pompes pour eaux usées et de stations de traitement des eaux d'égout.</p>	<p>Ce projet a amélioré l'accès à des services de traitement de l'eau potable et des eaux usées de qualité pour les habitants de régions isolées où les réseaux de distribution d'eau potable et d'évacuation des eaux usées étaient inexistantes ou défectueux. Il a ainsi contribué à réduire les différences de qualité de vie entre les régions rurales et urbaines et à freiner l'exode rural. Il a également garanti la continuité du service et réduit de 5 à 10 % les pertes d'eau.</p>	<p>Accessibilité territoriale Inclusion sociale Isolement géographique Continuité du service Universalité d'accès</p>
<p><b>Finlande.</b> Rénovation et agrandissement de l'aéroport de Kuusamo</p> <p><b>Transports,</b> aéroport</p>	<p>Ce projet porte sur l'agrandissement et la rénovation de l'aéroport de la municipalité de Kuusamo, une région éloignée du nord de la Finlande à proximité de la frontière russe. L'investissement porte sur une extension d'environ 5 000 m<sup>2</sup> et sur la rénovation des infrastructures existantes pour les départs et les arrivées de passagers (environ 1 800 m<sup>2</sup>). Cette nouvelle infrastructure comprend un espace pour les plus rapides des passagers. La fiabilité et la sécurité du service a également été garantie par un nouveau système de tapis de transport des bagages entrants et sortants, l'espace de récupération des bagages, les douanes, des bureaux et des espaces communs ainsi que des locaux techniques.</p>	<p>L'extension de cet aéroport a augmenté la mobilité des passagers en proposant un plus grand nombre de vols quotidiens. Elle a amélioré l'accessibilité aux régions situées dans sa sphère d'influence (nord de la Finlande et Laponie) et permis de meilleures liaisons entre ces régions isolées, le sud de la Finlande et l'Europe centrale. Les services aériens sont devenus plus efficaces, avec un embarquement et un débarquement plus rapides des passagers. La fiabilité et la sécurité du service a également été garantie par un nouveau système de tapis de transport des bagages entrants et sortants.</p>	<p>Accessibilité territoriale Inclusion sociale Isolement géographique Universalité d'accès Efficacité et Fiabilité, sûreté et sécurité de l'approvisionnement</p>

Projet et secteur	Description de l'investissement	Effet sur le service fourni	Objectif d'intérêt général
<b>France.</b> Électrification des lignes vosgiennes. <i>Transports,</i> chemins de fer	Ce projet porte sur l'électrification et la modernisation de 200 km de deux voies ferrées en amélioré la liaison entre les régions montagneuses Lorraine (la ligne Blainville / Épinal / Remiremont et isolées des Vosges et les grandes villes françaises et la ligne Lunéville / Saint-Dié), qui traversent des européennes. Ce projet a également amélioré l'efficacité et l'efficacité du service fourni, puisque les temps de l'installation de 4 000 caténaires et câbles traject en dehors du territoire ont été réduits. Ceci a permis d'utiliser davantage le transport par chemin de fer plutôt que des véhicules privés. La congestion sur les création de stations d'aiguillage informatisées. Il routes et le nombre d'accidents routiers ont ainsi été est également le premier pas dans l'électrification réduits. Ce projet a également amélioré la durabilité des lignes ferroviaires des Vosges dans le cadre de environnementale grâce au remplacement des vieilles réseau ferroviaire à grande vitesse d'Europe locomotives diesel par des motrices électriques.	L'électrification de ces deux lignes ferroviaires a amélioré la mobilité des habitants de cette région en leur assurant de meilleures liaisons avec l'île de Rügen. Ce projet a contribué à freiner l'émigration depuis cette île isolée vers d'autres régions. La nouvelle route a amélioré l'accès aux marchés pour les industries portuaires et servi de liaison de transport pour le secteur touristique important de la région. L'accessibilité territoriale de l'arrière-pays est également améliorée, puisque la nouvelle route sert de route de desserte reliant la région au nord de la Pologne et à la Scandinavie. La construction d'un nouveau pont a contribué à résoudre le problème de congestion de la région.	Isolement géographique Efficacité et efficacité Fiabilité, sécurité et sécurité de création Durabilité environnementale
<b>Allemagne.</b> Construction de la nouvelle route de desserte «B 96n Stralsund/Rügen» entre l'échangeur autoroutier de Stralsund (A20) et Bergen <i>Transports, route</i>	Ce projet porte sur la construction d'une route de 54 km de long reliant la ville de Stralsund (située sur le littoral sud-est du Strelasund, un bras de la mer Baltique séparant l'île de Rügen du continent) à Bergen (sur l'île de Rügen). Cette route est divisée en trois tronçons: 1) le tronçon continental (28,7 km), y compris la construction d'une voie de contournement autour de la ville de Stralsund (9,6 km), six sorties, 15 viaducs et un pont autoroutier; 2) la deuxième traversée du Strelasund (4,1 km), y compris la construction de sept ponts; et 3) le tronçon insulaire (20,5 km), y compris la construction de quatre sorties, 12 viaducs, un pont autoroutier et un passage sous une voie ferrée.	La construction de cette route a amélioré la mobilité des habitants de cette région en leur assurant de meilleures liaisons avec l'île de Rügen. Ce projet a contribué à freiner l'émigration depuis cette île isolée vers d'autres régions. La nouvelle route a amélioré l'accès aux marchés pour les industries portuaires et servi de liaison de transport pour le secteur touristique important de la région. L'accessibilité territoriale de l'arrière-pays est également améliorée, puisque la nouvelle route sert de route de desserte reliant la région au nord de la Pologne et à la Scandinavie. La construction d'un nouveau pont a contribué à résoudre le problème de congestion de la région.	Isolement géographique Efficacité et efficacité Accessibilité territoriale Inclusion sociale Universalité d'accès
<b>Grèce.</b> Haut débit dans les montagnes <b>Télécommunications, TIC</b>	Ce projet porte sur le développement d'un réseau à haut débit sans fil qui relie les autorités municipales de la région aux autorités préfectorales et régionales. Il couvre une superficie de 3 515 km <sup>2</sup> , principalement dans des	Le réseau à haut débit a contribué à donner accès aux citoyens des régions montagneuses à un large éventail de services électroniques. Dans ce sens, il a contribué à réduire les inégalités d'accès entre les zones urbaines et les régions	Universalité d'accès Isolement géographique

Projet et secteur	Description de l'investissement	Effet sur le service fourni	Objectif d'intérêt général
<p><b>Hongrie.</b> Crèche européenne pour les enfants de Csemő</p> <p><b>Infrastructures sociales,</b></p> <p>infrastructure de prise en charge des enfants</p>	<p>régions montagneuses. Le réseau se compose de 72 connexions sans fil avec un débit maximal de 108 Mbps et couvrant une distance totale de 472 km.</p> <p>Ce projet porte sur l'agrandissement et la modernisation d'une crèche à Csemő (dans le centre de la Hongrie). Il doit contribuer à résoudre les problèmes d'intégration de la communauté Rom, qui représente un pourcentage important de la population locale. L'investissement inclut la rénovation de quatre classes existantes et la construction de trois nouvelles classes pour des enfants âgés de 0 à 7 ans ainsi que la réalisation de locaux sportifs, d'une cuisine, d'un local médical et d'un espace commun.</p>	<p>montagneuses. Le réseau à large bande a également contribué à améliorer l'efficacité du gouvernement local grâce à des procédures d'administration en ligne et de démocratie en ligne.</p> <p>Ce projet a contribué à assurer l'égalité d'accès aux services préscolaires pour la communauté locale et la communauté Rom. En ce sens, il a amélioré l'intégration sociale des enfants Roms. La rénovation de ce centre a également doublé la capacité d'accueil préscolaire de Csemő (avant cet investissement, cette capacité n'était que de 75 enfants). L'achat de nouveaux équipements a également permis un service de meilleure qualité destiné aux enfants présentant des besoins d'éducation spéciaux ou socialement défavorisés.</p>	<p>Efficienc</p> <p>efficacité</p> <p>Inclusion sociale</p> <p>Universalité</p> <p>d'accès</p> <p>Continuité du service</p> <p>Qualité du service</p>
<p><b>Irlande.</b></p> <p>Contournement N15 Bundoran / Ballyshannon</p> <p><b>Transports,</b> route</p>	<p>Ce projet porte sur la construction d'une route de contournement entre les villes de Bundoran et Ballyshannon. L'ensemble du projet se compose d'une route à 2 voies de 11 km et des routes secondaires associées. Il commence à Bundrowes Bridge et se termine à Cotton Hill, 1 km au nord de Ballyshannon. Le projet inclut la construction de cinq ponts supérieurs, de trois ponts sur des rivières, de deux passages sous pont, et de trois ponts inférieurs et d'un mur de retenue. L'investissement du projet couvre également la construction d'une nouvelle bretelle de la N15 reliant Bundrowes Bridge à Cotton Hill.</p>	<p>La construction de cette voie de contournement améliore l'accès à cette zone en améliorant la liaison avec le reste de la région et avec l'Irlande du Nord. Elle améliore également la sécurité et l'efficacité du réseau routier en diminuant le risque d'accidents, les encombrements et les temps de trajet. Ce projet vise également à améliorer l'inclusion sociale en reliant les différentes parties de cette région après plusieurs décennies de conflit civil. Cette infrastructure offre un accès à la région à environ 6 500 personnes, nombre qui passe à 30 000 - 40 000 en été.</p>	<p>Universalité</p> <p>d'accès</p> <p>Accessibilité territoriale</p> <p>Efficienc</p> <p>efficacité</p> <p>Fiabilité,</p> <p>sûreté et</p> <p>sécurité de l'approvisionnement</p>
<p><b>Italie.</b> Extension du tronçon «métro» du chemin de fer Circumetnea</p> <p><b>Transports,</b> chemins de fer</p>	<p>Ce projet étend le tronçon urbain souterrain du chemin de fer Circumetnea, qui fonctionne dans le centre urbain de Catane et fait le tour de l'Etna en liaison avec la ligne ferroviaire Messine-Catane. L'investissement inclut la construction des tunnels et des stations, l'installation de la superstructure de voie et de la ligne caténaire ainsi que la construction des systèmes de contrôle des trains et des centrales ferroviaires.</p>	<p>L'extension de la ligne ferroviaire souterraine a attiré de nouveaux passagers qui, précédemment, voyageaient en bus ou en voiture. Elle a également amélioré les liaisons entre la banlieue et le centre-ville. Le service fourni est devenu plus efficace et sûr grâce au remplacement de l'ancienne voie unique à gabarit étroit et à l'utilisation de matériaux de qualité et d'une technologie adéquate.</p>	<p>Universalité</p> <p>d'accès</p> <p>Efficienc</p> <p>efficacité</p> <p>Fiabilité,</p> <p>sûreté et</p> <p>sécurité de l'approvisionnement</p>

Projet et secteur	Description de l'investissement	Effet sur le service fourni	Objectif d'intérêt général
			Continuité du service Qualité du service
<b>Lettonie.</b> Services en ligne pour les citoyens et les entreprises au centre municipal d'information de Jekabpils <b>Télécommunications, services et applications pour les citoyens</b>	Ce projet concerne le développement d'un système d'information unifié à Jekabpils afin de fournir des services électroniques aux citoyens. Il consiste en la création de deux réseaux: un réseau de TIC local à Jekabpils et un réseau de TIC à l'agence unique (One-Stop) située dans le bâtiment de la mairie. L'agence unique est une agence administrative permettant aux citoyens d'accéder aux informations et aux consultations. La mise à disposition de ces informations est désormais garantie par l'interaction entre ces deux réseaux.	La mise à disposition gratuite de réseaux informatiques a amélioré l'accès de tous les citoyens aux documents électroniques et aux services en ligne. Ces réseaux ont renforcé la capacité de traitement des données et des documents administratifs de la municipalité et permettent de mieux conseiller les citoyens et les entreprises quant aux services municipaux et de les aider à soumettre tous les documents nécessaires quel que soit l'endroit où ils se trouvent. L'échange de données et les communications électroniques entre l'administration publique centrale et le niveau municipal sont également devenues plus efficaces.	Universalité d'accès Efficacité et efficacité Qualité du service administratif; électronique;
<b>Lituanie.</b> Rénovation des réseaux de chauffage central dans la ville de Klaipėda grâce à l'installation de technologies modernes <b>Énergie,</b> efficacité énergétique	Ce projet concerna la modernisation du réseau d'approvisionnement du chauffage central de Klaipėda, en remplaçant les tuyaux (9 585 m) du réseau d'alimentation en chaleur, qui sont en place depuis 25-30 ans et qui sont dépassés et inefficaces. La reconstruction des conduites de chauffage hors service consiste à en installer de nouvelles conduites utilisant une technologie innovante (méthode de gainage sans tranchées).	La rénovation et l'optimisation des conduites de chauffage dépassées n'a pas agrandi le réseau existant et ne l'a pas rendu accessible à un plus grand nombre de personnes. Ce projet a contribué à assurer un service de chauffage plus efficace et plus écologique en réduisant les pertes de chaleur (économies d'énergie) et la dépendance aux combustibles importés. Il a également contribué à empêcher une augmentation du prix des services qui, sans lui, auraient été le résultat probable des inefficacités de l'ancien système.	Efficacité et efficacité Fiabilité, sécurité et sécurité de l'approvisionnement Durabilité environnementale
<b>Luxembourg.</b> Extension du chemin de fer luxembourgeois au-	Ce projet vise à améliorer les transports publics entre le Grand-duché du Luxembourg et la région Lorraine afin d'atténuer les encombrements routiers dus au nombre croissant de travailleurs transfrontaliers (de 7 820 en	Ce projet a amélioré la liaison entre le Grand-duché du Luxembourg et la France en donnant aux travailleurs transfrontaliers la possibilité de passer de la route au rail. L'accès des travailleurs transfrontaliers aux principaux lieux de	Accessibilité territoriale Efficacité et efficacité

Projet et secteur	Description de l'investissement	Effet sur le service fourni	Objectif d'intérêt général
delà de la frontière jusqu'à Volmerange-les-Mines. <b>Transports,</b> chemins de fer	1990 à 26 834 en 2000). L'investissement porte sur l'extension de la liaison ferroviaire, la construction d'un quai à Volmerange-les-Mines, la prolongation du quai à Dudelange et un ajout sous-terrain.	travail dans ces deux régions a également été amélioré. En encourageant les travailleurs transfrontaliers à délaisser la route au profit du rail, ce projet devrait également réduire les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores.	Durabilité environnement Fiabilité, sûreté et sécurité de l'approvisionnement
<b>Malte.</b> Modernisation de la station de traitement des déchets et de l'installation de recyclage et de revalorisation de Sant'Antnin <b>Environnement,</b> Gestion des déchets et énergies renouvelables	Ce projet porte sur la modernisation de la décharge de Sant'Antnin, dont la technologie dépassée ne permettait pas de traiter les déchets biodégradables produits à Malte. L'investissement porte sur l'agrandissement et la construction d'installations de traitement des déchets municipaux solides et sur la production d'électricité. La modernisation de cette décharge devrait lui permettre de recevoir chaque année 200 000 tonnes de déchets ménagers mixtes.	La modernisation de la décharge a augmenté l'efficacité du service fourni en permettant à la décharge existante de recevoir de plus grandes quantités de déchets (augmentation de la capacité de 80 000 à 200 000 tonnes) et de traiter les produits recyclables et biodégradables. Le processus de différenciation et de recyclage contribue à réduire les émissions, et constitue le point de départ pour la production de l'énergie renouvelable destinée à satisfaire les besoins en énergie d'environ 5 600 habitants du sud de Malte.	Universalité d'accès Efficience et efficacité Environnement Différenciation des sources d'énergie
<b>Pays-Bas.</b> Création d'un centre éducatif et d'accueil multiculturel <b>Infrastructures sociales,</b> éducation et prise en charge des enfants	Ce projet porte sur la création, dans le quartier de Malburgen, chargé d'offrir des services éducatifs et culturels à la population locale, et en particulier aux populations immigrées. L'investissement couvre la construction d'une classe d'éducation pour adultes, d'une classe informatique, d'une salle de réunion, d'un hall d'entrée, d'une cuisine et d'un local de rangement ainsi que la mise en place d'une infrastructure de prise en charge des enfants entre 0 et 4 ans.	La création de ce centre a amélioré l'inclusion sociale des migrants dans la communauté locale. La concentration physique d'un large éventail d'infrastructures, couvrant aussi la bien le sport que les activités culturelles, la prise en charge des enfants et les services aux personnes âgées, a amélioré l'efficacité et l'efficacité de la prestation des services par rapport aux installations fragmentées et dispersées prévues à différents endroits de ce quartier.	Cohésion sociale Efficience et efficacité
<b>Pologne.</b> Construction du tronçon KA4E de l'autoroute A4 entre Kleszczów et Sosnica	Ce projet porte sur la construction d'un nouveau tronçon de 19,1 km de l'autoroute A4 entre Kleszczów et Sosnica, en contournant la ville de Gliwice. L'investissement couvre également la construction de 23 viaducs reliés au système de transport interne de la ville, des stations de	Ce projet a amélioré l'accès à la Silésie depuis l'ouest et le nord du pays (via un échangeur avec l'autoroute A1). Le système sans péage de ce nouveau tronçon a attiré des usagers supplémentaires. Ce projet a réduit les encombrements et la durée des trajets jusqu'au centre-ville a	Efficience et efficacité Accessibilité territoriale Durabilité

Projet et secteur	Description de l'investissement	Effet sur le service fourni	Objectif d'intérêt général
<b>Transports, autoroute</b>	péage aux deux extrémités, des parkings ainsi que l'installation de dispositifs de sécurité et d'assistance (pare-ex. des stations de surveillance de la circulation), de plus sûr grâce à l'utilisation de matériaux de qualité et d'une Fiabilité, dispositifs de protection de l'environnement (écrans pare-bruit et passerelles pour animaux) et de dispositifs spéciaux (installations de protection contre les inondations).	été réduite, rendant ainsi les liaisons de transports plus efficaces. Le transit le long de ce nouveau tronçon est devenu plus sûr grâce à l'utilisation de matériaux de qualité et d'une technologie adaptée. La diversification de la circulation des transit vers l'extérieur de la ville devrait également contribuer à diminuer la pollution et les nuisances sonores.	environnementale sécurité et l'approvisionnement
<b>Portugal.</b> Optimisation de la centrale hydroélectrique de Socorridos <b>Énergie</b> , sources renouvelables d'énergie et eau potable	Ce projet porte sur l'optimisation de la centrale hydroélectrique de Socorridos, à Madère, qui est opérationnelle depuis 1995. L'investissement inclut la construction de 5 243 m de tunnels d'une capacité de 32 500 m <sup>3</sup> d'eau, la construction d'un réservoir d'une capacité 40 000 m <sup>3</sup> d'eau, la rénovation des tunnels existants pour réguler le flux d'eau et la construction d'une station de pompage, qui doit être opérationnelle la nuit.	La coordination commune de ces infrastructures a permis de transférer l'eau collectée dans la partie nord de l'île (où le relief est plus escarpé et où les précipitations sont plus abondantes) vers la partie méridionale de l'île afin d'assurer la continuité et l'efficacité de la prestation de service dans les périodes sèches. L'eau collectée par la station de pompage au cours de la nuit est réutilisée pendant la journée à des fins d'irrigation ou d'approvisionnement en eau ainsi que pour produire de l'énergie renouvelable. Ce procédé a permis de réduire la consommation de combustibles fossiles.	Efficacité et Continuité du service Fiabilité, sûreté et sécurité de l'approvisionnement Durabilité environnementale Différenciation des sources d'énergie
<b>Roumanie.</b> Réhabilitation et modernisation du système d'égouttage <b>Environnement</b> , eau potable	Ce projet porte sur la réhabilitation et l'expansion de 175 km du système de traitement des eaux d'égout de Cluj. L'investissement inclut le remplacement de l'ancien réseau d'eau, la réhabilitation des puits et stations de pompage existants, la construction d'un nouvel égout principal, l'extension du réseau d'égouttage dans cinq communes rurales et le développement d'une nouvelle source d'eau potable.	L'extension du système d'égouttage a augmenté le pourcentage d'utilisateurs ayant accès à ce service (de 86 % à 100 %) en raccordant au réseau cinq communes rurales supplémentaires. La modernisation de l'équipement a réduit de 10 % les fuites des conduites et tuyaux, augmentant ainsi l'efficacité du service. Ce projet a permis d'améliorer la qualité de l'eau potable et de réduire la consommation d'énergie (de 10 % dans les deux cas).	Efficacité et Accessibilité territoriale Continuité du service Qualité du service Durabilité environnementale

Projet et secteur	Description de l'investissement	Effet sur le service fourni	Objectif d'intérêt général
<b>Slovaquie.</b> R1 reliant Rudno nad Hronom à Žarnovica <i>Transports, route</i>	Ce projet porte sur la construction d'un nouveau tronçon (près de 10 km) de la route reliant Rudno nad Hronom et Žarnovica (dans la région de Banská Bystrica). Cette route fait partie du réseau routier international (E571) et relie l'ouest et l'est du pays. L'investissement comprend l'extension de la route, la construction de sept ponts et routes de service parallèles, l'ajustement des routes agricoles et forestières concernées et la construction de six murs de retenues et de deux murs de parement.	L'extension de la route a augmenté sa capacité à absorber une circulation importante grâce à la construction d'un tronçon à quatre voies afin d'éliminer la congestion et de raccourcir les temps de trajet. Le risque d'accident a été réduit, ce qui assure un transit fluide et sûr. La réduction de la congestion et l'accélération de la circulation ont diminué la consommation de carburant des voitures. En outre, étant donné que cette nouvelle route contourne les quartiers résidentiels, la construction n'a pas d'impact négatif pour la population des municipalités de la région.	Efficience et efficacité Fiabilité, sûreté et sécurité de l'approvisionnement Durabilité environnementale
<b>Slovénie.</b> Station de traitement des eaux usées de Celje <i>Environnement, traitement de l'eau</i>	Ce projet porte sur l'extension du système d'égouttage et la construction d'une nouvelle station de traitement des eaux usées à Celje. L'investissement inclut la modernisation du collecteur principal d'eaux usées existant, la construction d'une station de traitement capable de gérer la production de 85 000 personnes, l'installation de collecteurs primaires sur une longueur totale de 7,7 km et la construction de six stations de pompage et de cinq bassins de retenue le long de la rivière Savinja.	Ce projet a étendu la prestation du service à une plus grande partie de la population (de 69 % à 90 %). La qualité de l'eau potable a également été améliorée grâce au traitement préliminaire, au traitement au carbone et aux traitements à l'azote et au phosphore assurés par les nouvelles infrastructures. L'amélioration de la qualité de la rivière Savinja devrait avoir un impact positif sur la rivièr transfrontalier de la Croatie voisine.	Universalité d'accès Qualité du service Effets transfrontalier
<b>Espagne.</b> Complexe de traitement des déchets urbains à Saragosse. <i>Environnement, gestion des déchets urbains et industriels</i>	Ce projet porte sur la construction d'un centre général de traitement des déchets à Saragosse. Ce centre est équipé pour la collecte sélective des déchets (jusqu'à 465 000 tonnes par an) et leur traitement et revalorisation sous la forme d'énergie électrique via un procédé de biométhanisation et de compostage visant à réduire les émissions de gaz nocifs dans l'atmosphère.	Ce projet a amélioré la capacité de gestion des déchets urbains et de traitement des produits recyclables et biodégradables de la municipalité. Le processus de différenciation et de recyclage devrait réduire les émissions d'environ 283 000 tonnes de CO <sub>2</sub> par an. L'énergie renouvelable produite par la station de biométhanisation vise à satisfaire la demande en énergie d'environ 5 600 habitants du sud de l'Espagne.	Universalité d'accès Efficience et efficacité Fiabilité, sûreté et sécurité de l'approvisionnement Durabilité environnementale

Projet et secteur	Description de l'investissement	Effet sur le service fourni	Objectif d'intérêt général
<p><b>Suède.</b> Développement des entreprises grâce au haut débit du futur <b>Télécommunications, TIC</b></p>	<p>Ce projet porte sur l'installation d'une infrastructure informatique dans les municipalités d'Östersund, Krokom, Åre et Berg, des régions faiblement peuplées au nord et au centre du pays. L'investissement couvre la pose de 540 km de fibres optiques souterraines et de 30 km de fibres optiques à l'air libre.</p>	<p>Ce projet a permis la prestation de services de télécommunications dans des régions où ces services n'étaient pas possibles du point de vue économique. Il aide les citoyens et les entreprises à utiliser davantage les services publics dans les domaines de l'éducation, des services de santé et des services sociaux, qui sont de plus en plus accessibles via l'internet en Suède.</p>	<p>Universalité d'accès géographique Isolement Efficacité et efficacité</p>
<p><b>Royaume-Uni.</b> Gazoducs entre Gormanstown et Antrim et entre Carrickfergus et Londonderry <b>Énergie, électricité, gaz, produits pétroliers et combustibles solides</b></p>	<p>Ce projet porte sur la construction de deux gazoducs pour l'alimentation en gaz naturel de 75 % de la population d'Irlande du Nord. Le gazoduc du nord-ouest relie Carrickfergus à Londonderry, et le gazoduc sud-nord relie Gormanstown (comté de Meath, Irlande) à Ballyclare (comté d'Antrim, Irlande du Nord), où il rejoint le gazoduc nord-ouest. Ces gazoducs permettent de relier les réseaux d'Irlande du Nord et d'Irlande.</p>	<p>Les deux nouveaux gazoducs ont permis d'approvisionner en gaz naturel les 75 % de la population de dix villes d'Irlande du Nord qui étaient autrefois desservies par un réseau gazier fonctionnant au charbon. Ce projet a contribué à améliorer la qualité de l'air. La construction d'un gazoduc (nord-sud) reliant la République d'Irlande au réseau nord-irlandais a créé un marché unique du gaz dans l'île. Ce projet a ainsi préparé la voie à une prestation transfrontalière de services.</p>	<p>Universalité d'accès géographique Isolement Durabilité Environnement Effets transfrontaliers</p>

Source: Auteurs, sur la base des rapports des études de cas

### 3.2. Universalité d'accès: couverture du service

Un aspect particulièrement important pour la prestation de SI(E)G est l'universalité d'accès, qui couvre des questions relatives à la couverture géographique, à l'égalité d'accès et au caractère abordable. L'accès universel aux SIG est un droit reconnu par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. Cela implique d'assurer l'égalité de traitement entre femmes et hommes et de lutter contre toutes les formes de discrimination.

Les chapitres ci-dessous se penchent sur le caractère abordable et sur les questions sociales. Le présent sous-chapitre, quant à lui, examine les données issues des études de cas pour déterminer la couverture des SI(E)G analysés par les études de cas par rapport à l'ensemble de la population. Le tableau 8 présente un bref aperçu des cas caractérisés par une augmentation de la couverture du service. En bref, il montre que la réalisation des projets concernés s'accompagne souvent d'une extension de la couverture des SI(E)G, mais que la couverture complète (100 % de la population) n'est l'objectif recherché que dans une minorité de cas.

**Dans certains cas, l'extension de la couverture des SI(E)G est l'objectif principal du projet** et son but est de couvrir l'entièreté de la population. Cette approche a une importance sectorielle manifeste et s'applique à des secteurs tels que les services environnementaux (par ex. distribution d'eau, gestion des eaux usées). Le cas estonien relatif à la création d'un système de gestion de l'eau dans la zone de captage isolée d'Emajõe et de Võhandu est un exemple de projet visant à accroître l'accessibilité à un SI(E)G fondamental. L'objectif est ici de permettre à 95 % de la population des régions et villages concernés de bénéficier de systèmes qualitatifs de distribution d'eau et de collecte des eaux usées, contre 60-75 % à l'heure actuelle. De même, la construction d'une centrale de traitement des eaux usées à Celje (Slovénie) a permis de couvrir plus de 90 % de la population au lieu de 69 %.

**Dans d'autres cas, le projet entraîne une extension de la prestation de service** même si la couverture intégrale n'est pas reprise parmi les objectifs. C'est notamment le cas dans les projets relatifs aux transports. Le cas italien, par exemple (extension du tronçon «métro» de la voie ferrée Circumetnea), visait clairement à augmenter le nombre d'usagers des transports, mais l'accès universel n'était pas un objectif explicite. On estime qu'entre 35 et 40 % de la population totale de la région concernée utilisera chaque année ce nouveau service. D'autres projets dans le secteur des transports visaient également à augmenter le nombre d'utilisateurs, comme par exemple les projets belge et finlandais. Un autre type de projet dans le secteur des transports vise à réduire la congestion et donc à améliorer l'accessibilité. C'est le cas par exemple des projets allemand, irlandais, luxembourgeois et slovaque.

Le secteur des communications est également concerné, comme le montre le projet letton (services électroniques aux citoyens et aux entreprises à Jekabpils), qui a contribué à améliorer sensiblement l'accès aux services électroniques, ou le cas suédois (développement du haut débit), qui a augmenté le nombre d'entreprises connectées à un réseau Internet à haut débit. Le cas grec, qui relie tous les services municipaux de la préfecture de Kozani à un réseau sans fil à haut débit, relève lui aussi de la même logique.

On notera que **certains projets combinent des objectifs d'accès universel et d'efficacité**. Le centre d'accueil des enfants de Csemő, en Hongrie, a agrandi le bâtiment de l'école afin de lui permettre d'offrir ses services à tous les enfants concernés. Le

doublément de la capacité a permis d'accueillir tous les enfants de trois à sept ans des familles intéressées. Le principe d'universalité d'accès est ainsi garanti, au sens où les besoins locaux sont pleinement satisfaits.

L'extension de la couverture et l'amélioration de l'efficacité caractérisent souvent les projets relatifs à l'eau et à la gestion des déchets. En Roumanie, la réhabilitation et la modernisation / l'expansion du système de traitement des eaux d'égout de Cluj a concilié deux objectifs: améliorer la qualité du service pour les clients existants et agrandir le réseau d'égouttage afin de suivre le rythme du développement urbain. Dans le cas de la construction par la Bulgarie de cinq nouvelles décharges, l'objectif principal est de mettre ces sites en conformité avec les normes européennes. Mais ces nouvelles décharges devraient aussi permettre d'éliminer et de stocker des déchets dangereux, des déchets de construction et de production. Cette capacité n'était pas disponible précédemment dans les régions visées. En 2001, 80 % de la population totale de Bulgarie (99 % de la population urbaine et 33 % de la population rurale) bénéficiait de services organisés de collecte et d'évacuation des déchets. Après l'ouverture des nouvelles décharges, les municipalités ont organisé un système de collecte et d'évacuation pour toute la population. Un accès universel (couverture intégrale) a été instauré, même s'il reste des disparités dans les zones rurales isolées du fait d'un manque d'activités de suivi.

Une interprétation spécifique de l'universalité de service souvent soulignée dans les études de cas est la **continuité**. Plusieurs projets, principalement dans le secteur de la distribution d'eau, ont amélioré la continuité du service. Dans le projet autrichien Memjet par exemple, la mise en œuvre d'une technologie spécifique a permis de respecter les valeurs limites réglementaires pour l'épuration des eaux usées tout au long de l'année (ce qui n'était pas le cas avec l'ancienne technologie). Ce service est presque universel dans la mesure où il couvre environ 90 % de la population. De même, les investissements importants consentis dans la centrale hydroélectrique de Madère (Portugal) avaient également pour objectif la continuité de deux services de base: l'eau et l'énergie. Enfin, deux projets du secteur de la communication illustrent le principe de la continuité. Le projet grec de haut débit sans fil assure des connexions rapides à l'internet sans interruption. En ce qui concerne le projet de santé en ligne de la Baltique, il constitue un exemple de l'utilisation des TIC pour garantir la continuité d'accès à des services de santé dans des régions périphériques dont les hôpitaux ferment ou ne possèdent pas une capacité suffisante.

**Tableau 8 : Extension de l'accès aux SI(E)G**

Pays	Extension de l'accès aux SI (E)G
<b>Autriche.</b> «Memjet», transformation d'eau usée en eau potable	L'investissement a permis un accès continu à de l'eau épurée tout au long de l'année.
<b>Belgique.</b> Expansion de la plate-forme logistique multimodale de Liège	L'extension de la plate-forme (de 30 925 m <sup>2</sup> à 56 125 m <sup>2</sup> ) a contribué à absorber l'augmentation du trafic.
<b>Bulgarie.</b> Ensemble de cinq décharges régionales	Ce projet a permis à l'ensemble de la population (contre 80 % précédemment) de bénéficier d'une collecte et d'une évacuation organisée des déchets.
<b>République tchèque.</b> Rénovation du système de transports local de Mlada Boleslav	Le nouveau système de transport et les bus à plancher bas ont fait augmenter le nombre de passagers handicapés de 6 % et ont amélioré l'accessibilité pour les autres groupes démographiques.
<b>Danemark.</b> Santé en ligne de la Baltique	Ce projet a proposé de nouveaux services de santé aux régions périphériques et rurales, rééquilibrant ainsi l'accès entre les régions urbaines et rurales/périphériques dans le secteur de la santé.
<b>Estonie.</b> Gestion de l'eau dans les zones de captage de la rivière Emajõgi et de la rivière Võhandu	Le résultat attendu de ce projet était de permettre à 95 % des habitants de la région de bénéficier de systèmes de distribution d'eau et d'égouttage de qualité.
<b>Finlande.</b> Rénovation et agrandissement de l'aéroport de Kuusamo	Ce projet a amélioré l'accessibilité de la région pour les touristes étrangers et assuré une mobilité accrue aux citoyens. L'objectif est d'augmenter le nombre de passagers de 103 000 à 170 000 d'ici à 2014.

Pays	Extension de l'accès aux SI (E)G
<b>Allemagne.</b> Construction d'une nouvelle route entre l'échangeur autoroutier de Stralsund (A20) et Bergen	La construction de la nouvelle traversée du Strelasund a contribué à réduire les encombrements fréquents et surtout saisonniers.
<b>Grèce.</b> Haut débit dans les montagnes	Le réseau «Bridge Me» relie toutes les municipalités de la région de Kozani ainsi que 200 organes gouvernementaux locaux.
<b>Hongrie.</b> Crèche européenne pour les enfants de Csemő	Cet investissement a contribué à doubler le nombre d'enfants (de 75 à 176 enfants) inscrits aux services préscolaires et à satisfaire entièrement la demande locale en services d'accueil des enfants.
<b>Irlande.</b> Contournement N15 Bundoran / Ballyshannon	Le contournement de Bundoran et Ballyshannon a résolu les problèmes de mauvaise qualité et de goulots d'étranglement sur la N15 ainsi que la congestion qui en découlait.
<b>Italie.</b> Extension de la section «métro» du chemin de fer Circumetnea	L'investissement a contribué à satisfaire la demande de transports d'environ 35-40 % de la population totale voyageant entre les deux villes (Catane et Misterbianco).
<b>Lettonie.</b> Services électroniques pour les citoyens et les entreprises au centre municipal d'information de Jekabpils	Ce projet a amélioré la capacité administrative de la mairie de Jekabpils et considérablement amélioré l'échange de données et la communication électronique entre les habitants et les autorités régionales.
<b>Luxembourg.</b> Extension du chemin de fer luxembourgeois au-delà de la frontière jusqu'à Volmerange-les-Mines.	Ce projet devrait réduire le nombre de bouchons et de cas de stationnement irréguliers liés à l'augmentation du nombre de travailleurs transfrontaliers.
<b>Pologne.</b> Construction du tronçon KA4E de l'autoroute A4 entre Kleszczów et Sosnica	L'extension de l'A4 améliore l'accessibilité du sud de la Pologne, qui compte plus de trois millions d'utilisateurs potentiels. On estime qu'entre 8 000 et 10 000 voyageurs empruntent chaque jour l'autoroute A4.
<b>Portugal.</b> Optimisation de la centrale hydroélectrique de Socorridos	Cet investissement a garanti la continuité de l'approvisionnement en eau et en énergie pour l'utilisation de l'eau, l'eau d'irrigation et la production d'électricité.
<b>Roumanie.</b> Réhabilitation et modernisation du système d'égouttage de Cluj	Ce projet élargit la couverture géographique de l'opérateur d'égouts intégrés et fait passer de 69 % à 96 % de la population le taux d'accès à l'eau courante aux normes européennes. Le taux d'accès aux services d'égouttage passe de 45 % à 79 %.
<b>Slovaquie.</b> R1 reliant Rudno nad Hronom à Žarnovica	Ce projet a amélioré la liaison entre Bratislava et les régions en créant un nouveau tronçon de route et en soulageant la congestion.
<b>Slovénie.</b> Stations de traitement des eaux usées de Celje	Augmentation du nombre d'habitants connectés au système d'égouttage (de 42 000 à 53 200 habitants, soit 90 % de la population totale).
<b>Suède.</b> Développement des entreprises grâce au haut débit du futur	L'extension du réseau de fibres optiques dans la région devrait améliorer l'accessibilité aux services de télécommunications dans les régions où ce service n'était autrefois pas possible du point de vue économique.
<b>Royaume-Uni.</b> Gazoducs entre Gormanstown et Antrim et entre Carrickfergus et Londonderry	Ce projet a permis d'augmenter le nombre de personnes (75 % de la population) ayant accès au gaz naturel dans 10 villes d'Irlande du Nord.

Source: Auteurs, sur la base des rapports des études de cas

### 3.3. Inclusion sociale et vieillissement démographique

Certains des projets sélectionnés pour les études de cas portent directement sur des questions d'inclusion sociale en général et sur les conditions de vie des personnes âgées en particulier. Plusieurs projets dont l'objectif premier ne vise pas les populations défavorisées veillent cependant à faire en sorte que ces dernières ne soient pas victimes de discriminations dans leur accès au service fourni (voir par exemple la pratique de différenciation tarifaire dans le secteur des transports, chapitre 3.5). Le présent chapitre examine des projets concernant directement des catégories d'utilisateurs défavorisés.

Même si aucun projet ne concerne directement la question du vieillissement démographique, celui-ci est reconnu comme une évolution importante qui a un impact sur la stabilité économique et sociale. Le vieillissement démographique entraîne en effet les conséquences suivantes: une augmentation du nombre de personnes âgées et/ou du pourcentage de personnes âgées par rapport à la population globale; une augmentation du nombre de retraités face à une diminution constante ou à prévoir de la population en âge de travailler et, probablement, de la force de travail; le vieillissement de la force de travail; la «déjuvénation» de la population; un taux de natalité inférieur au taux de remplacement; une diminution de la population au niveau des régions et au-delà; la diminution actuelle et future probable de nombreuses populations régionales; les différences régionales de tous ces facteurs et les déplacements internes qui pourront en résulter à l'avenir<sup>193</sup>.

Le cas cyproite de «centre contemporain de services sociaux et culturels à la place de l'ancien home municipal pour personnes âgées» est l'un des rares projets à concerner directement les personnes âgées. En fait, ce centre propose un large éventail de services à différentes catégories démographiques défavorisées (par ex. migrants, femmes). C'est également le cas, dans une certaine mesure, du projet néerlandais de centre d'éducation et d'accueil multiculturel (MOZC), qui consacre une partie de ses activités spécifiquement aux personnes âgées. Dans les autres cas, les personnes âgées ne sont qu'indirectement concernées. Dans le cas du chemin de fer Circumetnea italien, par exemple, les personnes défavorisées ne sont pas la principale cible du projet, mais il est clair que cette ligne ferroviaire et sa connexion au métro vont améliorer indirectement l'accessibilité des personnes âgées. Cette ligne est en effet dotée de toutes les installations nécessaires. Le projet tchèque est lui aussi équipé pour répondre aux besoins spécifiques des personnes âgées et défavorisées, et le projet d'égouttage de Cluj (Roumanie) leur facilite certainement la vie dans les régions rurales isolées. Dans le projet irlandais d'infrastructure pour le gaz naturel, les personnes âgées peuvent obtenir une aide financière lorsque les températures tombent sous un certain seuil pendant un certain nombre de jours consécutifs (ce dispositif n'a pas été influencé par le FS). Il ne s'agit toutefois pas d'une mesure proactive visant à améliorer la situation des personnes âgées.

**Les enfants, les femmes et les migrants** sont d'autres groupes sociaux souvent ciblés par les projets socioculturels ou relatifs à la santé. Le projet néerlandais MOZC, par exemple, propose des services socioculturels, éducatifs et de santé aux migrants et aux femmes. L'objectif est la cohésion sociale (intégration des communautés et amélioration de l'attrait des régions et quartiers défavorisés) et la promotion de la participation au marché du travail des groupes défavorisés. L'originalité de ce centre est qu'au lieu d'une approche progressive du développement des quartiers, avec une amélioration progressive des logements vétustes (une approche qui crée un sens de communauté et renforce l'intégration du fait de la participation importante des citoyens, mais qui a tendance à

---

<sup>193</sup> Document de travail des services de la Commission «Régions 2020» [CE 2008a, 8]

exclure les immigrés), les Hollandais ont créé un nouveau centre visant à réunir en un même endroit les différentes communautés.

Le centre d'accueil européen de Csemó propose des services de crèche et d'accueil préscolaire aux enfants du quartier, dont beaucoup sont d'origine rom. L'objectif était d'augmenter la participation d'enfants d'origine rom et d'enfants ayant des besoins d'éducation particuliers en phase préscolaire. Dans une certaine mesure, le projet belge de transport intermodal (logistique et transports) profite aussi aux immigrés, qui peuvent bénéficier des formations proposées.

On constate par contre des **effets négatifs** inquiétants en termes d'inclusion sociale dans certaines études de cas. Dans le cas de l'électrification du réseau ferroviaire des Vosges en France, par exemple, l'investissement promeut les SI(E)G mais profite surtout aux couches les plus favorisées de la population (les personnes ayant des emplois de plus haut niveau sont plus mobiles et/ou parcourent de plus longues distances). En outre, ce projet ne pourra porter pleinement ses fruits que si les gares des villes plus modestes sont accessibles également. Dans un autre projet de transports, la route de desserte B 96n allemande, il n'y a en principe aucune restriction d'accès, mais cette route profite uniquement aux personnes qui possèdent leur propre véhicule. Il existe donc un risque de discrimination en l'absence de mesures complémentaires de soutien aux transports publics par route. Enfin, le projet de santé en ligne de la Baltique montre que la prestation de services de santé en ligne profite en principe aux personnes âgées (et aux personnes peu éduquées) dans les régions isolées, qu'elle peut aussi, en l'absence de mesures d'accompagnement adéquates, avoir un effet négatif. En effet, les personnes âgées et moins instruites se méfient parfois des nouvelles technologies et risquent de ne pas profiter de ce service. La mobilisation des praticiens en tant qu'intermédiaires informés est une mesure possible permettant d'empêcher cet effet négatif paradoxal.

### 3.4. Efficience et qualité

Comme indiqué ci-dessus, l'extension de la couverture des services est rarement l'objectif premier de ces études de cas. Il semble que la plupart du temps, l'objectif principal soit **d'améliorer la qualité et l'efficience du service proposé**. Le tableau 9 illustre cette tendance et énumère les cas les plus pertinents à cet égard.

Le projet lituanien (rénovation du réseau de chauffage central de Klaipeda) en est un parfait exemple. L'universalité d'accès est déjà plus ou moins acquise, puisque ce réseau couvre 91 % de la population de la ville. Le service n'a pas été élargi pour couvrir un plus grand nombre de personnes, mais sa qualité a été améliorée. Le projet a mis l'accent sur des objectifs d'efficience et sur la réalisation d'objectifs quantitatifs (diminution des pertes énergétiques, réduction de la dépendance aux combustibles importés), et les résultats atteints sont effectivement excellents. Ce projet a permis de faire des économies d'énergie significatives et de réduire la consommation de carburant. La rationalisation et la modernisation du réseau d'approvisionnement a réduit la perte de chaleur totale et augmenté la stabilité et la fiabilité globale de l'approvisionnement en chaleur grâce au risque réduit d'accidents le long de l'itinéraire d'approvisionnement. Les autres cas examinés indiquent que les types de gains d'efficacité promus par les différents projets dépendent dans une certaine mesure de considérations sectorielles.

### 3.4.1. Systèmes de traitement de l'eau et des déchets, systèmes d'égouttage

Les projets portant sur le traitement de l'eau et des déchets affichent généralement des gains d'efficacité importants grâce à l'utilisation de meilleures techniques d'entreposage et de distribution. Le projet de centrale hydroélectrique de Madère, par exemple, devrait permettre un approvisionnement plus fiable en eau comme en énergie, une diminution des pertes et la mise en place de systèmes de production et de stockage plus efficaces. De même, à Cluj (Roumanie), le système d'égouttage a été modernisé et élargi avec le soutien des FS, ce qui a permis de réduire les fuites de 10 %. Le complexe de traitement des déchets urbains de Saragosse vise également à améliorer l'efficacité du service fourni.

L'augmentation des capacités et les économies d'échelle qui en découlent sont également une source de gains d'efficacité. À Cluj également, le résultat le plus direct et le plus important de ce projet a été l'augmentation du pourcentage d'eaux usées traitées, qui est passé de 86 % à 100 %. L'efficacité est également au cœur de l'usine maltaise de traitement des déchets solides. Sa modernisation a permis d'utiliser des technologies plus écologiques permettant un traitement important. Il en va de même pour un autre projet dans le domaine de la gestion des déchets, à savoir la construction de cinq sites d'évacuation des déchets en Bulgarie, qui a augmenté considérablement les volumes de déchets traités. Le projet estonien de création d'un système de gestion de l'eau devrait lui aussi améliorer considérablement l'efficacité et l'efficacité grâce à des économies d'échelle et à une diminution des coûts opérationnels. Le gazoduc reliant l'Irlande du Nord à l'Irlande devrait lui aussi apporter des gains d'efficacité grâce à la création d'un marché unique du gaz.

Le projet autrichien Memjet démontre la possibilité d'améliorer l'efficacité grâce à des technologies innovantes nécessitant un investissement relativement réduit. La centrale de traitement des eaux usées nouvellement modifiée obtient de meilleurs résultats d'épuration avec des entrants plus ou moins identiques.

En général, les projets réalisés dans ce domaine ont aussi des **impacts environnementaux positifs**. C'est le cas des projets roumain et bulgare, tandis que le projet de Madère devrait lui aussi avoir des effets positifs pour l'environnement grâce à une production accrue d'énergie renouvelable. De même, le projet maltais d'électricité renouvelable se base sur le biogaz. Dans le cas du projet de Cluj également, la technologie utilisée par la station d'épuration des eaux a été modernisée. Une unité de production d'énergie au biogaz a été ajoutée afin de traiter les boues rejetées par le procédé d'épuration. L'électricité produite par cette unité au biogaz couvre environ 30 % de la consommation de toute la station d'épuration. Dans un cas au moins (l'optimisation de la station hydroélectrique de Madère), le projet a servi à faire prendre conscience des préoccupations environnementales et de la gestion efficace des déchets. Il est intéressant de noter que dans plusieurs cas, les efforts visant à respecter les normes européennes ont permis d'améliorer la qualité des services prestés du point de vue environnemental.

### 3.4.2. Transports

Les transports sont un autre secteur dans lequel les projets relatifs à la prestation de SI(E)G sont susceptibles d'apporter des gains d'efficacité importants, qu'il s'agisse de transport ferroviaire ou routier.

Le cas italien de la ligne Circumetnea montre qu'il est possible d'améliorer radicalement l'efficacité et l'efficacé du service ferroviaire. L'électrification du réseau ferroviaire en France a également contribué à réduire considérablement les temps de trajet. Il en va de même pour un autre projet ferroviaire au Luxembourg. On notera que les gains d'efficacité et d'efficacé ne sont pas importants uniquement pour les usagers des chemins de fer, mais aussi pour les automobilistes qui profitent d'une diminution de la congestion.

Le cas polonais illustre bien les spécificités des projets autoroutiers. Ce cas identifie les avantages qui peuvent découler des investissements dans les autoroutes. On prévoit une amélioration de la mobilité et toute une série d'effets positifs au niveau local (par ex. contournement de la ville de Gliwice), au niveau national (par ex. meilleure liaison entre l'ouest et l'est) et même au niveau international (par ex. attrait pour les touristes étrangers, contribution au RTE-T). L'amélioration de l'efficacité renforcera la mobilité et la sécurité aux niveaux local et national et contribuera à protéger l'environnement (voir ci-dessous). On s'attend également à des gains d'efficacité dans le cas allemand, où la diminution des coûts de transport devrait permettre un meilleur rapport coûts-bénéfices et améliorer l'accessibilité territoriale. La construction de nouvelles routes en Slovaquie et en Irlande doit permettre des gains d'efficacité en diminuant les temps de trajet et en augmentant la capacité des routes.

Le cas de l'aéroport de Kuusamo, qui a été amplifié dans le contexte du PO de Finlande septentrionale, illustre bien les améliorations de l'efficacité découlant d'investissements financés par les FS dans les infrastructures de SI(E)G. Alors qu'il faut environ 12 heures pour aller d'Helsinki à Kuusamo en train ou par la route, les temps de trajet par avion sont tombés à 70 minutes. Enfin, le projet de transport intermodal de Liège améliore l'efficacité dans les secteurs des transports et de la logistique. On s'attend même à un effet multiplicateur en raison de la possibilité de gérer des volumes de fret plus importants, mais aussi en raison des actions complémentaires de la Région wallonne et du renforcement de la position internationale de la province de Liège. Le cas tchèque est un autre exemple de projet de transports consacré entièrement à l'amélioration de la qualité du service (diminution de la consommation de carburant et des émissions).

Comme dans les secteurs de l'eau et du traitement de l'eau, les **impacts environnementaux positifs** sont aussi mis en exergue dans le secteur des transports. Cet effet positif est presque considéré comme une évidence dans les chemins de fer (par ex. le projet luxembourgeois) et les transports publics par autobus (cas tchèque), mais il est intéressant de noter qu'il en va de même pour les projets routiers et autoroutiers. Le projet autoroutier polonais est révélateur à cet égard. Il considère que le choix n'est pas entre l'autoroute et des alternatives moins polluantes. En fait, la construction d'autoroutes est indispensable jusqu'à l'achèvement du réseau. Ce n'est qu'alors que la Pologne pourra se pencher sur ce dilemme. On estime que le bilan environnemental est en fin de compte positif. Dans le cas slovaque par exemple, on s'attend à des avantages pour l'environnement découlant d'une vitesse de circulation accrue et de l'élimination de la congestion, qui devraient réduire la consommation de carburant et avoir ainsi un impact positif pour l'environnement (sans parler de l'amélioration de la sécurité).

### 3.4.3. Services socioculturels et services de santé

On s'attend également à des gains d'efficacité dans le cas des projets socioculturels. Dans le projet néerlandais par exemple, le regroupement en un seul endroit de services culturels et éducatifs autrefois dispersés devrait permettre d'améliorer l'efficacité et l'efficacé. Ces progrès sont rendus possibles par une plus grande intégration des services proposés et par

la coordination des prestataires de services. Dans le cas du centre d'accueil des enfants de Csemő en Hongrie également, la quantité accrue des services éducatifs proposés s'accompagne d'une meilleure qualité. Après le projet de développement de l'infrastructure éducative, cet établissement a pu accueillir un plus grand nombre d'enfants avec un meilleur équipement (par ex. grâce à la modernisation du chauffage). Ce projet a permis de faire des économies et de réaffecter des fonds à d'autres services sociaux.

Le projet de santé en ligne de la Baltique est un exemple clair de la façon dont l'application des TIC à la prestation de SI(E)G dans le secteur de la santé peut aboutir à des gains d'efficacité importants. L'externalisation des services de santé vers des cliniques situées dans des pays voisins, où la main-d'œuvre est moins chère et où les cliniques présentent un excédent de capacité, augmente l'efficacité grâce à des coûts d'exploitation réduits. Pour éviter que ces économies ne nuisent à la qualité et à l'efficacité des services proposés, des dispositions et des garanties spécifiques ont été ajoutées aux engagements contractuels signés par les cliniques concernées.

**Tableau 9 : Amélioration de la qualité et gains d'efficacité réalisés par les projets des études de cas**

Pays	Amélioration de la qualité / de l'efficacité
<b>Autriche.</b> «Memjet», transformation d'eau usée en eau potable	La nouvelle technologie constitue une alternative économique aux stations d'épuration existantes, des stations traditionnelles à étang naturel.
<b>Bulgarie.</b> Gestion des déchets: ensemble de cinq décharges régionales	Les nouvelles décharges respectent les réglementations environnementales européennes et bulgares.
<b>République tchèque.</b> Rénovation du système de transports local de Mlada Boleslav	Tous les nouveaux bus, conformes aux strictes normes écologiques européennes, consomment moins de carburant et émettent moins de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques.
<b>Danemark.</b> Santé en ligne de la Baltique	La nouvelle technologie développée par ce projet a contribué à assurer des services médicaux aux régions périphériques et rurales tout en maintenant des normes élevées et en réduisant les coûts afférents au maintien de ces services.
<b>Estonie.</b> Gestion de l'eau dans les zones de captage de la rivière Emajõgi et de la rivière Võhandu	Le résultat attendu de ce projet est de réduire les pertes d'eau (de 5 à 10 %), d'éviter la contamination des eaux de surface et de la nappe phréatique par des eaux usées polluées et la dégradation des systèmes d'égouttage par les infiltrations d'eau.
<b>Finlande.</b> Rénovation et agrandissement de l'aéroport de Kuusamo	Ce projet investit dans une extension d'environ 5 000 m <sup>2</sup> et dans la rénovation d'environ 1 800 m <sup>2</sup> , et permet de raccourcir considérablement les temps de trajet.
<b>France.</b> Électrification des lignes vosgiennes.	Le projet implique l'électrification de 200 km de voies afin de permettre l'arrivée de trains à grande vitesse, ce qui réduit les temps de trajet. On s'attend également à un impact environnemental positif du fait de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
<b>Allemagne.</b> Construction de la nouvelle bretelle «B 96n Stralsund/Rügen» depuis l'échangeur autoroutier de Stralsund	Ce projet constitue une liaison de transport efficace vers les marchés allemand et européen via l'autoroute A20.
<b>Hongrie.</b> Crèche européenne pour les enfants de Csemő	Ce projet permet une meilleure qualité et un volume supérieur de services, y compris des services de meilleure qualité et sur mesure pour les enfants ayant des besoins d'éducation spéciaux et ceux issus de milieux sociaux défavorisés. Ce nouveau centre possède une structure moderne, économe en énergie, ainsi qu'un système de chauffage moins polluant et présentant une consommation réduite.
<b>Irlande.</b> Contournement N15 Bundoran / Ballyshannon	La modernisation des routes existantes a réduit les temps de trajet, le bruit lié à la circulation, le nombre d'accidents, les émissions de polluants. Ce projet a amélioré l'accès au sud du comté de Donegal.
<b>Italie.</b> Extension de la section «métro» du chemin de fer Circumetnea	Ce projet, en cours de réalisation, devrait augmenter l'efficacité et l'efficacité (gains de temps et coûts d'exploitation réduits) du service de métro (bénéfices

Pays	Amélioration de la qualité / de l'efficacité
	estimés à 900 millions d'euros sur 30 ans).
<b>Lituanie.</b> Rénovation des réseaux de chauffage central de Klaipėda grâce à l'installation de technologies modernes	Ce projet a permis des économies d'énergie significatives et réduit les besoins en combustible.
<b>Malte.</b> Modernisation de la station de traitement des déchets et de l'installation de recyclage et de revalorisation de Sant'Antnin	Ce projet a contribué à améliorer l'efficacité du service grâce à la revalorisation et au recyclage des déchets collectés et à la production d'électricité.
<b>Pays-Bas.</b> Création d'un centre éducatif et d'accueil multiculturel à Malburgen	La concentration des services communautaires dans le centre MOZC a contribué à augmenter l'efficacité et l'efficacité de la prestation de services.
<b>Pologne.</b> Construction du tronçon KA4E de l'autoroute A4 entre Kleszczów et Sosnica	L'autoroute A4 a réduit le temps nécessaire pour arriver au centre des villes et contribué à réduire la congestion.
<b>Portugal.</b> Optimisation de la centrale hydroélectrique de Socorridos	Ce projet a amélioré la continuité et l'efficacité du service en améliorant la fiabilité de l'approvisionnement en eau et en garantissant l'approvisionnement en eau par temps sec.
<b>Roumanie.</b> Réhabilitation et modernisation du système d'égouttage de Cluj	Ce projet a contribué à remplacer les quatre entreprises publiques municipales existantes par une société régionale intégrée de traitement des eaux usées.
<b>Slovaquie.</b> R1 reliant Rudno nad Hronom à Žarnovica	L'augmentation de la capacité de la route par un passage à quatre voies augmente considérablement la vitesse de circulation, la sécurité, le flux du trafic et le volume maximal que la route peut absorber.
<b>Slovénie.</b> Stations de traitement des eaux usées de Celje	Cet investissement a contribué à supprimer les décharges directes (qui s'élevaient à plus de 4 500 m <sup>3</sup> ) dans la rivière Savinja.
<b>Espagne.</b> Complexe de traitement des déchets urbains à Saragosse.	Ce centre traite et élimine les déchets résiduels de 77,3 % des habitants de la province de Saragosse (55,7 % des habitants de la région d'Aragon). Il desservira la ville de Saragosse et 60 municipalités voisines pendant environ les 15 prochaines années, et devrait recycler environ deux tiers des résidus urbains générés.
<b>Royaume-Uni.</b> Gazoducs entre Gormanstown (République d'Irlande) et Antrim et entre Carrickfergus et Londonderry	Ce projet a contribué à la création d'un marché unique du gaz dans l'île par la construction d'un gazoduc (nord-sud) reliant pour la première fois la République d'Irlande au réseau nord-irlandais. Cela contribue à la création d'un marché unique du gaz, ce qui permet à un plus grand nombre de fournisseurs d'entrer sur un marché élargi.

Source: Auteurs, sur la base des rapports des études de cas

### 3.5. Accessibilité tarifaire

Comme l'indique le sous-chapitre ci-dessus, l'investissement dans une infrastructure de prestation de SI(E)G améliore la qualité et/ou l'efficacité du service. La question qui se pose est de savoir si, au vu de cette augmentation des coûts, le service reste néanmoins abordable.

De façon générale, les rapports des études de cas indiquent que les prix restent abordables. Dans certains cas, **le risque que l'augmentation des coûts rende les prix inabordables** est explicitement évoqué. Le cas estonien, qui porte sur la création d'un système de gestion de l'eau, montre comment l'amélioration prévue de la prestation d'un SI(E)G découlant de la création d'une infrastructure adéquate risque d'entraîner une augmentation des prix mettant en péril la viabilité à long terme de tout le projet (et, au-delà de cela, l'objectif de l'universalité d'accès). Les investissements importants et l'augmentation des coûts d'exploitation ont inévitablement un effet sur le prix d'un service. Pourtant, la faiblesse des analyses préparatoires provoque une certaine incertitude quant au prix futur. Les coûts opérationnels élevés, l'impossibilité d'augmenter suffisamment les prix et l'accès/la couverture inférieurs aux prévisions sont donc autant de facteurs qui peuvent mettre en péril la viabilité future d'un projet malgré l'optimisme des opérateurs. Cela montre le danger qu'il y a à se doter d'une infrastructure de qualité tout en ayant trop de problèmes pour gérer, exploiter et entretenir cette infrastructure, avec un risque d'échec dans la prestation du service.

#### Encadré 10: Effets de levier liés aux interventions des FS

##### EFFETS DE LEVIER LIÉS AUX INTERVENTIONS DES FS

Les études de cas identifient souvent un effet de levier lié à la mobilisation des fonds structurels et de cohésion. Dans le cas de la Lituanie par exemple (réseau de chauffage central), aucun investissement alternatif n'aurait pu avoir lieu sans l'aide des FS et du Fonds de cohésion. Ces projets n'étaient en effet pas rentables du point de vue d'un opérateur privé. La contribution des FS a été décisive également pour le projet belge, parce que la Région wallonne ne disposait pas de moyens financiers suffisants pour assumer les investissements requis. L'effet de levier est important également pour les services en ligne de la ville lettone de Jekabpils, pour le projet d'autoroute en Pologne, pour le projet estonien de gestion de l'eau et pour la centrale de traitement des déchets de Saragosse.

Dans le cas allemand, on constate un effet de levier temporel: la construction de routes de desserte aurait pris plus longtemps faute de budgets. Dans le cas slovaque également, la contribution des FS à la construction d'un nouveau tronçon routier en Slovaquie centrale a accéléré la réalisation du projet.

Dans le projet autrichien Memjet, le projet propose une alternative nettement moins coûteuse. Les FS ont permis d'utiliser une technologie particulière (économique et efficace) qui, sans cette intervention, n'aurait peut-être pas été choisie. Dans une certaine mesure, le même phénomène s'est produit dans le cas suédois (extension du haut débit): sans les FS, l'accès à l'Internet aurait probablement pris une forme autre que les fibres optiques.

L'effet de levier de l'appui assuré par les FS est clair dans le projet de santé en ligne de la Baltique, puisque ce projet n'aurait probablement pas été réalisé sans cette aide. Ce cas montre que les FS sont idéalement placés pour résoudre des problèmes spécifiques liés à la dimension transfrontalière d'un projet (voir chapitre 3.8). Dans le cas roumain également (modernisation de la station d'épuration de Cluj), sans les conditions strictes d'échelle, de tarifs et de respect de l'environnement imposées par la subvention de l'ISPA (et par la subvention de cohésion qui l'a suivie), on peut penser que la pensée à court terme aurait continué de dominer le projet et que les autorités locales auraient eu du mal à résister à la pression publique les incitant à investir l'ensemble du budget dans des extensions au cas par cas du réseau d'eau courante, négligeant ainsi l'aspect environnemental et la durabilité du projet.

Source: Rapports des études de cas.

Le cas slovaque présente une histoire comparable. Le projet slovaque a été financé entièrement par des fonds publics, mais un système de péage a également été adopté parce que la prestation du service a été confiée à un contractant externe<sup>194</sup>. Les recettes financières de ce projet proviennent du système de péage et dépendent de la densité et de la nature des transports qui utilisent le tronçon de route concerné. Ces péages étaient prévus par la documentation de l'appel d'offres et ont été pris en compte dans l'analyse coûts-bénéfices de l'appel d'offre, mais ils n'ont en fait pas financé l'investissement. Le financement du projet a été assuré indépendamment des recettes générées. Les tarifs appliqués (vignettes et péages) apporteront des recettes supplémentaires en 2010 (et non 2009). Les recettes liées à l'augmentation prévue de la densité du transport connaîtront une progression annuelle modeste, mais la proportion des tarifs par rapport aux coûts de prestation du service (exploitation et maintenance) n'a pas encore été atteinte.

Dans la grande majorité des autres cas toutefois, les prix payés par les utilisateurs sont jugés abordables, et les projets sont donc en principe viables à long terme. C'est le cas par exemple lorsque **les gains d'efficacité suffisent à couvrir les augmentations tarifaires** qui découlent de l'augmentation des coûts. Le cas lituanien (réseau de chauffage central) est l'un des quelques cas étudiés illustrant cette possibilité. En plus de l'amélioration de la fiabilité et de l'efficacité de l'approvisionnement énergétique, la rénovation des conduites de chauffage dépassées a aussi réduit les coûts énergétiques dès lors qu'il faut moins de carburant pour assurer la même qualité de service. En plus d'améliorer la prestation et la qualité des services de chauffage central, les investissements et les résultats obtenus ont également amélioré le confort des utilisateurs finaux sans provoquer d'augmentation des prix. Ce projet n'a pas déclenché d'augmentation tarifaire. Il a fait appel au contraire à des fonds d'amortissement – une part fixe de 20 % des tarifs destinée à couvrir les coûts d'exploitation et de maintenance. De façon générale, la société responsable a pu allouer les fonds d'investissement nécessaires (environ 2,1 millions d'euros) sans augmenter les tarifs du service.

Dans les autres cas, différents facteurs et le recours à différents mécanismes font que les prix restent abordables. **L'aide des FS est un facteur important (et parfois décisif) permettant de garantir des prix abordables.** Des fonds publics sont parfois nécessaires pour faire face aux coûts de maintenance et d'exploitation, et les **impôts locaux/nationaux** jouent souvent aussi un rôle important.

Dans le cas du traitement des déchets urbains à Saragosse, par exemple, le prix est proportionnel aux coûts et à la qualité des services prestés. Si la municipalité avait dû financer la construction des installations de traitement et d'évacuation, l'endettement nécessaire aurait requis une augmentation des impôts pour les citoyens. Le prix de l'eau et de l'énergie produites par la station hydroélectrique de Madère est fixé par la société et dépend en fin de compte des coûts. Le fait que les FS couvrent la moitié des investissements importants requis pour restructurer cette station contribue à maîtriser les coûts, et donc à diminuer les prix. Dans le cas suédois également, les FS ont permis de diviser en deux le prix payé par les consommateurs pour se connecter à l'internet. La conséquence en est un service moins coûteux et de meilleure qualité. De même, dans le projet Memjet autrichien, les redevances étaient en principe définies par les coûts. Dans la pratique cependant, la couverture par les redevances versées par les résidents est nettement inférieure à 100 %, avec une diminution de 80 % à 42-50 %. Les coûts résiduels sont financés par les recettes ordinaires de la municipalité.

---

<sup>194</sup> En fait, celui-ci travaillait déjà sur les routes principales avant le projet. Le système a été étendu au nouveau tronçon.

Dans le cas de Chypre, l'appui des FS et du pays en faveur de ce projet a contribué à maintenir un prix abordable pour les services proposés par le centre. Ce soutien a en effet couvert le coût des investissements infrastructurels, ce qui a permis de garder un tarif nettement plus bas pour les services du centre. L'infrastructure a été financée par les fonds européens, mais la municipalité de Nicosie s'est engagée à couvrir les coûts d'exploitation et de maintenance. Les recettes (tarifs, redevances versées par les utilisateurs et subventions) ne suffisent toutefois pas à couvrir les coûts d'exploitation du centre. La ville a recours à des organisations caritatives et à des événements de collecte de fonds.

Le cas de Malte illustre l'importance de la fiscalité nationale pour garantir l'accessibilité tarifaire et la viabilité à long terme. L'augmentation de l'efficacité s'accompagne ici d'une augmentation des coûts, qui est répercutée indirectement sur les utilisateurs finaux via une augmentation d'impôts (introduction d'une écotaxe en 2004).

Il arrive parfois que le financement public permette de proposer des services **gratuits** (tableau 10). Dans le cas allemand, le projet initial d'un système à péage concrétisé par un PPP a été abandonné en raison de sa rentabilité insuffisante.

Le financement public complet a par contre permis un service gratuit. Il en va de même pour le projet de Csemő (Hongrie), ainsi que pour les projets en Lettonie et en Grèce dans le secteur des télécommunications. Dans le projet letton par exemple, les services en ligne sont proposés gratuitement et tous les coûts y afférents sont couverts par le budget municipal. Les économies réalisées grâce aux services en ligne contribuent à couvrir les coûts. Dans le cas de la construction d'un contournement routier en Irlande, il a été décidé de ne pas avoir recours à un PPP mais d'opter au contraire pour un financement public et d'offrir un service entièrement gratuit aux utilisateurs.

Dans certain cas, une **différenciation tarifaire** en fonction des catégories d'utilisateurs permet de garder des prix abordables pour tous les utilisateurs en prenant en considération leurs besoins spécifiques. Le tableau 10 identifie les cas dans lesquels ce système est adopté, ainsi que les catégories d'utilisateurs ciblées. On constate une différenciation tarifaire dans 14 cas sur 27.

Le cas italien (Circumetnea) est un bon exemple de différenciation des tarifs pratiqués pour l'accès au service. Des tarifs préférentiels sont proposés à de nombreuses personnes «défavorisées». Le prix des billets est proportionnel à la longueur du trajet (et donc dans une certaine mesure à la «quantité» du service, mais pas à sa «qualité»). Les recettes prévues sont jugées suffisantes pour compenser les coûts opérationnels (exploitation et maintenance) sans autre assistance financière. Un autre exemple dans le secteur des transports est celui du projet tchèque, qui permet à certaines catégories d'utilisateurs (retraités, personnes âgées, étudiants, parents en congé de maternité) de bénéficier de tarifs réduits grâce à l'utilisation d'une «carte intelligente». Cette pratique concerne également d'autres secteurs (gestion des déchets et de l'eau en Bulgarie et en Estonie, secteur socioculturel en Hongrie et aux Pays-Bas).

**Tableau 10 : Cofinancement privé et tarifs pratiqués dans les études de cas**

PAYS	CONTRIBUTION PRIVÉE	TARIF	REMARQUE
Autriche	Non	Oui	Tarif fixé par des règlements municipaux. Un mécanisme de contrôle doit garantir l'accessibilité tarifaire.
Belgique	Oui	s.o.	
Bulgarie	Non	Oui	Tarif fixé par des règlements municipaux. Différenciation tarifaire basée sur l'emploi et sur d'autres critères.
Chypre	Non	Oui	Tarif fixé par les prestataires de services après avoir consulté les services publics.
République tchèque	Non	Oui	Tarif fixé par des règlements municipaux. Différenciation tarifaire basée sur l'âge.
Danemark	Non	Oui	Tarif fixé par un accord contractuel entre les hôpitaux.
Estonie	Non	Oui	Tarif fixé par des règlements municipaux sur proposition de la société concernée. Différenciation tarifaire basée sur les revenus et sur des critères géographiques.
Finlande	Non	Oui	Tarif fixé par les compagnies aériennes.
France	Non	Oui	Tarif fixé par la Société Nationale des Chemins de Fer Français.
Allemagne	Non	Non	
Grèce	Non	Non	
Hongrie	Non	Non	
Irlande	Non	Non	La route est un bien public
Italie	Non	Oui	Différenciation tarifaire basée sur l'emploi et sur d'autres critères.
Lettonie	Non	Non	Tous les coûts de maintenance et d'exploitation sont couverts par le budget municipal.
Lituanie	Oui	Oui	Tarif fixé par les autorités nationales et locales sur proposition des prestataires de services.
Luxembourg	Non	Oui	Tarif fixé par l'autorité nationale.
Malte	Non	Oui	
Pays-Bas	Non	Oui	Tarif fixé par des règlements municipaux.
Pologne	Non	Oui	Tarif fixé par des règlements municipaux.
Portugal	Non	Oui	Tarif fixé par des règlements nationaux.
Roumanie	Oui	Oui	Tarif fixé par des règlements municipaux.
Slovaquie	Non	Oui	Tarif fixé par des règlements nationaux.
Slovénie	Non	Oui	Tarif fixé par des règlements municipaux.
Espagne	Non	Oui	Tarif fixé par des règlements municipaux.
Suède	Oui	Oui	Un tarif initial (non différencié) est pratiqué pour le raccordement d'un logement à la fibre optique.
R-U	Oui	Oui	Aucun mécanisme de contrôle des prix ou de subvention ciblée au profit des clients à faibles revenus. Les personnes âgées ont droit à une subvention de temps froid lorsque les températures tombent sous un certain seuil pendant un nombre de jours consécutifs donné.

Source: Auteurs, sur la base des rapports des études de cas

Tableau 11 : Différenciation tarifaire selon les catégories d'utilisateurs

Pays-projet	Emploi	Âge	Revenu	Géogr.	Handic.	Migr.	Autre	Brève description
<b>Bulgarie.</b> Gestion des déchets: Ensemble de cinq décharges régionales	X				X			Il existe des tarifs différents pour les ménages et les industries. Le conseil municipal peut décider d'exempter certaines catégories de personnes (généralement les personnes handicapées) pour raisons sociales.
<b>République tchèque.</b> Rénovation du système de transports local de Mlada Boleslav		X					X	Retraités de moins de 70 ans; les retraités de plus de 70 ans, les enfants de moins de 15 ans et les parents en congé de maternité voyagent gratuitement.
<b>Estonie.</b> Gestion de l'eau dans les zones de captage de la rivière Emajõgi et de la rivière Võhandu			X	X				Les municipalités ont des tarifs différents, étant donné que le prix du service dépend de plusieurs conditions locales (par ex. territoire, densité de population) qui peuvent varier considérablement entre les diverses municipalités concernées.
<b>France.</b> Électrification des lignes vosgiennes.		X	X					Une concession tarifaire régionale est envisagée pour les passagers de moins de 26 ans et pour les personnes disposant de moyens limités, comme pour le tarif du train à grande vitesse.
<b>Hongrie.</b> Crèche européenne pour les enfants de Csemő			X				X	Sur la base de règlements centraux, les familles avec trois enfants ou plus payent moitié prix et les enfants issus de milieux défavorisés reçoivent le repas gratuitement. Ces tarifs sont complétés ou payés par les autorités locales.
<b>Italie.</b> Extension de la section «métro» du chemin de fer Circumetnea	X	X		X	X	X	X	L'opérateur de transports publics de Catane propose des abonnements mensuels à prix réduit pour de nombreuses catégories spéciales d'utilisateurs telles que les retraités, les personnes âgées, les femmes au foyer, les anciens combattants, les personnes handicapées, les salariés, les immigrés d'origine non européenne, les étudiants, les étudiants universitaires et les chômeurs.
<b>Lituanie.</b> Rénovation des réseaux de chauffage central de Klaipėda grâce à l'installation de technologies modernes	X	X	X		X		X	Les familles à faibles revenus, les personnes isolées, les personnes âgées, les personnes handicapées, les miliciens en service militaire obligatoire et d'autres groupes socialement défavorisés peuvent prétendre à une compensation issue du budget national afin d'alléger leur charge financière.
<b>Luxembourg.</b> Extension du chemin de fer luxembourgeois au-delà de la	X	X					X	Billets à tarif réduit pour les personnes âgées, les familles nombreuses, les enfants, les étudiants et les travailleurs, qui reçoivent des billets saisonniers



Un autre mécanisme fréquemment adopté pour garantir l'accessibilité tarifaire est le recours à des **prix subventionnés**. À Cluj (Roumanie), par exemple, l'opérateur des égouts pratique un tarif uniforme et réglementé lui permettant de générer un profit d'exploitation, ce qui garantit la viabilité économique du projet. Ce tarif intègre un mécanisme de subventionnement visant à permettre aux régions rurales et plus isolées de rester connectées au réseau et d'assumer leurs paiements, puisque le coût est plus élevé dans ces régions. Étant donné que les villages sont généralement moins prospères que la ville de Cluj, ce tarif équivaut à une politique sociale visant à garantir l'égalité d'accès aux SI(E)G. Il est prévu que les tarifs augmentent légèrement selon un calendrier en sept ans convenu au début du projet. Cette augmentation devrait permettre d'arriver à des tarifs couvrant les coûts d'ici à 2013.

Un autre exemple de subventionnement est celui de la station de traitement des eaux usées en Slovaquie. Ici, le prix du service est proportionnel à sa quantité et à sa qualité. Les coûts d'exploitation, y compris la maintenance et la dépréciation, sont entièrement couverts par le prix de la centrale de traitement. Le prix du service est par contre partiellement subsidié afin de le maintenir à un niveau abordable. Il n'y a pas de différenciation tarifaire en fonction des catégories d'utilisateurs<sup>195</sup>. Une augmentation des tarifs d'utilisation du système d'égouttage est prévue dans un avenir proche, parce que le prix actuel ne couvre pas l'augmentation des coûts engendrée par les investissements intensifs dans le système d'égouts. Les effets de cet investissement sont une augmentation des coûts primaires de l'électricité, du carburant, des matériaux, des loyers et des grandes opérations de maintenance. Mais ces nouveaux investissements n'entraînent pas de nouveaux raccordements, ce qui signifie que les recettes n'augmentent pas. Grâce au subventionnement, malgré l'augmentation tarifaire prévue de 13 % pour l'utilisation du système d'égouts, l'augmentation du prix final pour l'utilisateur moyen ne dépassera pas 2 %.

Dans plusieurs cas, des **procédures spécifiques** sont mises en œuvre afin de garantir des prix abordables. Dans le cas français par exemple (électrification du réseau ferroviaire), les prix ont eu tendance à augmenter mais il est difficile de dire si et dans quelle mesure cette augmentation est liée à l'investissement des FS. De nombreux facteurs interviennent en effet dans la définition du prix final, tels que l'heure de réservation ou la catégorie de passagers.

Le projet de santé en ligne de la Baltique en est un autre exemple. Les coûts afférents à la prestation de services de santé supplémentaires rendue possible par le projet sont entièrement pris en charge par les partenaires institutionnels sans répercussion sur les patients. Dans tous les cas, le maintien ou l'amélioration de l'accessibilité tarifaire n'est pas l'objectif premier des projets puisque tous les coûts sont couverts par les services nationaux de santé des pays où le projet est réalisé. Dans le cas de la construction de décharges pour le traitement de déchets en Bulgarie également, les coûts afférents à la collecte, au transport, à l'utilisation et à l'élimination des déchets sont supportés par les propriétaires et les producteurs de déchets selon le principe du «pollueur payeur».

Les redevances locales pour l'enlèvement des déchets ménagers sont définies sur la base des dépenses matérielles, techniques et administratives nécessaires pour la prestation de

---

<sup>195</sup> Il y a par contre deux prix différents: pour les eaux usées qui s'écoulent dans les égouts et ne sont pas épurées par la station de traitement des eaux usées, et pour les eaux usées qui s'écoulent dans les égouts et qui sont épurées par la station de traitement des eaux usées, avec un tarif légèrement supérieur pour les utilisateurs qui ne sont pas reliés à la centrale de traitement des eaux usées.

ce service et conformément à des principes spécifiques<sup>196</sup>. La loi relative aux redevances et impôts locaux dispose que la redevance est fixée selon la quantité de déchets ménagers. Une pratique courante dans les municipalités bulgares consiste à déterminer la redevance d'enlèvement des déchets ménagers sur la base de la valorisation fiscale du logement du ménage.

### 3.6. L'éloignement géographique et les SI (E)G

La cohésion territoriale est un objectif essentiel des interventions des FS et consiste à adopter une approche locale afin de relever les défis du développement local, qui est caractérisé par des problèmes complexes étroitement liés au territoire de l'UE et à ses diversités.

Les études de cas ont permis de déterminer si, et comment, les projets utilisant un financement par les FS ont amélioré la cohésion territoriale au sein de l'UE. La cohésion territoriale concerne principalement les régions isolées et périphériques ainsi que les zones rurales et montagneuses.

**Les régions éloignées et ultrapériphériques sont moins attrayantes pour les opérateurs commerciaux dans différents secteurs.** Du fait de contraintes spécifiques et de la densité de population souvent réduite, il est rarement rentable d'investir dans les infrastructures, voire même d'entretenir les infrastructures existantes. Les secteurs moins rentables sont notamment les services postaux, téléphoniques, l'internet à haut débit ou les chemins de fer, mais même les services de base tels que l'approvisionnement en eau et le traitement des déchets peuvent être de mauvaise qualité dans ces régions. Pour corriger les défaillances du marché, il convient de subsidier l'infrastructure relative à ces services dans ces régions afin de réduire les disparités et de garantir un accès universel aux services de base.

**Les types d'aide vont d'une amélioration de l'accessibilité (meilleurs transports et télécommunications vers les régions plus centrales) à la garantie d'un niveau acceptable de services de base au niveau local (gestion des déchets, approvisionnement en eau, traitement de l'eau, services sociaux).** Une assistance est parfois nécessaire pour des structures transfrontalières, surtout dans les régions isolées, avec les transports publics ou, par exemple, les services postaux entre le nord de la Finlande et la Suède. Dans d'autres cas, comme l'électricité, les régions ultrapériphériques devraient profiter davantage d'investissements dans la capacité de production locale plutôt que dans une augmentation de la capacité de transmission pour l'électricité échangée sur les marchés internationaux. Dans d'autres cas, où ni les chemins de fer ni les services d'autocar ne sont commercialement rentables dans les régions éloignées, un subventionnement public direct ou la prestation des services par les pouvoirs publics pourrait s'avérer nécessaire.

Les observations suivantes illustrent les problèmes rencontrés dans les régions isolées et périphériques:

- Les données disponibles indiquent que l'accès en matière de transports est particulièrement faible pour les îles dans toute l'Union européenne.

---

<sup>196</sup> À savoir la couverture de tous les frais supportés par la municipalité et afférents à la prestation de ce service; la création des conditions nécessaires pour étendre les services proposés et pour améliorer leur qualité; et les modes plus équitables de fixation et de paiement des redevances locales.

- La recherche de la compétitivité des services postaux a entraîné une contraction du réseau des services postaux dans les régions éloignées.
- Ces régions sont également moins attrayantes du point de vue économique pour les opérateurs de téléphonie mobile, les fournisseurs d'accès au haut débit et les services ferroviaires.
- L'accès aux services de télécommunications et à l'internet à haut débit est particulièrement important non seulement pour la cohésion territoriale, mais aussi pour le développement économique. Si l'on laisse libre cours aux forces du marché, des disparités territoriales dans l'accès au haut débit sont inévitables.

Trois des 27 projets analysés dans les études de cas concernent la prestation de services en faveur d'habitants de régions éloignées (Bulgarie, Estonie et Finlande), et un projet concerne les habitants d'une région ultrapériphérique (Portugal). Ces projets sont représentatifs du cadre théorique de prestation de SI(E)G dans les régions géographiquement isolées. Les études de cas du Danemark, de France, de Suède et de Grèce sont des exemples de projets réalisés dans des régions rurales et/ou montagneuses.

Les données de ces études de cas confirment que **les régions isolées et ultrapériphériques sont fréquemment associées à une situation économique moins favorable et à une croissance plus faible** du fait des difficultés inhérentes à y faire des économies d'échelles et à rentabiliser les grands investissements. À ces problèmes s'ajoutent l'insuffisance des infrastructures de base et, souvent, un chômage élevé (surtout chez les jeunes) et des phénomènes migratoires importants.

Même si l'accès à des services hautement développés et technologiques (par exemple une nouvelle technologie dans le secteur des télécommunications) est reconnu comme un facteur important de développement économique, les études de cas semblent indiquer que les principaux besoins satisfaits par le financement européen dans les régions isolées et ultrapériphériques concernent la prestation de services de base tels que l'accès à l'eau potable 24 heures/24, le chauffage écologique ou le traitement efficace et sain des déchets. Cette tendance est plus prononcée dans les régions en retard que dans les régions plus compétitives.

Les projets réalisés en Estonie et en Bulgarie sont des exemples d'interventions dans des régions rurales périphériques souffrant de dépression économique et d'un faible niveau de développement. Ces régions étaient caractérisées par un manque d'infrastructures de base et par une mauvaise qualité de service dans les secteurs environnementaux, comme le traitement des déchets solides (Bulgarie), le traitement des eaux usées et l'approvisionnement en eau (Estonie). **Du fait des conditions régionales (isolement géographique et précarité économique), les services environnementaux dans ces régions n'avaient pas atteint des normes adéquates de prestation** et nécessitaient un soutien financier assuré par des autorités suprarégionales.

Par exemple, les provinces bulgares ciblées par l'intervention souffraient de dégradations de l'environnement faute d'une gestion adéquate des déchets et en raison d'une infrastructure obsolète. Une aide publique était nécessaire pour combler ce déficit et respecter les règles européennes. Tout d'abord, les nouvelles décharges ont contribué à une meilleure qualité de vie et à un bien-être social accru pour la population locale en préservant l'environnement et en garantissant que le niveau de pollution ne nuirait pas à la santé des citoyens. À cette fin, ce projet a réduit la pollution des sols, de l'air et des eaux de surface et souterraines grâce à un traitement plus sûr des déchets.

Deuxièmement, ce projet a contribué à des modes de production et de consommation plus durables grâce à une gestion plus efficace des déchets, faisant ainsi en sorte que la consommation de ressources ne dépasse pas la capacité de l'environnement. Ce résultat découle directement de la réduction du volume total des déchets et des déchets dangereux, de la mise en place d'un système plus sûr de traitement et d'élimination des déchets et de l'encouragement de la réutilisation des déchets. Ainsi, les objectifs immédiats atteints par ce projet sont un meilleur environnement et un mode de production et de consommation durable.

Sans ces conditions élémentaires, il aurait été difficile de déclencher la croissance par la localisation d'activités économique sur ce territoire. Voici comment ce projet va renforcer la cohésion territoriale: les nouvelles décharges aideront indirectement les régions concernées à redynamiser leurs économies en offrant de meilleures conditions aux entreprises en termes de possibilités de développement, sans pour autant augmenter la pollution de l'environnement. En outre, les économies locales pourraient bénéficier de l'achat de matériaux de construction et des emplois créés pendant les phases de construction et d'exploitation.

Tout comme dans le cas bulgare, les municipalités estoniennes visées par le projet souffraient de systèmes médiocres d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées et d'un mauvais accès aux systèmes centraux d'approvisionnement en eau et d'égouts publics. Il y avait aussi des problèmes liés à l'eau potable et à la qualité de l'eau en raison de la teneur élevée en fer et en fluor, et le réseau de distribution d'eau était principalement dépassé et composé de conduites en fer forgé, en fer et en plastique. Les stations existantes de traitement des eaux usées souffraient de différents problèmes tels qu'un mauvais rendement de traitement, des installations en mauvais état et l'absence de traitement des boues résiduelles. Ici aussi, une aide publique avait été nécessaire pour répondre à un besoin qui ne pouvait pas être satisfait par les autorités locales ou par des opérateurs privés uniquement.

La réalisation du projet estonien a contribué à améliorer le traitement de l'eau et des eaux usées dans les régions concernées grâce à la construction de systèmes et de réseaux de traitement de l'eau. La population a ainsi pu bénéficier d'une eau potable de qualité, et le projet a permis de rationaliser les ressources en eau. En outre, la construction de systèmes et de réseaux de traitement des eaux usées a contribué à réduire la charge totale de pollution, à réduire le plus possible les risques pour la santé, à atténuer les infiltrations d'eau dans le système d'égouttage et à protéger les eaux souterraines. **Cet investissement de grande ampleur a amélioré l'approvisionnement en eau dans les régions présentant des différences territoriales importantes en termes de disponibilité, de prix et de qualité.**

Le cas portugais est similaire aux cas estonien et bulgare dans le sens où ce projet a amélioré la situation d'une région isolée ou ultrapériphérique en la dotant d'un service de base tel que l'approvisionnement en eau. Étant donné l'isolement physique qui les empêche d'échanger des marchandises à des prix favorables, les régions ultrapériphériques doivent absolument assurer leur autonomie dans l'approvisionnement en intrants et dans la prestation des services nécessaires pour un développement durable. L'approvisionnement sûr et sécurisé en énergie et en eau potable est donc primordial. Étant donné que le tourisme est le principal secteur économique de Madère, il doit bénéficier d'une infrastructure, d'équipements et de services publics adéquats. Il est donc nécessaire d'améliorer en permanence les infrastructures touristiques. Conformément à ce cadre, le projet analysé a consisté en la modernisation de la centrale hydroélectrique en vue de permettre un approvisionnement permanent en eau tout au long de la vie, tant à des fins

d'irrigation que pour les entreprises, mais aussi pour produire de l'électricité (voir ci-dessous).

#### **Encadré 11: Optimisation de la centrale hydroélectrique de Socorridos à Madère**

### **OPTIMISATION DE LA CENTRALE ÉLECTRIQUE DE SOCORRIDOS AU PORTUGAL**

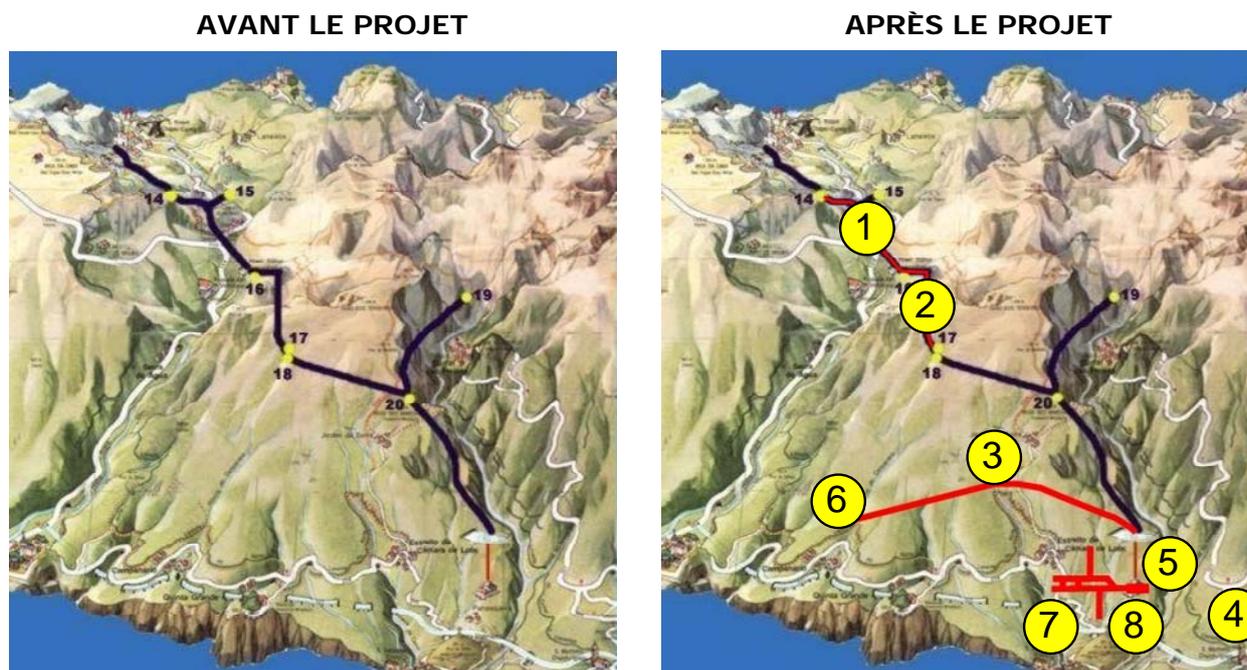
Le tourisme est la principale activité économique de Madère. Les conditions environnementales sont hautement favorables, mais la préservation de l'environnement naturel de la région doit être une priorité si l'on veut maintenir l'équilibre délicat entre le paysage et les exigences économiques du tourisme. Cela signifie qu'il doit y avoir des améliorations en termes de qualité, ce qui sera aussi un moyen efficace de promouvoir la fidélité des clients. Le projet de Socorridos est un bon exemple dans ce contexte.

Ce projet a consisté à moderniser une station de pompage hydroélectrique existante produisant de l'électricité tout au long de l'année. Cette station possède également un dispositif de stockage permettant d'égaliser la production électrique entre les périodes creuses et les périodes de pointe. Dans les périodes creuses, l'eau est renvoyée vers des réservoirs afin de pouvoir servir à la production d'électricité dans les périodes de demande maximale. Cette réutilisation de l'eau permet à la centrale hydroélectrique de produire de l'électricité toute l'année. Ce projet a permis d'augmenter le volume d'eau disponible pour l'irrigation et pour approvisionner les populations des zones urbaines et rurales. La coordination de ces infrastructures a permis de transférer l'eau collectée dans la partie nord de l'île (où le relief est plus escarpé et où les précipitations sont plus abondantes) vers la partie méridionale.

**Source:** Rapport de l'étude de cas

La situation économique plus favorable de Madère s'explique par le fait que les infrastructures n'étaient pas entièrement absentes (comme dans le cas des projets bulgare et estonien), mais avaient uniquement besoin d'une modernisation pour atteindre un niveau adéquat (figure 18). Par conséquent, l'objectif n'était pas d'offrir un nouveau service mais un service amélioré consistant en une énergie plus propre, plus écologique et moins coûteuse conformément aux objectifs du programme de Lisbonne. Par ailleurs, en plus de leurs avantages évidents pour l'environnement, les énergies renouvelables ont un effet de levier sur les investissements dans les macroéconomies de petites régions telles que Madère. La production d'électricité sur la base de sources d'énergie renouvelables permet d'investir dans le développement de la région des moyens financiers qui, autrement, seraient consacrés à l'importation de combustible. Cet investissement local a lui aussi un effet multiplicateur endogène sur l'économie locale. Il dynamise à la fois l'emploi et la demande globale et a un impact positif sur la balance des paiements et sur la valeur ajoutée brute de Madère. En fait, au lieu de payer des producteurs étrangers de pétrole, les paiements vont directement à des sociétés locales, un processus qui stimule la croissance économique, l'investissement et l'expertise technique, qui crée davantage de possibilités d'emploi et qui engendre une prospérité et un bien-être accrus. Dans la pratique, ce projet augmente le PIB de Madère tout en garantissant une politique environnementale durable et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

**Figure 18: Modernisation du système hydraulique pour la distribution d'eau à Madère**



Source: Rapport de l'étude de cas

Les projets réalisés en Finlande, au Danemark, en Suède, en Grèce et en France, et dont l'objectif premier est l'accessibilité, illustrent un besoin différent. Située dans le nord-est de la Finlande, à proximité du cercle polaire arctique et à environ 830 km d'Helsinki, la municipalité de Kuusamo est une région éloignée et faiblement peuplée souffrant de graves problèmes de mobilité pour ses citoyens (figure 19). Cette région ne possède pas de transports publics rapides et n'est pas accessible en train, puisque la gare la plus proche se situe à 200 km. Il faut 12 heures pour aller d'Helsinki à Kuusamo en train et en bus. Dans ce contexte, la stratégie adoptée par le gouvernement régional consistait à donner à l'aéroport existant la capacité d'absorber un nombre nettement plus important de passagers en proposant des vols plus fréquents vers un plus grand nombre de destinations. L'extension et la rénovation de l'aéroport de Kuusamo ont permis d'améliorer les liaisons entre cette zone et la partie méridionale de la région ainsi que l'Europe centrale. En plus d'améliorer l'accessibilité de la ville de Kuusamo et des municipalités avoisinantes, **un aéroport de plus grande capacité génère aussi des possibilités de croissance grâce aux conditions généralement plus favorables de ce territoire.** En d'autres termes, **l'amélioration de l'accessibilité peut attirer de nouveaux investissements et encourager les habitants à rester, surtout les jeunes et les travailleurs hautement qualifiés qui, autrement, pourraient être tentés de partir pour des régions plus attrayantes.**

Les décideurs politiques nationaux et régionaux de Finlande en avaient pleinement conscience. Après l'élargissement de l'Union, le handicap géographique de la Finlande est devenu plus important que par le passé du fait que les pays de l'UE-12 sont plus proches des grands marchés européens. La situation géographique de la Finlande nuit gravement à sa compétitivité par rapport aux autres pays de l'Union européenne. Le gouvernement national estime qu'il faut en priorité surmonter ces contraintes pour améliorer la compétitivité de la Finlande, et la mise en place de liaisons de transports efficaces est un facteur de croissance essentiel. La politique nationale finlandaise en matière de transports accorde une importance particulière à l'amélioration de la qualité des connexions de

transports. Plus spécifiquement, il a été déterminé que l'éloignement par rapport aux principaux marchés et le climat difficile sont responsables des coûts logistiques supérieurs supportés par les entreprises finlandaises par rapport à celles des régions centrales de l'UE. La stratégie de la Finlande consiste à indemniser ces sociétés en se dotant d'un système logistique plus efficace que ceux des autres pays. **Les objectifs poursuivis par le projet analysé correspondent bien à la stratégie nationale et à la stratégie de l'Union européenne, puisque ce projet améliore l'accessibilité de l'une des régions les plus éloignées du nord-est de la Finlande.**

**Figure 19: La région géographiquement isolée de Kuusamo (Finlande)**



Source: Rapport de l'étude de cas

Dans le cas danois, les zones rurales de la région du Syddanmark souffrent d'une pénurie de services radiologiques en raison des contraintes d'horaires du personnel médical, du nombre croissant de fermetures de petits hôpitaux, de la fuite des cerveaux vers les centres urbains et des coûts opérationnels élevés. Pour surmonter ces difficultés, le projet de santé en ligne de la Baltique a permis à plusieurs établissements de la région de la Baltique de fournir deux types de services (radiologie et échographies) quelle que soit la distance séparant le patient de l'hôpital qui l'examine. La nouvelle technologie développée par cette initiative de santé en ligne assure des services médicaux dans les zones rurales danoises tout en maintenant des normes de qualité élevées et en réduisant les coûts. L'utilisation des TIC permet ainsi de compenser la diminution des capacités dans le secteur de la santé. Cette approche rééquilibre l'accès entre les zones urbaines et rurales et renforce l'attrait de ces dernières (voir encadré 12)<sup>197</sup>.

<sup>197</sup> Comme le souligne l'enquête réalisée par Sorensen J.F.L. et Svendsen G.L.M. (2007), l'isolement géographique joue un rôle dans la prestation des services de soins de santé. Même si l'accès aux soins de santé n'est pas un facteur décisif dans le choix du domicile pour une majorité de la population, chacun apprécie des services de santé de qualité et accessibles. Dans les zones rurales, la moitié des citoyens environ réalisent ces objectifs grâce aux technologies de santé en ligne. Ces solutions, comme la consultation d'un spécialiste par vidéophonie ou l'évaluation de radiographies par un médecin basé dans un autre pays, peuvent contribuer à freiner l'exode rural et à renforcer l'attrait des zones rurales.

## Encadré 12: Projet de santé en ligne de la Baltique

### PROJET DE SANTÉ EN LIGNE DE LA BALTIQUE

#### Amélioration de la qualité vie dans les régions rurales de la mer Baltique

Le projet de santé en ligne de la Baltique a créé un réseau transnational de santé en ligne, baptisé Réseau de santé de la Baltique (Baltic Healthcare Network, BHN). Ce réseau permet aux petits hôpitaux ruraux souffrant de problèmes de capacité de proposer des services de qualité à leurs patients grâce à leur connexion à un réseau d'hôpitaux étrangers présentant un excédent de capacités.

La réalisation du projet est passée par les étapes suivantes:

- Un cadre juridique et organisationnel a été créé pour le fonctionnement du BHN. Le projet prévoyait la publication de différents rapports relatifs aux impacts de la santé en ligne dans les régions rurales et à la question de la coopération transfrontalière dans la région de la mer Baltique.
- Des technologies, matériels et logiciels standard ont été utilisés pour la communication entre les établissements de santé des différents pays.
- Après avoir mis en place la technologie commune, deux projets pilotes ont été réalisés. Dans le projet pilote de radiologie en ligne, lorsque les praticiens de l'hôpital universitaire de Funan ne disposaient pas de capacités suffisantes, les images radiographiques étaient transférées via l'internet vers l'hôpital central de Tallinn-Est (Estonie) ou vers l'hôpital universitaire de Vilnius (Lituanie) où des radiologues pouvaient les analyser à leur place. Le deuxième projet pilote fut le projet d'échographie en ligne entre le Centre national de médecine fœtale de l'hôpital St-Olav (Norvège) et l'Unité de médecine fœtale de l'hôpital universitaire d'Umea (Västerbotten, Suède), un centre combiné d'échographie et de traitement maternel spécial qui examine régulièrement les femmes enceintes dans le comté d'Umeå et qui assume une responsabilité pour le reste de la Suède septentrionale. La demande de coopération clinique avec examen pour deuxième avis au Centre national de médecine fœtale (CNMF) peut être satisfaite par l'Unité de médecine foetale (UMF) de différentes façons, soit sur la base d'images envoyées via un portail Web, soit par vidéoconférence.

Source: Rapport de l'étude de cas

Dans le cas français, un projet ferroviaire à grande vitesse a été réalisé afin de desservir les villes de la région des Vosges. Ce département est une région rurale divisée entre une zone montagneuse à l'est et une plaine couverte à 48 % de forêts à l'ouest. Les Vosges occupent un tiers du territoire du département et constituent une frontière naturelle entre la Lorraine et l'Alsace. Pour permettre un service ferroviaire à grande vitesse, il a fallu électrifier deux lignes existantes et améliorer leur signalisation afin d'introduire le transport de passagers par rail et d'améliorer le transport de marchandises, ce qui a permis de réduire considérablement la pollution sonore. Une amélioration technologique de la ligne existante a été adoptée afin d'améliorer l'accessibilité et les conditions de mobilité en raccourcissant les temps de trajets dans la région et en dehors de celle-ci. En s'intégrant dans le plan de développement global de la région, l'électrification des lignes ferroviaires des Vosges pourrait aussi contribuer à atténuer les grands problèmes de la région, comme l'exode ininterrompu de jeunes des campagnes dans les Vosges occidentales et la désertification de certaines régions rurales.

Les cas suédois et grec concernent les télécommunications, et en particulier l'accès au haut débit. En Suède, le projet a consisté à étendre le réseau de fibres optiques à des régions

rurales, sylvicoles et agricoles et, dans une certaine mesure, à des zones urbaines et montagneuses<sup>198</sup>. L'objectif final de ce projet était d'augmenter le nombre d'entreprises et d'encourager l'emploi en offrant un accès à une infrastructure informatique relativement neutre avec des vitesses de haut débit élevées. Cet objectif est le résultat de l'identification des besoins suivants pour ce territoire:

- donner un accès à l'infrastructure informatique dans des régions faiblement peuplées et des régions qui n'étaient pas encore couvertes du fait de leur éloignement;
- créer des conditions d'accès égales (redevances, vitesse, qualité) dans les régions rurales;
- améliorer l'accessibilité aux services à large bande pour les PME dans les villes et villages isolés; et
- instaurer une concurrence et éliminer les monopoles en développant une infrastructure de réseau ouverte à tous aux mêmes conditions.

L'extension d'un accès à l'internet de qualité était une demande spécifique de la part des organisations touristiques et des entreprises de la région. L'accès à l'internet est perçu aujourd'hui comme une condition nécessaire pour la commercialisation des offres et pour assurer des services aux visiteurs. L'accès au haut débit encourage la croissance économique en créant de nouveaux services et de nouvelles possibilités d'investissement et d'emploi.

Le projet grec «Bridge Me» portait sur le développement d'un réseau à haut débit sans fil qui relie les autorités municipales de la région aux autorités préfectorales et régionales. Une plate-forme d'information à grande vitesse a été créée permettant d'utiliser et d'échanger des données, des images et des sons. Ce projet a notamment contribué à surmonter les désavantages découlant des caractéristiques géographiques de cette région, puisque cette plate-forme peut prendre en charge des services présentant un intérêt particulier pour des groupes spécifiques de la population. Cela ne concerne pas uniquement les applications d'administration en ligne qui sont déjà opérationnelles, mais aussi les applications dont le lancement est prévu au cours des prochains mois. Ce projet s'est révélé un outil essentiel de développement territorial en donnant aux habitants des régions montagneuses et défavorisées la possibilité de bénéficier de services en ligne de grande qualité.

L'analyse comparative de ces cas souligne que **les particularités géographiques influencent l'organisation et la prestation des SIG ainsi que la construction et l'emplacement des infrastructures connexes.**

**Dans le cas des régions géographiquement isolées et moins développées, les disparités sont interrégionales.** En effet, la densité de population moindre, la difficulté de faire des économies d'échelle et des défaillances plus marquées du marché dans la prestation de ces services mettent ces régions dans une position désavantageuse. L'isolement géographique décourage fortement la construction d'infrastructures et la prestation de services au point de créer, en tout cas, une nécessité d'intervenir de façon

---

<sup>198</sup> D'un point de vue technique, ce projet aurait pu couvrir un pourcentage plus élevé du territoire. Il n'a toutefois pas été jugé économiquement ni commercialement possible d'étendre la fibre optique jusqu'aux régions les plus faiblement peuplées en raison du degré élevé de dépopulation. Même s'il s'est avéré moins coûteux d'enterrer des fibres optiques dans les zones rurales qu'en ville, les distances importantes pour atteindre ces régions posent des problèmes de rapport coût-efficacité. Un autre facteur qui a limité la couverture territoriale du projet est qu'une connexion ADSL était déjà disponible dans la région couverte. De ce fait, certains utilisateurs finaux potentiels avaient déjà un accès à l'internet à haut débit.

radicale. **L'objectif des politiques structurelles** (menées avec ou sans l'appui des FS) **est donc de jeter les bases d'un développement durable**. De ce fait, les besoins à satisfaire dans ces régions et, par conséquent, les types de services à fournir, peuvent prendre des formes moins avancées et technologiques. Les autorités nationales et régionales considèrent ces projets comme la prestation nécessaire d'un service essentiel afin d'améliorer la qualité de vie et l'environnement et de créer ainsi des conditions susceptibles d'attirer les investissements et d'encourager la création d'entreprises dans la région. Les projets analysés présentent par ailleurs souvent une dimension territoriale importante, en termes de superficie et de population, puisqu'ils sont réalisés au moins au niveau régional.

Dans les régions plus compétitives de l'UE, au contraire, les principaux problèmes des zones rurales et montagneuses **concernent le manque d'attrait de ces territoires**, avec un exode important des jeunes et un manque de capital humain. Il convient donc d'atténuer les **disparités intrarégionales**. La stratégie adoptée dans ces cas est d'intervenir en proposant des services modernes, de qualité et avancés. **L'objectif est de renforcer l'attrait territorial et de promouvoir la cohésion régionale en conservant les habitants, les idées et les initiatives dans la région**. Pour maintenir un niveau suffisant d'activité économique, il faut des services publics de qualité. À cet égard, l'utilisation de solutions technologiques innovantes et avancées peut représenter une valeur ajoutée.

En analysant l'impact des projets cofinancés avec des fonds européens, le FS peut contribuer à corriger les déséquilibres territoriaux en assurant les services suivants:

- Les **services primaires**, par exemple le traitement des déchets (Bulgarie), le traitement des eaux usées et la distribution d'eau (Estonie), afin **d'augmenter le potentiel de croissance des régions en retard de développement et géographiquement isolées** en améliorant les conditions nécessaires pour lancer un développement durable. Les habitants des régions isolées et ultrapériphériques peuvent ainsi bénéficier d'un accès égal aux services nécessaires pour leur qualité de vie et leur bien-être.
- **Des solutions plus innovantes et technologiques**, dans le cas de territoires sous-régionaux nécessitant un rééquilibrage par rapport au reste du territoire régional. **Dans le cas de projets dans des régions rurales et montagneuses s'inscrivant dans le cadre de plans régionaux de lutte contre les disparités intrarégionales, les solutions consistent en des innovations, améliorations ou extensions technologiques**. Qu'il s'agisse d'une ligne de chemin de fer, d'un examen radiologique ou d'un réseau informatique, le projet se base sur un service préexistant qui, pour différentes raisons, doit être modernisé ou étendu.

Pour conclure, la discussion relative à la cohésion territoriale doit être satisfaite et plusieurs types d'intervention vont de pair: plus une région est riche, plus il y a de chances qu'elle possède déjà une infrastructure chargée d'assurer les services primaires. Son besoin porte donc sur la modernisation et l'amélioration des services. C'est notamment le cas des projets réalisés dans des **territoires sous-régionaux** de régions plus compétitives, où **les interventions des FS ont été intégrées à la stratégie plus large de correction des disparités intrarégionales** (c'est-à-dire l'inégalité de services entre les zones urbaines et rurales).

Dans le cas de l'isolement géographique, différentes formes d'interventions ont été adoptées. Toutes ces interventions répondent cependant au besoin primaire de créer dans

ces régions les conditions nécessaires à la croissance. L'investissement dans des sites vierges est particulièrement important dans ce contexte, puisqu'il crée de nouveaux services dans des endroits où ces services n'existaient pas précédemment. C'est le cas pour les **régions en retard de développement, où les FS peuvent avoir un impact important en dotant la région des services nécessaires pour engager une croissance durable.**

Le tableau 12 donne un aperçu comparatif des études de cas sélectionnées comme étant pertinentes en matière de cohésion territoriale. Pour chacune de ces études, il résume les principaux aspects caractéristiques de ces projets au vu de leur impact sur la cohésion territoriale.

**Tableau 12 : Aperçu des études de cas pertinentes pour la cohésion territoriale**

Pays/projet	Dimension de cohésion territoriale	Type de besoin à satisfaire	Type d'intervention	Pertinence territoriale du projet
<b>Bulgarie.</b> Gestion des déchets: ensemble de cinq sites régionaux d'évacuation des déchets à Montana, Ruse, Sevlievo, Silistra et Sozopol en Bulgarie	Isolement géographique	Primaire	Investissement dans des sites vierges	Moyenne
<b>Estonie.</b> Gestion de l'eau dans les zones de captage de la rivière Emajõgi et de la rivière Võhandu	Isolement géographique	Primaire	Investissement dans des sites vierges	Moyenne
<b>Finlande.</b> Rénovation et agrandissement de l'aéroport de Kuusamo	Isolement géographique	Primaire	Développement des capacités	Importante
<b>Madère.</b> Optimisation de la centrale hydroélectrique de Socorridos	Isolement géographique	Primaire	Amélioration infrastructurelle	Importante
<b>Suède.</b> Développement des entreprises grâce au haut débit du futur	Zone rurale	Secondaire	Développement des capacités	Petite
<b>France.</b> Électrification des lignes vosgiennes.	Zone rurale	Secondaire	Amélioration infrastructurelle	Petite
<b>Grèce.</b> Bridge Me (haut débit dans les montagnes)	Zone rurale	Secondaire	Innovation	Petite
<b>Slovaquie.</b> R1 reliant Rudno nad Hronom à Žarnovica	Zone rurale	Primaire	Investissement dans des sites vierges	Moyenne
<b>Danemark.</b> Amélioration de la qualité de vie dans les régions rurales de la mer Baltique grâce aux services de santé en ligne.	Zone rurale	Secondaire	Innovation	Importante

Source: Auteurs, sur la base des rapports des études de cas

### 3.7. Coopération transfrontière et interopérabilité des services

Seules 4 des 27 études de cas présentent des aspects transfrontaliers. Cela montre que la prestation de SIG via une coopération transfrontalière n'est pas une procédure consolidée et fréquente, même s'il existe des exemples pratiques d'avantages de la coopération transfrontalière dans la prestation de SIG pour les habitants de deux pays ou plus.

De nombreux services, depuis les transports jusqu'aux soins de santé, peuvent être assurés via une coopération transfrontalière. Les résultats d'études de cas antérieures indiquent qu'aucun secteur ou type de service particulier ne se prête plus que d'autres à l'interopérabilité. Cependant, l'interopérabilité des services de certains secteurs tels que les transports pourrait être plus importante parce que les navetteurs ont besoin de services communs afin de voyager efficacement d'un pays à l'autre. La nature des avantages dont bénéficient les habitants d'une région donnée dépend de la nature des services eux-mêmes. Ces avantages découlent généralement d'un **meilleur accès des habitants à des services qui ont tendance à toucher toutes les couches de la population grâce à une meilleure mobilité**. Dans ce sens, la directive sur les services tente de maintenir un équilibre entre les considérations sociales et l'objectif de faciliter la prestation de services transfrontaliers en supprimant les obstacles à la libre circulation des services sur le marché intérieur. Il subsiste néanmoins une incertitude juridique concernant la prestation de certains services transfrontaliers en raison de la diversité des structures et des dispositions des différents droits nationaux.

Le principal avantage d'une prestation transfrontalière des services est **l'amélioration de l'accès aux services** pour les habitants. Les mécanismes de prestation commune de services incluent généralement l'accès à des services des deux côtés de la frontière. En d'autres termes, il s'agit de la création d'installations communes (par ex. pour le traitement des déchets) qui offre de meilleures possibilités d'utilisation par les habitants des deux côtés. Par exemple, les avantages immédiats du projet de «marché unique du gaz pour toute l'Irlande» incluent le développement d'une infrastructure de base dans la région transfrontalière qui a permis à tous les habitants et consommateurs de la région de bénéficier d'un accès facilité et plus fiable au gaz naturel<sup>199</sup>. Le traitement commun des eaux usées pour les municipalités de Suwalki (Pologne) et de Marijampole (Lituanie) assure l'approvisionnement en eau potable sûre des habitants du village de Baragine<sup>200</sup>. De même, le projet hospitalier transfrontalier de Cerdanya, entre la France et la Catalogne, devrait desservir environ 30 000 patients de ces deux régions une fois terminé<sup>201</sup>. Les habitants pourront bénéficier d'une capacité accrue en termes de spécialistes et d'installations des deux côtés de la frontière. Les patients attendent ainsi moins longtemps et peuvent accéder plus facilement à des installations de meilleure qualité et à des médecins spécialisés, ce qui se traduit par une amélioration de la santé et de la qualité de vie des habitants.

Les services (en général dans les transports) dont l'objectif premier est **d'améliorer la mobilité** des habitants présentent plusieurs avantages. L'interopérabilité des services, en reliant les territoires via des services de transports tels que les autobus, bateaux, trains ou avions et en intégrant les systèmes tarifaires et les horaires des régions transfrontalières, permet aux habitants de voyager plus facilement d'une région à l'autre. Cet aspect est particulièrement important pour les navetteurs qui travaillent dans un autre pays. Le projet susmentionné entre la Lorraine française et le Grand-duché de Luxembourg en est un

<sup>199</sup> Pour de plus amples informations, voir «La corrélation entre les fonds structurels et l'offre de services d'intérêt (économique) général et perspectives des prestations de services transfrontaliers», Rapport final, volume II, p. 344.

<sup>200</sup> Pour de plus amples informations, voir [www.lietuva-polska.eu](http://www.lietuva-polska.eu).

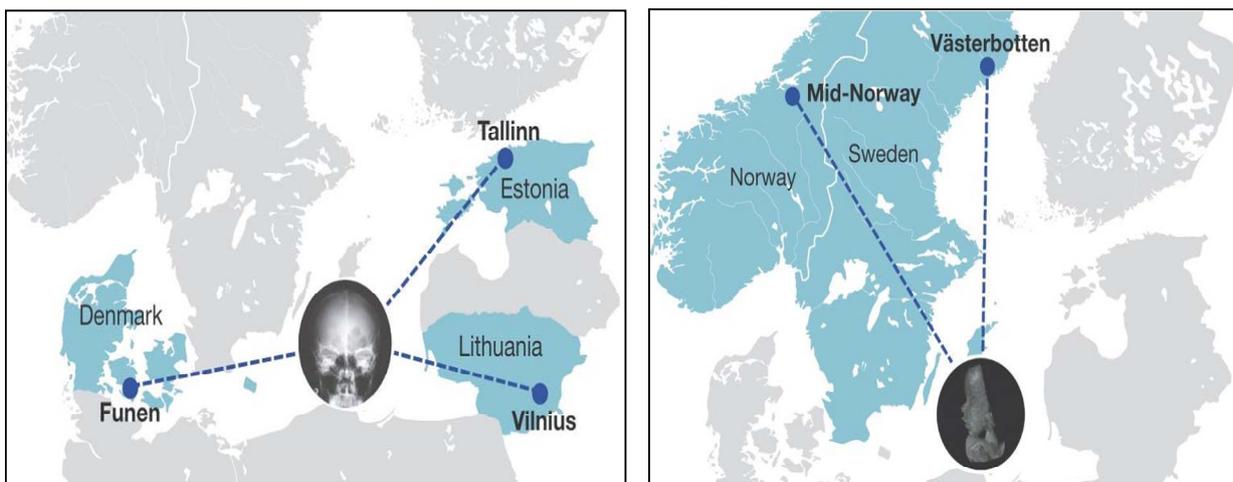
<sup>201</sup> Pour de plus amples informations, voir <http://www.hcerdanya.eu/webgc/en/index.html>.

exemple: les lignes de chemin de fer des deux côtés de la frontière ont été raccordées afin de diminuer la congestion entre ces deux régions causée par le flux de navetteurs. Dans ce cas, les travailleurs transfrontaliers et autres voyageurs ont bénéficié de nouvelles possibilités de déplacement et de temps de trajets réduits en utilisant le chemin de fer au lieu du transport par route.

L'exemple Lorraine-Luxembourg montre également que les services transfrontaliers apportent des avantages immédiats non seulement aux groupes cibles (navetteurs, patients), mais **aussi aux habitants qui ne sont pas confrontés directement au problème du manque de mobilité ou d'accès aux services**. La possibilité de voyager en train a atténué la congestion sur les routes pour se rendre au travail et réduit l'incidence du stationnement irrégulier, ce qui profite à tous les automobilistes de la région et pas seulement aux navetteurs. Comme dans le cas du projet de traitement commun des eaux, la diminution des émissions d'échappement des véhicules a amélioré la qualité de l'environnement pour tous les habitants de la région. De même, un meilleur accès des malades de la grippe à des installations de soins de santé diminue le risque que des personnes saines contractent cette maladie contagieuse dans les lieux publics. En outre, l'amélioration de la mobilité et de l'accès aux régions d'autres pays pour les travailleurs et les consommateurs grâce aux liaisons de transports transfrontalières facilite la croissance économique et l'emploi dans la région, ce qui réduit les disparités d'emploi des deux côtés de la frontière et augmente la consommation de services et de produits. C'est ainsi que la coopération transfrontalière en matière de services est une source indirecte de croissance économique, d'emplois et de durabilité globale qui profite à tous les habitants de la région.

Par ailleurs, **l'interopérabilité des services peut avoir des effets au-delà des régions transfrontalières**. Dans le projet danois, par exemple, les bénéficiaires financiers ne sont pas seulement les habitants des zones rurales des territoires concernés, mais aussi ceux des régions voisines. Comme le montre la figure 20, tous les habitants de la région du Syddanmark, dans le sud du Danemark, peuvent bénéficier du projet de radiologie en ligne, qui tire parti des ressources de différents pays tels que l'Estonie et la Lituanie, qui ne sont même pas dans le voisinage du Danemark. De même, les habitants de la région de Västerbotten, en Suède, peuvent bénéficier de la capacité excédentaire disponible en Norvège centrale.

**Figure 20: Dispositifs de radiologie et d'échographie en ligne dans le cadre du projet de santé en ligne de la Baltique**



Source: [www.baltice-health.com](http://www.baltice-health.com)

La coopération transfrontalière dans la prestation de services, si elle n'est pas encore largement répandue, est une option qui mérite un examen plus approfondi au regard de ses avantages significatifs.

On remarque toutefois que **la prestation de services transfrontaliers présente une architecture plus complexe** que les services traditionnels en raison de la duplication des structures décisionnaires et organisationnelles, en plus des questions de responsabilité juridique. Cela provoque des obstacles à la mise en œuvre et à la prestation de services transfrontaliers. Ces obstacles peuvent être d'ordre juridique, technique, économique, financier, politique ou culturel.

Les **obstacles juridiques** sont les plus importants. Il faut absolument donner un cadre juridique commun aux différentes législations nationales et aux exigences réglementaires des pays concernés (voir l'encadré 13 ci-dessous). Il faut donc conclure des accords entre les prestataires de services et les autorités sur une base ad hoc. Les différences dans la structure et les responsabilités des différents niveaux administratifs des deux côtés d'une frontière sont également un facteur qui entrave la prestation de services transfrontaliers<sup>202</sup>. Ces différences rendent la communication plus complexe et plus longue, puisqu'elle nécessite une coordination et des procédures supplémentaires.

Un autre obstacle juridique est l'absence de cadres communs pour la fiscalité et la sécurité sociale<sup>203</sup>. Qui faut-il taxer pour les services fournis aux habitants des deux régions des deux côtés de la frontière, et comment payer le traitement de patients dans un autre pays? Ces questions nécessitent des accords et la création de cadres supplémentaires. La prestation de services de santé transfrontaliers impose de concilier différents systèmes de sécurité sociale.

Même s'il est possible de résoudre ces problèmes par des réglementations nationales ou par des traités bilatéraux ou multilatéraux, l'absence de volonté politique empêche souvent d'éliminer ces restrictions<sup>204</sup>.

Les **obstacles techniques** peuvent concerner les caractéristiques géographiques du projet mis en œuvre (ce problème ne concerne toutefois pas uniquement les projets transfrontaliers). Parmi les principales contraintes techniques liées à la mise en place d'un service interopérable, il faut notamment garantir l'application de normes technologiques homogènes (comme dans le cas du gazoduc, des projets de santé en ligne, de la mise en relation des lignes ferroviaires, etc.)

On a également remarqué<sup>205</sup> que les autorités locales et régionales possédaient une expérience limitée du développement et de la gestion de programmes, ce qui réduit leur capacité à développer et à maintenir une prestation de service transfrontalière.

**Les obstacles économiques concernent principalement la nécessité de définir des tarifs couvrant intégralement les coûts dans un contexte multinational.** Les utilisateurs de différents pays peuvent avoir des situations économiques différentes, avec différents seuils d'accessibilité tarifaire et différentes dispositions à payer. En cas d'échange de services dans un réseau transnational, les prix et les quantités échangées doivent être

---

<sup>202</sup> Avis du Comité économique et social européen relatif aux «Eurorégions» (2007/C 256/23), Journal officiel des Communautés européennes, 27.10.2007.

<sup>203</sup> Ibid.

<sup>204</sup> Ibid.

<sup>205</sup> Avis du Comité des régions sur les «Stratégies pour la promotion de la coopération transfrontière et interrégionale dans une Europe élargie — un document fondamental et d'orientation pour l'avenir» (2002/C 192/09), Journal officiel des Communautés européennes, 12.8.2002.

réglementés par des contrats spécifiques entre prestataires. La disparité des structures tarifaires est l'un des obstacles qui entravent l'interopérabilité des services de santé transfrontaliers, qui nécessitent de rembourser correctement les prestataires traitant des patients étrangers.

En outre, des différences économiques structurelles entre les régions frontalières peuvent parfois gêner la coopération<sup>206</sup> si la région la plus riche hésite à se lancer dans une coopération de services transfrontaliers avec les régions plus pauvres parce qu'elle risque de devoir supporter une charge financière plus lourde tout en récoltant une part moins importante des bénéfices.

Les **problèmes financiers** posent un défi plus important à la prestation de services transfrontaliers. Une enquête réalisée auprès des organes responsables d'environ 300 projets de coopération transfrontalière en matière de santé a révélé que près d'un tiers de ces projets (29 %) avaient connu des difficultés financières<sup>207</sup>. Ces problèmes pourraient être liés à l'absence d'intervention des FS, puisque plus de 90 % des projets étudiés étaient financés par l'initiative communautaire INTERREG<sup>208</sup>. Mais dans la mesure où les FS ne couvrent qu'une partie des dépenses, des difficultés supplémentaires se posent pour obtenir des fonds trop rares d'autres sources, par exemple via des subventions nationales ou régionales<sup>209</sup>.

Les **obstacles politiques** concernent non seulement la réticence à résoudre les problèmes juridiques via des accords bilatéraux ou multilatéraux, mais aussi la réticence à se lancer dans une coopération transfrontalière de façon générale. Par exemple, l'un des principaux problèmes du projet de GECT de Karst-Bodva (entre la Hongrie et la Slovaquie) pour la cohésion économique et sociale est le refus de participer des plus grandes villes voisines et des autorités régionales. Seules les petites municipalités participent donc à ce GECT<sup>210</sup>, ce qui diminue le budget disponible et l'impact potentiel du projet.

Les **difficultés culturelles** sont par exemple les problèmes linguistiques et les préjugés culturels<sup>211</sup>. La moitié des projets de coopération transfrontalière en matière de santé font état de problèmes linguistiques qui gênent la coopération et peuvent compromettre sa pérennité<sup>212</sup>. Il est possible d'atténuer ce problème en engageant des interprètes ou en suivant des formations en langues, mais cela met encore plus à contribution des budgets déjà serrés. Les différences et les préjugés culturels peuvent susciter une réticence généralisée à coopérer (ou à continuer de coopérer) même dans des cas où le projet pourrait être bénéfique pour les deux parties.

De façon plus générale, le manque de développement des projets transfrontaliers peut aussi être dû à un manque d'intérêt pour les services transfrontaliers au niveau politique comme dans le cas des utilisateurs concernés. Si la prestation d'un service nécessite que les autorités concernées réagissent à un besoin spécifique, ce besoin doit être identifié par les politiques de programmation des autorités publiques et par les utilisateurs afin d'assurer un financement suffisant.

---

<sup>206</sup> Avis du Comité économique et social européen relatif aux «Eurorégions» (2007/C 256/23), Journal officiel des Communautés européennes, 27.10.2007.

<sup>207</sup> LIGA.Fokus 1, Evaluation of Border Regions in the European Union (EUREGIO) Rapport final, avril 2008, 53 p.

<sup>208</sup> Ibid, 54 p.

<sup>209</sup> Ibid, 53 p.

<sup>210</sup> Metis GmbH, 37 p.

<sup>211</sup> Avis du Comité économique et social européen relatif aux «Eurorégions» (2007/C 256/23), Journal officiel des Communautés européennes, 27.10.2007.

<sup>212</sup> LIGA, 51 p.

Des projets similaires aux projets analysés par cette étude peuvent également être réalisés dans le cadre de la construction de réseaux transeuropéens (RTE). Les RTE contribuent à la création du marché intérieur et au renforcement de la cohésion économique et sociale grâce à l'interconnexion et à l'interopérabilité des réseaux nationaux et en donnant accès à ces réseaux. Ces réseaux infrastructurels ont été définis par le traité pour les transports, l'énergie et les télécommunications. Leurs objectifs premiers sont la création de réseaux de services ou d'approvisionnement de haut niveau pour atténuer la congestion (transports), le développement de réseaux de haut niveau («autoroutes de l'information») et l'intégration progressive des réseaux de gaz naturel et d'électricité afin de garantir la sécurité de l'approvisionnement énergétique pour toutes les régions de l'Union européenne. Cela montre que les projets infrastructurels peuvent aussi être financés par le budget RTE et par d'autres politiques de programmation européennes qui sortent du cadre de cette étude.

### **Encadré 13: Groupement européen de coopération territoriale**

#### **GROUPEMENT EUROPÉEN DE COOPERATION TERRITORIALE (GECT)**

##### **Obstacles juridiques à la coopération transfrontalière**

Afin de surmonter les difficultés liées à la coexistence de différents systèmes juridiques nationaux et d'accélérer le processus de cohésion, l'UE a réfléchi à ce problème dans sa période de programmation 2007-2013 en créant les GECT. La structure juridique des GECT n'a pas été créée spécifiquement pour la coopération transfrontalière, mais elle constitue néanmoins un cadre propice à ce genre de coopération. L'Union européenne a défini pour les GECT un cadre juridique qui prend le pas sur les autres normes existantes. Cela permet d'adopter un ensemble plus efficace de mesures bénéficiant de la même reconnaissance des deux côtés de la frontière. Les participants à un GECT peuvent être des États membres, des autorités régionales ou locales ou encore des organismes publics. Une condition essentielle est cependant que le cadre doit impliquer au moins deux pays différents afin de permettre une coopération à plusieurs niveaux. Les tâches d'un GECT incluent la facilitation et la promotion de la «coopération territoriale» et «la mise en œuvre de programmes ou projets territoriaux cofinancés par la Communauté» au titre des FS. Le GECT est une méthode de coopération territoriale et peut être considéré comme un outil précieux, surtout lorsque l'UE apporte des fonds pour les actions transfrontalières.

En raison de son cadre juridique, le GECT peut gérer et utiliser de façon autonome les FS accordés à un programme opérationnel conjoint. Sa mission doit cependant être définie précisément dans l'accord de constitution conclu entre ses membres<sup>213</sup>. Depuis 2008, cette structure a attiré plusieurs communautés. Le premier GECT, l'eurodistrict «Lille Kortrijk Tournai», a été créé le 22 janvier 2008 avec pour objectif premier de promouvoir et de soutenir une coopération transfrontalière effective et cohérente dans cette région. Doté de pouvoirs étendus, il réunit les États français et belge ainsi que des entités fédérales belges aux côtés des autorités locales et régionales en vue d'intervenir dans plusieurs domaines de relations transfrontalières en matière de mobilité, de santé, d'éducation, d'emploi et d'harmonisation fiscale. La combinaison d'un niveau intermunicipal et étatique peut contribuer à déterminer comment interpréter cette disposition quand elle dispose que les tâches confiées au GECT «relèvent toutes de la compétence de chacun d'eux conformément à son droit national».

Source: Ciriec (2007)

<sup>213</sup> Granger M. (2010), p. 92.

Dans le contexte des obstacles variés et importants à la mise en œuvre des projets, **les FS peuvent jouer un rôle en proposant un cadre institutionnel commun et des instruments opérationnels communs aux autorités** pour leur permettre de surmonter les obstacles inhérents aux activités transfrontalières.

Ils fournissent également un **incitant financier** pour la mise en place d'une coopération active et effective à la poursuite d'un objectif commun. Si les GECT sont en mesure de lever au moins partiellement les obstacles juridiques à la prestation de SIG transfrontaliers, les FS peuvent quant à eux assurer la disponibilité d'un financement adéquat en tant que facteur de promotion de la coopération transfrontalière<sup>214</sup>. Le changement de priorités de la politique de cohésion de l'UE a fait de la coopération territoriale européenne l'un des objectifs de cette politique pour la période 2007-2013 (au lieu d'avoir un programme distinct connu sous le nom d'INTERREG). Ce changement de priorité a réaffecté des budgets plus importants à la promotion de la coopération transfrontalière, régionale et transrégionale. Le budget consacré à cet objectif est passé de 5,5 milliards d'euros en 2000-2006 à 8,7 milliards d'euros pour la période 2007-2013. Par ailleurs la coopération transfrontalière, désignée «Volet A», reçoit plus de 70 % du financement total de cet objectif<sup>215</sup>. Il existe actuellement 52 programmes de coopération transfrontalière financés par 5,6 milliards d'euros de contributions du FEDER<sup>216</sup>. Étant donné que la mise en place et le maintien de SIG transfrontaliers nécessitent des budgets importants, la contribution des FS est importante pour cette coopération. Par exemple, on considère qu'en raison de l'insuffisance des budgets, l'accessibilité transfrontalière aux soins de santé dans l'Eurégion Meuse-Rhin n'aurait pas été faisable ni viable à long terme dans un financement européen supplémentaire<sup>217</sup>.

D'autres objectifs européens, comme par exemple l'objectif de convergence, l'objectif de compétitivité régionale et l'objectif emploi, peuvent contribuer à promouvoir la coopération transfrontalière. Dans le contexte de ces objectifs, les infrastructures économiques, l'emploi, l'inclusion sociale et la croissance économique des régions les moins développées sont encouragés par les fonds du FSE et du FEDER. Ces objectifs garantissent donc l'élimination des différences structurelles et économique des deux côtés de la frontière, ce qui crée un environnement propice à la coopération transfrontalière pour la prestation de services.

Un autre grand avantage du financement par les FS est qu'il permet de **réaliser des économies d'échelle** dans la prestation transfrontalière de services. L'organisation commune de services est plus économique et plus efficace que d'avoir les mêmes services séparément dans les deux régions transfrontalières, puisque le coût initial de développement des installations (par ex. de centrales d'épuration de l'eau) peut être le même mais que ces installations ne peuvent pas nécessairement fonctionner à plein régime en raison d'un manque de bénéficiaires des services. De même, il est plus efficace d'organiser conjointement la formation des agriculteurs en Lituanie et en Lettonie afin de promouvoir des services horticoles durables<sup>218</sup>. Étant donné que les autorités nationales sont moins enclines à financer les projets de coopération transfrontalière parce que ces

<sup>214</sup> Avis du Comité des régions sur les «Stratégies pour la promotion de la coopération transfrontière et interrégionale dans une Europe élargie — un document fondamental et d'orientation pour l'avenir» (2002/C 192/09), Journal officiel des Communautés européennes, 12.8.2002.

<sup>215</sup> Politique régionale de l'Union européenne, «Les régions comme partenaires. L'objectif «coopération territoriale européenne»». Inforegio panorama. N° 24, décembre 2007, 7-8 p.

<sup>216</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperation/crossborder/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/crossborder/index_en.htm).

<sup>217</sup> Case study: cross-border cooperation for healthcare provision in Euregio Meuse-Rhine, The European e-business market watch, [www.ebusiness-watch.org](http://www.ebusiness-watch.org), 2004.

<sup>218</sup> Pour de plus amples informations, voir [www.bsrinterreg3a.net](http://www.bsrinterreg3a.net).

projets dépassent les frontières nationales et s'accompagnent de restrictions budgétaires, le rôle des FS devient crucial pour assurer une prestation de service transfrontalière réussie et permanente.

Les FS peuvent également contribuer à résoudre les problèmes liés au manque d'expérience dans la gestion de programmes et l'utilisation des langues par les autorités locales et régionales. Les FS peuvent **renforcer les capacités administratives** des administrations publiques<sup>219</sup>. La municipalité d'Alytus, par exemple, un partenaire dans trois projets de coopération transfrontalière dans les SIG avec la région frontalière polonaise<sup>220</sup>, tire parti de cette possibilité pour renforcer ses capacités administratives et ses compétences en anglais<sup>221</sup>. Le maintien de la participation dans des projets de FS devrait susciter le développement des compétences des administrations publiques. La transmission et le partage de ces compétences devraient permettre de combler les déficits de compétences et d'assurer la continuité. Enfin, si les autorités locales ne sont pas impliquées actuellement dans la coopération transfrontalière, l'amélioration de leurs compétences et capacités grâce au financement des FS pourrait servir de base à leur implication dans des projets futurs de coopération transfrontalière.

Dernier point mais non des moindres, l'utilisation des FS dans la prestation transfrontalière de services peut **renforcer la durabilité dans l'UE**. Étant donné que les cours d'eau, les lacs et les forêts appartiennent généralement à des régions de différents pays, la coopération transfrontalière permet de résoudre efficacement les problèmes environnementaux transfrontaliers qui les concernent. Le GECT d'Amphictyony (Chypre, Grèce, Italie et France) a encouragé les autorités locales à prendre des mesures environnementales collectives dans 55 municipalités<sup>222</sup>. Le développement de services municipaux transfrontaliers économes en énergie entre des régions lettonnes et estoniennes a abouti à une amélioration de l'éclairage des rues (au moyen d'une technologie d'éclairage à haut rendement) et à d'autres mesures d'économie d'énergie qui ont contribué à sensibiliser l'opinion publique par rapport aux questions environnementales et à découvrir ces questions grâce au partage d'expériences concernant les approches efficaces<sup>223</sup>. Par ailleurs, la prestation transfrontalière de services ne couvre pas nécessairement un seul type de service. Le programme de coopération transfrontalière France-Espagne-Andorre (programme opérationnel 2007-2013), par exemple, couvre le développement économique, la protection de l'environnement, l'accessibilité et la promotion des infrastructures dans la région<sup>224</sup>. Il en résulte une action coordonnée de promotion de tous les aspects de l'économie durable dans la région. La coopération transfrontalière en matière de SI(E)G peut donc contribuer de façon significative à la durabilité de l'Union européenne, pour autant que cette coopération bénéficie d'un soutien financier et politique suffisant.

Quels que soient les avantages, la réalisation de projets impliquant les FS est jugée très bureaucratique vu la lourdeur du travail administratif requis en cours de projet<sup>225</sup>. Les problèmes les plus fréquemment cités dans le contexte de l'utilisation des FS sont

<sup>219</sup> Politique régionale de l'Union européenne, «Les régions comme partenaires. L'objectif «coopération territoriale européenne»». Inforegio panorama. N° 24, décembre 2007, 6 p.

<sup>220</sup> Pour de plus amples informations, voir <http://www.lietuva-polska.eu/index.php?2207622484>.

<sup>221</sup> Pour de plus amples informations, voir [www.esparama.Lituanie](http://www.esparama.Lituanie) (en lituanien).

<sup>222</sup> Metis GmbH, EGTC Developments on the Ground: added value and solutions to problems, Numéro de catalogue: QG-80-10-186-EN-C, ISBN: 978-92-824-2522-0, DOI: 10.2860/41298, 31 p.

<sup>223</sup> Pour de plus amples informations, voir [www.bsrinterreg3a.net](http://www.bsrinterreg3a.net)

<sup>224</sup> <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/08/314&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=fr>

<sup>225</sup> LIGA.Fokus 1, Evaluation of Border Regions in the European Union (EUREGIO) Rapport final, avril 2008, 54 p.

notamment<sup>226</sup>: les formulaires complexes de demande et de facturation, les échéances serrées de soumission des documents et la longueur des processus décisionnels. Toutes ces contraintes peuvent provoquer des retards de lancement et gêner l'avancement du projet, ou encore provoquer un manque de préparation des partenaires potentiels des projets. Il est donc nécessaire de rendre l'administration des programmes des FS moins bureaucratique et plus conviviale pour la coopération transfrontalière, transnationale ou interrégionale<sup>227</sup>.

En conclusion, les **projets de coopération transfrontalière** sont des cas particuliers de prestation de SI(E)G. Les obstacles à cette prestation sont liés à la nécessité d'une action coordonnée du point de vue technique, économique, financier, politique et culturel. Cette forme de coopération apporte des avantages aux habitants des régions concernées, mais aussi à ceux des **régions voisines**. La pertinence territoriale confirme parfois que des **FS ont été utilisés pour surmonter des obstacles nationaux**. Cet effort nécessite un projet d'ampleur au moins régionale. Les FS contribuent à promouvoir les SI(E)G transfrontaliers en assurant le **financement nécessaire ainsi que le développement des compétences nécessaires**. Des normes pourraient être créées au niveau de l'Union européenne de façon à surmonter les obstacles juridiques et à faciliter les conditions contractuelles entre les pays concernés. Cette tâche complexe devrait offrir une flexibilité suffisante pour intégrer les différentes législations nationales et les exigences réglementaires en jeu. Cette flexibilité pourrait prendre la forme d'une harmonisation des différents types de services (par secteur) ou d'un instrument horizontal comportant des règles générales, auquel s'ajouteraient des législations sectorielles.

### 3.8. Prestation de SIG et gouvernance

Quels que soient les modes de prestation et les structures organisationnelles des SI(E)G, les autorités publiques sont responsables de certaines décisions importantes concernant le bon déroulement, la qualité et la durabilité de ces services.

Cette responsabilité est plus importante encore lorsque l'on considère les objectifs globaux de cohésion (économique, sociale et territoriale) englobés dans une vision globale de développement sociétal et durable. L'État nation est bien sûr chargé de veiller à ce que ses régions isolées ou ultrapériphériques soient desservies adéquatement par des SI(E)G. On remarquera cependant que certains objectifs sociopolitiques liés à la cohésion peuvent être incompatibles (viabilité financière d'un service et accès universel pour tous) ou difficiles à gérer (planification territoriale vs. mobilité et accès au service dans un centre urbain).

La responsabilité politique est soulignée dans les régions en retard de développement, où les besoins et demandes en services de base sont particulièrement importants. Des aspects particulièrement importants dans de tels cas sont le suivi et le contrôle de la bonne utilisation des moyens financiers dégagés, la bonne gestion d'un développement adéquat du service et de son organisation et la satisfaction des besoins et attentes des citoyens et des entreprises (par ex. en créant des outils de participation démocratique pour toutes les parties concernées).

---

<sup>226</sup> Survey of Cross-border cooperation healthcare project bodies, LIGA . Fokus 1, 54 p.

<sup>227</sup> Avis du Comité des régions sur les «Stratégies pour la promotion de la coopération transfrontière et interrégionale dans une Europe élargie — un document fondamental et d'orientation pour l'avenir» (2002/C 192/09), Journal officiel des Communautés européennes, 12.8.2002.

Un aspect essentiel à prendre en considération pour l'analyse des études de cas du point de vue de leur gouvernance et de la responsabilité politique est que ces cas offrent différents exemples de **processus décisionnels dans un cadre consolidé et commun tel que la politique européenne de cohésion**. Par conséquent, les États membres ont organisé leurs cadres décisionnels de différentes façons, mais ils continuent de respecter les exigences de la politique de cohésion.

Il serait probablement exagéré de dire qu'il existe des signes concrets d'une approche commune à l'échelle européenne, mais on peut quand même souligner quelques tendances communes liées au mécanisme de financement européen de ces projets. On constate tout d'abord que dans la plupart des projets analysés, les responsabilités décisionnelles étaient réparties entre plusieurs autorités à différents niveaux institutionnels: niveau européen, national, régional et local. Dans un **contexte de gouvernance à plusieurs niveaux, en fait, les compétences de politique sont décentralisées et réparties entre plusieurs niveaux décisionnels**.

Dans le contexte de la prestation de SI(E)G, les pouvoirs **européens, centraux, régionaux et locaux sont chargés de concentrer les ressources** sur les besoins identifiés comme étant prioritaires pour régler les problèmes de disparités économiques, sociales et territoriales au niveau régional.

Le projet sélectionné pour l'Italie en est un exemple pertinent. Les principales parties concernées étaient le ministère de l'économie et des finances, le ministère des infrastructures et des transports et la région de Sicile: Département de planification, Département des transports et Autorité environnementale régionale, Circumetnea Rail – Administration gouvernementale (un organe public dirigé par un commissaire gouvernemental), les municipalités de Catane et Misterbianco, la Société municipale des transports de Catane (un prestataire public interne de Catane) et Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (intégration intermodale). Cette liste est révélatrice de l'implication de nombreuses institutions à différents niveaux. D'autres projets ont suivi une approche similaire.

Dans certains cas, le nombre d'institutions impliquées est nettement moins important. Dans l'étude de cas hongroise (infrastructure d'accueil des enfants), par exemple, seules les autorités locales ont joué un rôle dans le projet, sans participation des autorités nationales ou régionales. Le projet néerlandais (éducation et prise en charge des enfants) a suivi une approche similaire.

Dans ces cas, c'est l'ampleur financière modeste de l'intervention (surtout dans le cas hongrois) qui décourage la mise en place d'un partenariat institutionnel dont la gestion et la coordination créeraient plus de problèmes que d'avantages du point de vue organisationnel. La participation d'une grande variété d'institutions n'est pas automatiquement synonyme de bonne gouvernance, puisqu'il faut **coordonner de nombreux acteurs à différents niveaux** et assurer une **répartition efficace des compétences et prérogatives**. La **subsidiarité et la coordination** sont deux aspects de la gouvernance à plusieurs niveaux auxquels ils convient d'accorder une grande attention parce qu'ils nécessitent des ressources importantes. Dans certaines circonstances, l'investissement dans un tel effort ne se justifie peut-être pas. Lorsque l'ampleur financière d'un projet est importante, par contre, l'approche correcte doit être d'impliquer dans le processus décisionnel toutes les institutions intéressées.

**Encadré 14: La Société autoroutière nationale slovaque****LA SOCIÉTÉ AUTOROUTIÈRE NATIONALE SLOVAQUE**

En 2005, un nouveau cadre institutionnel national pour le secteur des transports a été créé en Slovaquie. Ce cadre a aussi eu une influence sur la gestion de la mise en œuvre des FS européens. Le transfert de compétences dans le domaine de la construction et de la maintenance d'autoroutes et de routes à grande vitesse de l'Administration slovaque des routes (ancien bénéficiaire) à la Société autoroutière nouvellement créée a nécessité un changement formel de bénéficiaire du projet alors que celui-ci avait déjà commencé. Le nouveau bénéficiaire appartenait à 100 % au ministère des transports, des télécommunications et de la poste. Une fois le projet terminé, la Société autoroutière nationale est responsable de la gestion, de l'exploitation et de la maintenance de la route construite. Le ministère des transports, des télécommunications et de la poste, propriétaire de cette société, exerce un contrôle global sur son fonctionnement. Seules ces deux entités ont été impliquées dans la gouvernance du projet. Le financement du projet via le FEDER et le budget national a reposé sur l'octroi d'une subvention non remboursable entre le ministère et le bénéficiaire. Le contrat, utilisé pour tous les projets financés par les FS, a précisé exactement l'obligation du bénéficiaire de ne pas changer la finalité des résultats du projet ni sa propriété au cours des cinq prochaines années. Le changement de bénéficiaire entraîne un transfert de toutes les responsabilités contractuelles vers la nouvelle agence.

Source: Rapport de l'étude de cas

Ainsi, **plus le budget d'un projet est important, plus il est nécessaire de mettre en place un cadre décisionnel complexe et articulé, avec de nombreux acteurs impliqués à différents niveaux institutionnels.** La plupart des études de cas se conforment à ce paradigme, à l'exception du cas slovaque. En Slovaquie, malgré l'importance de l'investissement consenti, seule une société autoroutière nationale et le ministère des transports ont été impliqués (voir encadré 14).

En outre, afin de garantir une subsidiarité et une coordination effective entre partenaires, **il est absolument vital d'avoir un leadership fort, capable de canaliser et d'adapter les différents intérêts impliqués en faveur d'un objectif commun.** Un leadership politique clair et une direction forte permettent aux projets de se développer de façon cohérente et de se conformer à un calendrier strict. Dans le cas contraire, la gouvernance à plusieurs niveaux peut avoir un effet négatif et entraver la réalisation du projet en paralysant le processus décisionnel.

L'étude de cas italienne illustre la gouvernance à plusieurs niveaux de qualité, avec une utilisation efficace des pouvoirs par les échelons inférieurs de la hiérarchie et des accords clairs concernant les différents rôles des partenaires grâce au leadership de la région de Sicile. Plus spécifiquement, un partenariat formel a été créé entre les partenaires nationaux par la signature d'un accord-cadre en 2001. En outre, l'administration gouvernementale de Circumetnea Rail et la région de Sicile ont signé un accord relatif à l'intervention le 29 janvier 2001. En 2005, Circumetnea rail, le ministère des transports, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A et la municipalité de Catane ont signé un mémorandum d'accord visant à intégrer les différents modes de transport dans la région. Le chemin de fer Circumetnea est dirigé aujourd'hui par un commissaire gouvernemental représentant l'État.

Le cas français est similaire dans ce sens, puisqu'il a eu recours à une concertation avec un large accord de financement impliquant l'Union européenne, l'État, les collectivités locales et la société publique Réseau Ferré de France ainsi qu'Électricité de France et France Telecom. Enfin, certaines villes ont parfois participé à un partenariat via des opérations à distance. L'ensemble du processus décisionnel a été dirigé par Réseau Ferré de France, la société chargée de coordonner les différents partenaires de cofinancement et de définir clairement leurs rôles sur la base d'une large consultation avec l'organisation de panels techniques et de comités de pilotage.

De façon plus générale, l'analyse des études de cas semble indiquer qu'il y a eu peu de retards importants dans les décisions et dans la réalisation du projet causés par des discussions entre les institutions ou par un manque de leadership, à l'exception notable du projet allemand.

Au cours du processus d'approbation du planning, la majorité des médias, des ONG et des citoyens étaient vivement opposés au projet autoroutier allemand. Ils supposaient que le nouveau pont allait empiéter sur une structure médiévale à Stralsund et mettre en péril le statut de cette ville en tant que site du patrimoine mondial. Les défenseurs de l'environnement s'inquiétaient aussi de certains aspects écologiques de ce projet (directives européennes sur les habitats et les oiseaux). Cette situation complexe a provoqué une paralysie de la procédure, au point que la dernière partie du projet est encore en phase d'approbation.

La deuxième dimension pertinente pour l'analyse des procédures de gouvernance est une composante de la gouvernance à plusieurs niveaux et concerne le **principe de partenariat**<sup>228</sup>. Selon ce principe, les autorités publiques doivent gérer les responsabilités via une participation globale des parties prenantes institutionnelles, économiques et sociales, qui apportent des contributions essentielles. L'objectif est de faire en sorte que les décisions relatives au financement du projet soient prises uniquement une fois que toutes les parties prenantes ont été consultées, que toutes les informations sont disponibles et que les analyses nécessaires ont été effectuées. En fait, les administrateurs publics ne peuvent pas compter uniquement sur la hiérarchie pour réaliser leurs objectifs. Ils doivent parvenir à un consensus et partager les décisions. Ainsi, l'application du mécanisme de partenariat dans le cadre d'une gouvernance à plusieurs niveaux nécessite que **la principale autorité responsable de la mise en œuvre des projets** (en général le coordinateur du projet) **consulte non seulement les autres organes institutionnels, mais aussi les organes non institutionnels ayant un intérêt dans le projet** afin de discuter de la meilleure stratégie à adopter et de la conception du service.

Les données des études de cas semblent indiquer que la plupart des projets ont créé un partenariat institutionnel pour la prise de décisions. Dans la plupart des cas, de nombreuses parties prenantes étaient impliquées dans ce processus: des administrateurs publics, des propriétaires d'infrastructures, des opérateurs de services ainsi que des sociétés privées, des experts techniques, des représentants des organes territoriaux et des associations de défense de l'environnement. **Plus les parties prenantes sont variées, plus on peut penser que la planification du projet s'est faite de façon transparente.**

---

<sup>228</sup> Avec la complémentarité, la cohérence, la coordination, la conformité, l'additionalité, la proportionnalité, l'égalité entre les sexes et le développement durable, le principe de partenariat est l'un des piliers qui régissent l'architecture et l'approche stratégique actuelles de la politique européenne de cohésion pour la période de mise en œuvre 2007-2013. Ce concept est défini à l'article 11 du règlement portant provisions générales sur les FS (Rég. n° 1083/2006) comme une coopération étroite entre la Commission et chaque État membre dans la poursuite des objectifs des Fonds.

C'est par exemple le cas en Autriche. Les parties prenantes impliquées dans ce projet étaient: le gouvernement de Styrie (Département de la stratégie et du développement, Département de la recherche, Autorité régionale de la construction); la municipalité de St-Peter ob Judenburg; EnviCare Engineering GmbH (un bureau de consultance privé de la conception technique et de la gestion globale du projet); Rotreat Abwasserreinigung GmbH (un expert privé en traitement des eaux usées chargé de mettre en œuvre la nouvelle technologie); des instituts universitaires et des professeurs d'université. La structure de gouvernance du projet se composait de trois parties principales. Il y avait d'une part un accord de financement dans le cadre du programme Objectif 2 pour la Styrie 2000-2006, entre la municipalité de St-Peter ob Judenburg et le gouvernement styrien. D'autre part, il y avait deux PPP: le contrat de consultance entre la municipalité et EnviCare et le contrat d'adaptation de la station d'épuration entre la municipalité et Rotreat. Ensuite, le contrat d'adaptation et d'exploitation a été signé entre la municipalité et Rotreat.

Le projet autrichien est l'illustration d'un mécanisme de partenariat complexe impliquant des entités publiques et privées pour la réalisation d'un objectif commun. Dans d'autres études de cas par contre, les données disponibles indiquent clairement que **l'implication des parties concernées s'est faite de façon ponctuelle et purement formelle, au lieu d'être un véritable processus de partage des décisions**. Le projet sélectionné pour la République tchèque en est un exemple. Malgré l'implication formelle d'un grand nombre d'institutions, les décisions n'ont pas réellement fait l'objet de discussions et n'ont pas été partagées du fait de **l'absence de cadre juridique clair pour les PPP et du manque d'expérience pratique**. D'autres études de cas ont connu des problèmes similaires, notamment dans l'UE-12.

Un autre point crucial est que les **utilisateurs finaux sont les seules parties prenantes à être toujours exclues du mécanisme de partenariat**. Les utilisateurs finaux n'ont été consultés que dans quelques cas exceptionnels (par ex. Malte). Les études de cas ne révèlent toutefois pas d'interactions mal ciblées et passant à côté des besoins des citoyens à cause d'un manque de consultation des utilisateurs finaux (à la seule exception du cas allemand).

Enfin, un **troisième problème est le recours aux PPP** en tant que nouvelle forme d'organisation de la prestation de services. Comme indiqué précédemment, l'organisation des services peut prendre des formes diverses. Le modèle traditionnel de prestation de services, qui implique uniquement des acteurs du secteur public, ne pose pas de problèmes majeurs en termes de gouvernance. Le recours à de nouvelles formes de prestation comme les concessions, les locations à long terme ou les PPP, par contre, suscite des problèmes relatifs aux responsabilités à assumer par les entités publiques ou leurs partenaires privés. De façon plus générale, il est complexe de définir et de spécifier toutes les dimensions et les dispositions contractuelles de la relation entre les acteurs publics et privés. Les contractants publics éprouvent des difficultés à concilier des objectifs d'intérêt collectif aux objectifs de rentabilité des entreprises privées impliquées dans la prestation des services. On notera que ce sous-chapitre opère une distinction stricte entre le public et le privé à des fins de clarté uniquement, la réalité étant nettement plus complexe.

Les **études de cas reflètent cette diversité des modes d'organisation de la prestation de services**. Le projet sélectionné pour l'Allemagne, par exemple, montre que les infrastructures ferroviaires nécessitent de nouveaux modèles de PPP et que les autorités publiques peuvent recourir à des concessions octroyées à des opérateurs privés. On observe une tendance similaire dans l'étude de cas espagnole, la gestion indirecte des services de collecte et de traitement des déchets étant confiée à des sociétés privées. Il est intéressant de noter que dans le secteur des télécommunications en Suède, la relation

entre les autorités publiques et les prestataires de SI(E)G est strictement commerciale, même si un certain degré de réglementation est maintenu (par ex. pour les règles relatives aux marchés publics et aux aides d'État).

En conclusion, **la gouvernance à plusieurs niveaux, la consultation des parties prenantes et les PPP** sont les principaux aspects qui caractérisent les procédures de gouvernance des projets sélectionnés. Ces éléments sont interconnectés et s'expliquent par la nécessité d'organiser les infrastructures et la prestation de services dans le cadre institutionnel et juridique européen et national dans un régime de marché compétitif.

Pour permettre une gouvernance efficace et éviter la paralysie du processus décisionnel, il convient de respecter le principe de subsidiarité et d'assurer la coordination des acteurs. Pour y parvenir, un **leadership clair** est essentiel. La présence d'un **leadership fort permet notamment d'attribuer et de réglementer le rôle, les responsabilités, les pouvoirs et les formes d'intervention de chaque partenaire dans le processus décisionnel.**

Le tableau ci-dessous passe en revue les principales responsabilités et les contributions des différents acteurs institutionnels impliqués dans les études de cas. Ce tableau révèle l'existence de certaines tendances générales. Les autorités nationales définissent généralement les règles, les normes, la stratégie sectorielle et les priorités, et elles apportent également les moyens financiers. Dans le cas de projets présentant une importance nationale, leur rôle peut cependant s'étendre jusqu'à inclure la conception du service ou la coordination de projets. Les principaux acteurs sont les gouvernements régionaux et les municipalités, qui sont généralement invitées à assurer un financement, à coordonner le projet et à gérer et à exploiter l'infrastructure tout en étant responsables du suivi et de l'évaluation des activités. Les prestataires de services (sociétés publiques, privées ou mixtes) sont responsables de la prestation du service, tandis que des experts techniques, souvent des sociétés privées, assurent des services de consultance et de conseil.

Tableau 13 : Rôles et responsabilités dans la gouvernance à plusieurs niveaux des SI (E)G cofinancés par les fonds structurels

Pays	Coût total EUR	Partenaire	Rôle					NOTE	
			Définition des règles et des normes	Financement	Coordination de projet	Organe de mise en œuvre	Prestation de services		Consultance/ conseil
<b>Autriche.</b> Projet «Memjet», transformation d'eau usée en eau potable	265 589	Aut. nat.		✓				Accord de financement entre la municipalité de St-Peter op Judenburg et le gouvernement styrien. Deux PPP sont en place.	
		Aut. rég.	✓						
		Aut. loc.		✓	✓		✓		
		Soc. priv.		✓		✓			✓
<b>Belgique.</b> Expansion de la plate-forme logistique multimodale de Liège	3 600 000	Aut. rég.	✓	✓				Collaboration à travers des contacts réguliers, un but et des objectifs politiques communs.	
		Aut. loc.				✓			
		Soc. priv.			✓	✓			
<b>Bulgarie.</b> Gestion des déchets: ensemble de cinq décharges régionales	65 367 906	Aut. nat.	✓	✓	✓	✓		Mémorandum de financement entre la CE et le gouvernement bulgare. Aucun document signé entre les municipalités. Pas de recours à un PPP.	
		Aut. loc.				✓			
		Soc. priv.							✓
<b>Chypre.</b> Centre contemporain de services sociaux et culturels	1 983 333	Aut. nat.	✓	✓	✓				
		Aut. loc.				✓			
		ONG					✓		
<b>République tchèque.</b> Rénovation du système de transports local de Mlada Boleslav	900 000	Aut. nat.	✓	✓				Tous les participants sont des organismes publics. Service assuré en vertu d'un contrat entre la société de transports publics et la ville.	
		Aut. rég.	✓		✓				
		Aut. loc.		✓			✓		
		Soc. priv.							✓
<b>Danemark.</b> Santé en ligne de la Baltique	2 141 731	Aut. nat.	✓	✓	✓			Aucun partenaire privé ne participe au projet, puisque les systèmes de santé nationaux des pays concernés sont chargés de l'administration publique.	
		Aut. rég.	✓	✓					
		Aut. loc.		✓					
		Inst. publ.				✓	✓		✓

Pays	Coût total EUR	Partenaire	Rôle						NOTE
			Définition des règles et des normes	Financement	Coordination de projet	Organe de mise en œuvre	Prestation de services	Consultance/ conseil	
<b>Estonie.</b> Gestion de l'eau dans les zones de captage de la rivière Emajõgi et de la rivière Võhandu	53 695 000	Aut. nat.	✓	✓	✓				Des accords de participation ont été conclus.
		Aut. rég.			✓				
		Aut. loc.	✓	✓					
		Soc. priv.					✓	✓	
<b>Finlande.</b> Rénovation et agrandissement de l'aéroport de Kuusamo	7 700 000	Aut. nat.	✓	✓					
		Aut. loc.		✓					
		Soc. pub.		✓	✓	✓			
		Soc. priv.					✓		
<b>France.</b> Électrification des lignes vosgiennes.	66 365 000	Aut. nat.	✓	✓	✓	✓			
		Aut. rég.		✓					
		Aut. loc.		✓					
		Soc. priv.					✓		
<b>Allemagne.</b> Construction de la nouvelle bretelle «B 96n Stralsund/Rügen»	158 000 000	Aut. nat.			✓				
		Aut. rég.	✓			✓	✓		
Grèce. Bridge Me (haut débit dans les montagnes)	355 000	Aut. rég.		✓					
		Aut. loc.			✓	✓	✓		
		Soc. priv.						✓	
<b>Hongrie.</b> Crèche européenne pour les enfants de Csemő	898 904	Aut. nat.	✓						Aucune implication des autorités nationales ou régionales. Des forums locaux ont été organisés régulièrement afin d'informer la communauté locale et de concilier les intérêts de toutes les parties concernées.
		Aut. loc.		✓	✓	✓			
		ONG					✓		
<b>Irlande.</b> Contournement N15 Bundoran /	74 100 000	Aut. nat.	✓	✓	✓		✓		
		Aut. loc.		✓					

Pays	Coût total EUR	Partenaire	Rôle					NOTE	
			Définition des règles et des normes	Financement	Coordination de projet	Organe de mise en œuvre	Prestation de services		Consultance/ conseil
Ballyshannon		Soc. priv.				✓		✓	
<b>Italie.</b> Extension de la section «métro» du chemin de fer Circumetnea	16 747 500	Aut. nat.	✓	✓		✓			Tous les participants au projet sont des organismes publics.
		Aut. rég.				✓		✓	
		Aut. loc.						✓	
		Soc. pub.					✓		
<b>Lettonie.</b> Services électroniques pour les citoyens et les entreprises au centre municipal d'information de Jekabpils	166 974	Aut. nat.	✓						Aucun accord formel de partenariat n'a été conclu. La municipalité s'est chargée seule de toutes les activités liées au projet et en est le bénéficiaire final. Pendant la phase de mise en œuvre cependant, elle a fait appel à plusieurs sociétés informatiques privées pour développer les infrastructures et systèmes informatiques.
		Aut. rég.	✓					✓	
		Aut. loc.		✓		✓			
		Soc. priv.					✓	✓	
<b>Lituanie.</b> Rénovation des réseaux de chauffage central de Klaipėda grâce à l'installation de technologies modernes	4 239 612	Aut. nat.	✓					✓	AB «Klaipėdos energija» a réalisé le projet seule, sans aucun partenaire. La municipalité locale détient 75,2 % des parts de cette société.
		Aut. rég.							
		Aut. loc.	✓		✓				
		Soc. priv.		✓		✓	✓		
<b>Luxembourg.</b> Extension du chemin de fer luxembourgeois au-delà de la frontière jusqu'à Volmerange-les-Mines.	7 200 000	Aut. nat.	✓	✓		✓			La Lorraine française a conclu un accord avec le Grand-duché de Luxembourg en vue d'améliorer la mobilité des travailleurs transfrontaliers entre ces deux régions.
		Aut. rég.						✓	
		Aut. loc.		✓				✓	
		Soc. pub.					✓		
<b>Malte.</b> Modernisation de la station de traitement des déchets et de l'installation de recyclage et de revalorisation de	16 747 500	Aut. nat.	✓	✓	✓	✓			Les utilisateurs finaux n'ont pas été impliqués dans la phase de réalisation du projet, mais ils ont été consultés en phase d'autorisation et d'analyse d'impact sur l'égalité.
		Aut. loc.						✓	
		Soc. pub.					✓		

Pays	Coût total EUR	Partenaire	Rôle					NOTE	
			Définition des règles et des normes	Financement	Coordination de projet	Organe de mise en œuvre	Prestation de services		Consultance/ conseil
Sant'Antnin									
<b>Pays-Bas.</b> Création d'un centre éducatif et d'accueil multiculturel à Malburgen	11 000 000	Aut. nat.	✓					Une structure de coordination a été créée entre les prestataires de services. À l'origine, le dispositif de gestion incluait uniquement des prestataires locaux.	
		Aut. loc.		✓	✓	✓			
		Soc. priv.							✓
<b>Pologne.</b> Construction du tronçon KA4E de l'autoroute A4 entre Kleszczów et Sosnica	100 500 000	Aut. nat.	✓	✓		✓		Les relations entre les institutions concernées sont régies par le droit européen et le droit national polonais, et un document spécial signé le 22 septembre 2000 définit des règles plus détaillées.	
		Aut. rég.					✓		
		Aut. loc.							✓
		Soc. pub.					✓		✓
<b>Portugal.</b> Optimisation de la centrale hydroélectrique de Socorridos	34 674 578	Aut. nat.	✓					Les autorités locales, régionales et nationales ont été impliquées dans les premières phases, mais la Compagnie d'électricité de Madère est responsable de la gestion, de l'exploitation et du contrôle du système. Un appel d'offre public a été lancé pour la construction. Aucun autre accord contractuel n'est actuellement en vigueur.	
		Aut. rég.	✓						✓
		Aut. loc.							✓
		Soc. pub.		✓	✓	✓	✓		
<b>Roumanie.</b> Réhabilitation et modernisation du système d'égouttage de Cluj	61 178 813	Aut. nat.	✓	✓	✓			Les clients potentiels n'ont été que peu consultés dans les phases initiales. Les gouvernements locaux étaient en concurrence pour obtenir l'inclusion de leurs propositions dans la liste approuvée par le ministère.	
		Aut. rég.							✓
		Aut. loc.							✓
		Inst. publ.		✓					
		Soc. pub.				✓	✓		
<b>Slovaquie.</b> R1 reliant Rudno nad Hronom à Žarnovica	63 559 646	Aut. nat.	✓	✓	✓	✓	✓	Le projet a été proposé et mis en œuvre par une seule entité; aucune implication de partenaires.	
<b>Slovénie.</b> Stations de traitement des eaux	16 776 300	Aut. nat.	✓	✓	✓	✓			
		Aut. rég.	✓						

Pays	Coût total EUR	Partenaire	Rôle						NOTE
			Définition des règles et des normes	Financement	Coordination de projet	Organe de mise en œuvre	Prestation de services	Consultance/ conseil	
usées de Celje		Aut. loc.	✓	✓			✓		
		Soc. priv.						✓	
<b>Espagne.</b> Complexe de traitement des déchets urbains à Saragosse.	42 276 969	Aut. nat.	✓		✓			✓	
		Aut. loc.	✓	✓		✓			
		Soc. priv.					✓	✓	
		Soc. pub.							
<b>Suède.</b> Développement des entreprises grâce au haut débit du futur	8 804 270	Aut. nat.	✓						
		Aut. loc.		✓	✓			✓	
		Soc. pub.		✓		✓	✓		
		Soc. priv.		✓					
<b>Royaume-Uni.</b> Gazoducs entre Gormanstown et Antrim et entre Carrickfergus et Londonderry	192 000 000	Aut. nat.	✓	✓	✓				
		Soc. priv.		✓		✓	✓	✓	

**Source:** Auteurs, sur la base des rapports des études de cas  
**Note:** Aut. loc.: autorité locale, Aut nat.: autorité nationale, Soc. priv.: société privée, Soc. pub.: société publique, Inst. publ.: institution publique, Aut. rég.: autorité régionale



## 4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'objectif de la présente étude est de conseiller la commission du développement rural du PE sur la relation entre la politique de cohésion et les SI(E)G, et de montrer dans quelle mesure et avec quelle efficacité la génération de programmes de la période 2007-2013 vise à financer les infrastructures de SI(E)G. Après avoir présenté les différentes définitions et traditions existantes en matière de SI(E)G aux niveaux national et régional ainsi que les principaux enjeux du débat politique, cette étude illustre l'utilisation réelle des FS en faveur des SI(E)G. Elle est ensuite complétée par une analyse de 27 projets (un par État membre) cofinancés par les FS au cours des périodes 2000-2006 et 2007-2013 via différents fonds et programmes dans tous les secteurs concernés des SIG/SIEG.

L'analyse présentée aux chapitres précédents permet de tirer différentes conclusions. Le présent chapitre résume ces conclusions et explique leurs conséquences du point de vue des politiques.

### 4.1. Conclusions

**1. Une première conclusion découle du fait qu'il existe des disparités importantes dans le niveau et la qualité de prestation des SI(E)G dans l'UE-27, au niveau national comme au niveau régional, et que l'investissement infrastructurel est une condition indispensable pour combler ces écarts.** La prestation de services varie selon les pays et les régions en termes d'accessibilité, de distribution, de qualité et d'efficacité. Pour la plupart des secteurs, c'est dans les pays de l'UE-12 et dans les régions rurales et périphériques que l'on observe les lacunes les plus graves dans la prestation de SI(E)G et dans la qualité des services.

Le niveau et la qualité des prestations sont étroitement liés à l'existence et à la qualité des infrastructures. Il va falloir augmenter les capacités et renforcer l'interconnexion pour mieux servir les utilisateurs, les consommateurs et les citoyens européens. Par exemple, un réseau efficient de routes, d'autoroutes, de chemins de fer, de voies aériennes et, au deuxième plan, de voies de navigation par mer, par cours d'eau et par canal, garantit l'accessibilité de toutes ces régions européennes. Dans le même ordre d'idées, des infrastructures environnementales modernes sont indispensables pour assurer des services de base tels que la distribution d'eau ou le traitement des déchets.

Certaines tendances démontrent que, selon les secteurs concernés, certaines disparités ont tendance à s'estomper et que, dans certains cas, en raison de politiques adoptées précédemment, certains pays de l'UE-12 ont progressé par rapport aux pays de l'UE-15. Les priorités d'investissement des États membres, spécifiées par les CRSN et illustrées par la répartition du budget des FS pour la période 2007-2013, reflètent généralement les besoins nationaux d'investissement des SI(E)G.

**2. Les FS jouent un rôle important, parfois décisif, en apportant des moyens conséquents pour investir dans les infrastructures de SI(E)G et en permettant un effet de levier.** Au cours de la période 2007-2013, le FEDER et le Fonds de cohésion ont investi respectivement 170 milliards et 70 milliards d'euros dans les infrastructures de base. Sur ces investissements, 40 % sont allés aux transports et au secteur de l'environnement, le reste étant réparti entre les TIC, l'énergie et les infrastructures sociales. Par ailleurs, les mécanismes de cofinancement assurent l'apport de fonds publics nationaux, et des partenariats public-privé permettent parfois de bénéficier de

fonds privés. Les principaux bénéficiaires de ces investissements considérables sont les États membres de l'UE-12.

Les analyses qualitative et quantitative de la relation entre le niveau de prestation et le financement des SI(E)G via les FS indiquent une corrélation négative, ce qui montre que les investissements sont effectivement consacrés aux régions et aux secteurs qui ont effectivement besoin de plus de SI(E)G de meilleure qualité.

Les études de cas identifient souvent un effet de levier lié à la mobilisation des fonds structurels et de cohésion. Cette mobilisation donne aux autorités locales les moyens financiers nécessaires pour assumer les investissements requis.

**3. L'existence d'infrastructures de base en bon état est une condition préalable à la prestation de services, mais ces infrastructures ne garantissent pas nécessairement ni immédiatement la prestation d'un service fiable et de qualité.**

Cela semble indiquer que la densité des infrastructures n'est pas nécessairement le meilleur indicateur du niveau de prestation des services sociaux, puisque la satisfaction de l'utilisateur est liée à la qualité du service fourni. Par conséquent, en matière de soutien financier aux investissements infrastructurels, les FS jouent un rôle important mais n'ont qu'une influence indirecte sur la prestation des services. Le financement des infrastructures engendre des effets positifs, mais il ne s'agit que d'une action ponctuelle. Pour permettre des effets positifs à long terme, une fois qu'une installation améliorée ou modifiée est en place, il convient de gérer, d'organiser, de maintenir et de financer durablement la prestation de services. Les coûts opérationnels élevés, l'impossibilité d'augmenter suffisamment les prix et l'accès/la couverture inférieurs aux prévisions sont autant de facteurs qui peuvent mettre en péril la viabilité future d'un projet malgré l'optimisme des opérateurs. Les problèmes de gestion, d'exploitation et de maintenance des infrastructures peuvent provoquer l'échec de la prestation du service.

**4. Une fois l'infrastructure financée, un aspect essentiel de la prestation des SI(E)G est le maintien d'un équilibre entre la viabilité financière à long terme et la définition de tarifs abordables.**

Les études de cas révèlent que l'investissement dans une infrastructure utilisée pour fournir un SI(E)G permet d'augmenter la qualité de ce service et (ou) la qualité de prestation de ce service. Cependant, une fois l'infrastructure construite ou rénovée, on constate souvent une augmentation des coûts d'exploitation. La question qui se pose est de savoir si, au vu de cette augmentation des coûts, le service reste néanmoins abordable. Dans les rapports des études de cas, les prix payés par les utilisateurs sont jugés abordables, et les projets sont donc en principe viables à long terme. C'est notamment le cas lorsque les gains d'efficacité suffisent à couvrir les augmentations tarifaires qui découlent de l'augmentation des coûts (par ex. le cas lituanien). Dans certains cas, **le risque que l'augmentation des coûts rende les prix inabordables est explicitement évoqué (par ex. cas estonien)**. En général cependant, même si les FS apportent des moyens financiers importants, le maintien d'un service abordable nécessite des mécanismes tels que des tarifs différenciés, des subventions croisées et, enfin, le recours à la taxation.

**5. Un rôle plus direct joué par les FS (et, plus généralement, par la politique de cohésion de l'UE) consiste à définir les normes et à encourager les bonnes pratiques dans la prestation des services essentiels.**

C'est particulièrement évident dans le cas des évolutions environnementales et technologiques (en particulier dans le secteur des télécommunications). Comme l'indiquent certaines des études de cas, la nécessité de respecter les directives européennes, les règles relatives aux marchés publics ou tout simplement l'accent mis par la stratégie de Lisbonne sur des aspects tels que les applications de haute technologie ou les technologies écologiques, ont encouragé, voire obligé les parties concernées à concevoir l'intervention selon des normes de qualité spécifiques.

**6. Enfin, les politiques européennes, et les FS en particulier, peuvent jouer un rôle essentiel dans la création de cadres juridiques et institutionnels communs pour la prestation de services d'intérêt général, malgré les différences qui existent entre les traditions et les législations nationales et régionales.** La prestation de SI(E)G nécessite normalement l'implication d'un large éventail de parties prenantes.

Elle concerne non seulement des acteurs de natures différentes (institutions et agences publiques, entreprises privées, représentants des citoyens, groupements d'intérêts locaux, ONG), mais aussi différents niveaux institutionnels. Normalement, la gouvernance nécessite des partenariats mixtes. Les FS offrent un bon cadre définissant les principales règles de fonctionnement du partenariat. Comme le montrent les études de cas, l'organisation des services peut prendre des formes diverses. Le modèle traditionnel de prestation de services, qui implique uniquement des acteurs du secteur public (autorités publiques et/ou entreprises publiques), pose généralement des problèmes mineurs en termes de gouvernance. Pour certaines formes de prestation plus modernes par contre, comme les concessions, les locations à long terme et les partenariats public-privé, il peut y avoir des problèmes liés à la définition des responsabilités assumées par les entités publiques ou leurs partenaires privés. De façon plus générale, il est assez complexe de définir et de spécifier toutes les dimensions et les dispositions contractuelles de la relation entre les acteurs publics et privés.

Le principe de partenariat a par contre été évoqué dans plusieurs études de cas comme une condition de cofinancement des projets par les FS. Bien que contraignante, cette exigence s'est révélée un facteur de réussite important pour la viabilité des projets à long terme. En fait, cette obligation améliore la bonne gestion et le fonctionnement des infrastructures après la fin de l'aide apportée par l'UE.

**7. La coopération transfrontalière dans la fourniture de services devrait devenir une priorité, surtout dans le contexte de la création d'infrastructures transnationales de transports, de communications et dans le domaine de l'énergie.** Les possibilités actuelles de prestation transfrontalière de SIG/SIEG ne sont toutefois pertinentes que pour une petite partie des projets sélectionnés et abordés dans la présente étude. Cette faible importance reflète le fait que la coopération transfrontalière n'est pas une pratique largement répandue et que le financement par les SF en faveur des programmes transfrontaliers de SI(E)G est réduit, alors qu'il est largement admis que cette approche devrait devenir prioritaire dans la prestation de SI(E)G. La fourniture transfrontalière de services peut assurer un meilleur accès aux services, améliorer la mobilité et, de façon générale, générer des retombées positives qui peuvent sortir du cadre des régions transfrontalières. Il ressort de toutes ces études de cas que la prestation de services transfrontaliers présente une architecture plus complexe que les services traditionnels en raison de la duplication des structures décisionnaires et organisationnelles, en plus des questions de responsabilité juridique. Les obstacles à la mise en œuvre et à la prestation de services transfrontaliers peuvent être d'ordre juridique, technique, économique, financier, politique ou culturel. Pourtant, les FS peuvent créer des cadres institutionnels susceptibles de surmonter certains de ces obstacles afin d'assurer l'interopérabilité et d'encourager financièrement les partenariats transfrontaliers. Par ailleurs, le financement par les FS peut contribuer à réaliser des économies d'échelle, à renforcer les capacités administratives et, en fin de compte, à renforcer la durabilité dans l'UE.

#### **4.2. Conséquences pour les politiques**

**Les SI(E)G contribuent à la cohésion sociale et territoriale, mais aussi au renforcement de la compétitivité de l'économie européenne et à l'exercice des libertés fondamentales. Nous préconisons donc une vision partagée du rôle des**

**SI (E)G et de leur contribution au modèle européen de société.** À l'heure actuelle, il s'agit là davantage d'un objectif à long terme des politiques que d'un instantané de la situation actuelle dans l'UE. Il n'existe toujours pas de définition commune ni de cadre juridique commun pour les SI(E)G, alors qu'il s'agit là de conditions essentielles pour la mise en œuvre de SI(E)G véritablement européens. Les institutions de l'UE doivent avoir conscience du rôle décisif qui est le leur dans la définition d'un cadre commun, étant donné que les politiques en matière de SIG sont définies aux niveaux national et régional. Comme on l'a vu dans le cadre de la politique de cohésion, l'UE n'est pas uniquement un partenaire financier pour la création d'infrastructures de base. Elle peut être un partenaire stratégique pour définir la norme et pour assurer un effet de levier des moyens mis en œuvre au niveau national et au niveau régional. Il faudrait faire un effort majeur en vue de convenir d'un ensemble commun de règles pour la définition, l'organisation et le financement des services d'intérêt général dans les pays et régions de l'Union européenne. Pour commencer, il est absolument nécessaire de créer une base de connaissances harmonisée et de contrôler les arrangements relatifs au niveau réel de prestation des SI(E)G et à la satisfaction des citoyens vis-à-vis de ces services. Dans cette perspective, un objectif politique à long terme devrait être de définir et d'assurer certains **SI (E)G européens** financés directement par le budget de l'UE. La commission REGI devrait considérer l'avis du Comité économique et social européen (novembre 2009) visant à étudier la valeur ajoutée et le contenu possible d'initiatives législatives par les institutions européennes afin de clarifier dans quels domaines des **SIG communautaires** pourraient être nécessaires pour réaliser les objectifs de l'Union.

**Les autorités nationales et régionales devraient avoir conscience du rôle essentiel qu'elles ont à jouer pour traduire le cadre commun européen en un ensemble d'arrangements spécifiques adaptés aux spécificités de leurs territoires.** Les régions et les gouvernements locaux ont un rôle central à jouer dans la prestation de services de base d'intérêt général. Les conditions et les besoins locaux sont au cœur d'une conception efficace des services, ce qui implique la nécessité d'une analyse territoriale spécifique et d'une évaluation des besoins de la population.

Selon le principe de subsidiarité, et surtout depuis le renforcement de son potentiel d'exécution par le nouveau TFUE, les États membres ont le pouvoir de définir, d'organiser et de financer des services d'intérêt général conformément à leurs propres traditions et exigences, tandis que l'UE esquisse des principes communs en matière d'accessibilité, de caractère abordable, de sûreté, de qualité et de protection. Les États membres devraient encourager des projets et des conditions-cadres à l'échelle nationale, et ils devraient également se charger d'élaborer une approche stratégique de la fourniture de services et garantir leur accessibilité tarifaire.

Contrairement aux services purement commerciaux, le financement de la prestation de services d'intérêt général ne peut pas être couvert par les seuls mécanismes du marché, et des mécanismes complémentaires sont nécessaires. Ces mécanismes, caractérisés par une coordination entre différentes autorités et plusieurs objectifs de politique publique et intrinsèquement liés à la prestation de services d'intérêt général, sont essentiellement créés au niveau des États membres, voire aux niveaux régional et local. Cette situation est le résultat de l'application du principe de subsidiarité.

À cet égard, les différences entre les divers services d'intérêt général ainsi que les disparités qui existent au niveau des besoins et des préférences des citoyens, des utilisateurs et des consommateurs en raison de situations économiques, sociales, géographiques, culturelles et physiques différentes devraient être respectées. Il convient de tenir dûment compte de la diversité qui caractérise ce type de services, des situations

dans lesquelles ces derniers sont fournis, des caractéristiques des fournisseurs de services et du besoin de flexibilité pour adapter les services aux divers besoins.

La principale conséquence en matière de politique concerne le fait que, dans le contexte d'une **gouvernance à plusieurs niveaux**, pour garantir une subsidiarité et une coordination effectives entre les partenaires, il est essentiel d'avoir un leadership unique (assuré par les gouvernements centraux, régionaux ou locaux) capable de canaliser et d'adapter les différents intérêts impliqués en faveur d'un objectif commun. Cet aspect est une condition importante pour le bon fonctionnement de la politique de cohésion et pour la fourniture efficace de SI(E)G, surtout du point de vue de la **coopération et de la fourniture de services transfrontalières**. Indépendamment du secteur, des spécificités territoriales et du mode de financement, un leadership politique clair et une direction forte permettent aux projets de se développer de façon cohérente et de se conformer à un calendrier strict. Dans le cas contraire, la gouvernance à plusieurs niveaux peut avoir un effet négatif et entraver la réalisation du projet en paralysant le processus décisionnel. Pour y parvenir, un facteur qui peut réellement faire la différence dans ce domaine stratégique est que l'autorité locale joue le rôle d'un «entrepreneur public» capable d'analyser en détail les besoins locaux, d'élaborer une vision stratégique afin de surmonter les difficultés, d'exploiter au mieux et de catalyser les ressources concernées et de gérer les risques afin d'arriver à des solutions créatives pour répondre à des besoins qui évoluent rapidement.



## ANNEXE I: INDICATEURS DE L'UE-27 CONCERNANT LES SI(E)G

Secteur	Indicateur	Désagr. géogr.	Année	Source originale	
Télécommunications (TIC)	Nombre de lignes téléphoniques principales par 100 habitants	NUTS 0	2006	Eurostat	
	Nombre de connexions à haut débit par 100 habitants	NUTS 0	2006	Eurostat	
	Pourcentage de ménages ayant accès à l'internet à domicile	NUTS 0	2006, 2009	Eurostat	
	Pourcentage de ménages utilisant une connexion à large bande	NUTS 0	2006, 2009	Eurostat	
	Niveaux estimés d'accès et d'utilisation des télécommunications professionnelles	NUTS 2	2004	ORATE	
	Pourcentage estimé d'entreprises ayant un site Internet propre	NUTS 2	2002	ORATE	
	Typologie comparant les niveaux d'utilisation des télécommunications par les ménages et les entreprises	NUTS 2	2004	ORATE	
	Nombre d'abonnements aux services de téléphonie mobile par 100 habitants	NUTS 0	2006	Eurostat	
	Pourcentage de disponibilité de l'administration en ligne (du côté de l'offre)	NUTS 0	2006	Eurostat	
Infrastructures sociales	Indicateurs d'éducation et de formation	NUTS 0	2006	Rapport d'étape 2006 de la CE <sup>229</sup>	
	Nombre de lits d'hôpitaux par 100 000 habitants	NUTS 2	2006	Eurostat	
	Nombre de travailleurs de la santé par 100 000 habitants	NUTS 2	2006	Eurostat	
	Nombre moyen d'heures hebdomadaires d'accompagnement formel – Enfants entre 3 ans et l'âge minimal de scolarité obligatoire	NUTS 0	2006	Eurostat	
	Nombre moyen d'heures hebdomadaires d'accompagnement formel – Enfants de moins de 3 ans	NUTS 0	2006	Eurostat	
	Pourcentage de personnes dont les besoins médicaux sont insatisfaits	NUTS 0	2006	Eurostat	
Environnement et énergie	Pourcentage de la population connectée à l'eau courante	NUTS 0	2006	Eurostat	
	Nombre d'installations de traitement des eaux par 100 000 habitants	NUTS 0	2006	Eurostat	
	Pourcentage des installations de traitement des eaux usées appliquant au moins un traitement secondaire	NUTS 0	2006	Eurostat	
	Traitement total des déchets (tonnes par habitant) et pourcentage des déchets traités pour le recyclage et la génération d'énergie	NUTS 0	2006	Eurostat	
	Pourcentage d'électricité générée à partir de sources renouvelables par rapport à la consommation totale d'électricité	NUTS 0	2006	Eurostat	
	Pollution atmosphérique	Échantillon de villes		Enquête de 2007 sur la perception de la qualité de vie dans 72 villes <sup>230</sup>	
Transport et accessibilité	Densité d'autoroutes par superficie et population	NUTS 2	2006	Eurostat	
	Densité d'autres routes par superficie et population	NUTS 2	2006	Eurostat	
	Densité des chemins de fer par superficie et population	NUTS 2	2006	Eurostat	
	Nombre de vols passagers	NUTS 2	2006	Eurostat	
	Accessibilité potentielle par route (espace ORATE = 100)		NUTS 3	2001	ORATE
				2006	ORATE
Accessibilité potentielle par rail (espace ORATE = 100)		NUTS 3	2001	ORATE	
			2006	ORATE	

<sup>229</sup> Commission européenne (2006d).

<sup>230</sup> Commission européenne (2007).

Secteur	Indicateur	Désagr. géogr.	Année	Source originale
	Accessibilité potentielle par air (espace ORATE = 100)	NUTS 3	2001	ORATE
			2006	ORATE
	Accessibilité potentielle multimodale (espace ORATE = 100)	NUTS 3	2001	ORATE
			2006	ORATE
	Satisfaction des transports publics	Échantillon de villes		Enquête de 2007 sur la qualité de vie dans 72 villes (CE 2007b)
	Part des véhicules de transport urbain de moins de deux ans	NUTS 0	2006	Eurostat

Source: Auteurs

## ANNEXE II : DONNÉES FEDER

Tableau 14: Allocation du FEDER pour la période 2000-2006

Pays	Secteurs SI (E)G															Total SI (E)G		Autres secteurs		Total FEDER
	Infrastructures de transport			Infrastructures de télécommunications et société de l'information			Infrastructures énergétiques			Infrastructures environnementales			Infrastructures sociales et santé publique			Millions EUR	% du total FEDER	Millions EUR	% du total FEDER	Millions EUR
	Millions EUR	% des SI (E)G totaux	% du total FEDER	Millions EUR	% des SI (E)G totaux	% du total FEDER	Millions EUR	% des SI (E)G totaux	% du total FEDER	Millions EUR	% des SI (E)G totaux	% du total FEDER	Millions EUR	% des SI (E)G totaux	% du total FEDER					
AT	5,27	10,72	0,59	13,39	27,22	1,49	18,89	38,40	2,11	9,09	18,48	1,01	2,55	5,18	0,28	49,19	5,49	846,86	94,51	896,05
BE	27,42	29,44	3,17	32,69	35,10	3,78	11,35	12,18	1,31	19,19	20,61	2,22	2,49	2,67	0,29	93,14	10,76	772,25	89,24	865,38
BG	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
CY	1,68	23,51	6,00	2,67	37,38	9,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,80	39,11	9,98	7,15	25,50	20,88	74,50	28,02
CZ	266,63	55,04	27,05	43,59	9,00	4,42	24,98	5,16	2,53	104,20	21,51	10,57	45,03	9,29	4,57	484,42	49,15	501,15	50,85	985,56
DE	3 493,85	66,07	22,41	221,64	4,19	1,42	55,95	1,06	0,36	1 498,75	28,34	9,61	17,78	0,34	0,11	5 287,98	33,92	10 300,28	66,08	15 588,26
DK	3,57	11,92	2,43	16,95	56,62	11,53	2,72	9,07	1,85	5,03	16,80	3,42	1,67	5,58	1,14	29,94	20,36	117,09	79,64	147,03
EE	33,19	25,17	14,26	6,71	5,09	2,88	5,43	4,12	2,33	3,34	2,53	1,43	83,18	63,09	35,73	131,84	56,63	100,98	43,37	232,82
ES	10 312,02	58,28	36,79	939,85	5,31	3,35	226,64	1,28	0,81	4 290,59	24,25	15,31	1 925,06	10,88	6,87	17 694,17	63,13	10 331,99	36,87	28 026,16
FI	31,02	27,83	3,39	37,98	34,07	4,15	8,41	7,55	0,92	26,11	23,42	2,85	7,95	7,13	0,87	111,47	12,17	804,72	87,83	916,19
FR	1 074,63	39,96	12,99	526,91	19,59	6,37	113,14	4,21	1,37	677,61	25,20	8,19	296,84	11,04	3,59	2 689,13	32,51	5 582,32	67,49	8 271,45
GR	6 736,00	64,39	44,38	1 344,75	12,85	8,86	178,57	1,71	1,18	920,28	8,80	6,06	1 281,63	12,25	8,44	10 461,23	68,92	4 716,82	31,08	15 178,05
HU	275,71	41,01	22,25	94,44	14,05	7,62	15,17	2,26	1,22	64,11	9,54	5,17	222,85	33,15	17,98	672,28	54,24	567,10	45,76	1 239,38
IE	1 134,38	77,54	58,12	90,41	6,18	4,63	22,86	1,56	1,17	215,23	14,71	11,03	0,00	0,00	0,00	1 462,88	74,95	488,81	25,05	1 951,69
IT	3 782,23	50,04	20,17	1 221,54	16,16	6,51	290,04	3,84	1,55	1 938,82	25,65	10,34	325,29	4,30	1,73	7 557,94	40,30	11 197,69	59,70	18 755,62
LT	142,36	39,77	24,38	52,03	14,54	8,91	60,03	16,77	10,28	6,61	1,85	1,13	96,90	27,07	16,60	357,93	61,30	226,01	38,70	583,94
LU	2,36	16,65	5,36	2,36	16,65	5,36	4,73	33,35	10,74	4,73	33,35	10,74	0,00	0,00	0,00	14,17	32,20	29,83	67,80	44,00
LV	93,75	46,67	24,54	20,38	10,14	5,33	19,71	9,81	5,16	29,55	14,71	7,74	37,51	18,67	9,82	200,90	52,59	181,14	47,41	382,04
MT	12,38	34,93	26,50	0,65	1,84	1,39	0,20	0,57	0,43	19,29	54,44	41,31	2,91	8,22	6,24	35,44	75,88	11,26	24,12	46,70
NL	51,81	36,55	5,34	59,21	41,77	6,10	1,01	0,71	0,10	6,75	4,76	0,70	22,96	16,20	2,37	141,75	14,60	829,16	85,40	970,91
PL	2 172,00	63,50	43,68	523,18	15,30	10,52	107,98	3,16	2,17	397,69	11,63	8,00	219,47	6,42	4,41	3 420,33	68,78	1 552,46	31,22	4 972,79
PT	3 228,87	46,71	24,34	600,69	8,69	4,53	387,62	5,61	2,92	837,58	12,12	6,31	1 858,20	26,88	14,01	6 912,96	52,12	6 351,23	47,88	13 264,20
RO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SE	75,28	40,66	8,55	89,32	48,25	10,14	6,89	3,72	0,78	4,97	2,68	0,56	8,68	4,69	0,99	185,14	21,02	695,68	78,98	880,82
SI	8,31	22,40	6,09	12,19	32,84	8,93	8,30	22,38	6,08	8,30	22,38	6,08	0,00	0,00	0,00	37,11	27,18	99,41	72,82	136,52
SK	242,82	59,50	39,76	10,61	2,60	1,74	4,76	1,17	0,78	91,73	22,48	15,02	58,21	14,26	9,53	408,12	66,82	202,62	33,18	610,74
UK	582,27	40,72	6,75	480,85	33,63	5,57	74,19	5,19	0,86	149,98	10,49	1,74	142,61	9,97	1,65	1 429,90	16,57	7 197,26	83,43	8 627,17
<b>Total des pays</b>	<b>33 789,80</b>	<b>56,43</b>	<b>27,34</b>	<b>6 445,00</b>	<b>10,76</b>	<b>5,21</b>	<b>1 649,59</b>	<b>2,75</b>	<b>1,33</b>	<b>11 329,55</b>	<b>18,92</b>	<b>9,17</b>	<b>6 662,57</b>	<b>11,13</b>	<b>5,39</b>	<b>59 876,51</b>	<b>48,44</b>	<b>63 725,00</b>	<b>51,56</b>	<b>123 601,51</b>
Transfrontalier	803,33	44,58	13,25	531,59	29,50	8,77	77,55	4,30	1,28	251,31	13,95	4,14	138,35	7,68	2,28	1 802,13	29,72	4 262,16	70,28	6 064,29
<b>TOTAL (national et transfrontalier)</b>	<b>34 593,13</b>	<b>56,09</b>	<b>26,68</b>	<b>6 976,58</b>	<b>11,31</b>	<b>5,38</b>	<b>1 727,15</b>	<b>2,80</b>	<b>1,33</b>	<b>11 580,85</b>	<b>18,78</b>	<b>8,93</b>	<b>6 800,92</b>	<b>11,03</b>	<b>5,24</b>	<b>61 678,63</b>	<b>47,57</b>	<b>67 987,17</b>	<b>52,43</b>	<b>129 665,80</b>

Source: Auteurs sur la base des données de la DG REGIO

**Tableau 15 : Allocation du FEDER pour la période 2007-2013**

Pays	Secteurs SI (E)G															Total SI (E)G		Autres secteurs		Total FEDER
	Transport			Société de l'information			Énergie			Protection et risques environnementaux			Investissement dans les infrastructures sociales			Millions EUR	% du total FEDER	Millions EUR	% du total FEDER	
	Millions EUR	% des SI (E)G totaux	% du total FEDER	Millions EUR	% des SI (E)G totaux	% du total FEDER	Millions EUR	% des SI (E)G totaux	% du total FEDER	Millions EUR	% des SI (E)G totaux	% du total FEDER	Millions EUR	% des SI (E)G totaux	% du total FEDER					
AT	8,36	12,46	1,23	19,07	28,42	2,80	30,19	45,00	4,44	9,07	13,53	1,33	0,40	0,59	0,06	67,10	9,87	612,97	90,13	680,07
BE	53,71	32,07	5,42	20,70	12,36	2,09	25,83	15,42	2,61	65,50	39,11	6,61	1,73	1,03	0,17	167,47	16,91	822,81	83,09	990,28
BG	1 913,80	47,80	34,87	72,12	1,80	1,31	243,15	6,07	4,43	1 528,59	38,18	27,85	246,36	6,15	4,49	4 004,02	72,96	1 484,15	27,04	5 488,17
CY	59,61	22,05	12,10	15,30	5,66	3,11	5,95	2,20	1,21	179,87	66,52	36,51	9,67	3,58	1,96	270,39	54,88	222,27	45,12	492,67
CZ	7 515,03	49,39	33,36	1 011,10	6,64	4,49	1 190,03	7,82	5,28	4 279,26	28,12	19,00	1 221,32	8,03	5,42	15 216,75	67,55	7 311,34	32,45	22 528,08
DE	3 149,28	52,81	19,55	339,31	5,69	2,11	479,13	8,04	2,97	1 461,44	24,51	9,07	533,71	8,95	3,31	5 962,86	37,02	10 145,10	62,98	16 107,96
DK	0,00	0,00	0,00	33,09	100,00	12,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	33,09	12,99	221,70	87,01	254,79
EE	682,25	32,40	22,65	74,85	3,55	2,49	73,58	3,49	2,44	756,89	35,95	25,13	517,87	24,60	17,19	2 105,43	69,90	906,52	30,10	3 011,94
ES	7 375,71	45,67	27,73	1 138,04	7,05	4,28	461,21	2,86	1,73	6 326,67	39,18	23,78	847,92	5,25	3,19	16 149,55	60,71	10 450,85	39,29	26 600,41
FI	34,13	13,32	3,49	143,53	56,02	14,69	44,93	17,53	4,60	33,63	13,12	3,44	0,00	0,00	0,00	256,22	26,21	721,18	73,79	977,40
FR	926,81	25,87	11,51	626,96	17,50	7,78	557,54	15,56	6,92	1 201,96	33,55	14,92	269,45	7,52	3,35	3 582,72	44,48	4 471,95	55,52	8 054,67
GR	5 183,64	42,12	32,71	1 556,70	12,65	9,82	625,18	5,08	3,95	3 536,46	28,74	22,32	1 404,78	11,41	8,86	12 306,76	77,66	3 539,70	22,34	15 846,46
HU	5 490,17	36,38	25,79	749,49	4,97	3,52	359,09	2,38	1,69	5 993,89	39,72	28,15	2 497,06	16,55	11,73	15 089,70	70,87	6 202,36	29,13	21 292,06
IE	26,40	21,15	7,03	36,00	28,85	9,59	38,00	30,45	10,12	24,40	19,55	6,50	0,00	0,00	0,00	124,80	33,25	250,56	66,75	375,36
IT	3 847,29	35,87	18,30	1 621,07	15,11	7,71	1 874,97	17,48	8,92	2 305,86	21,50	10,97	1 076,13	10,03	5,12	10 725,32	51,01	10 301,98	48,99	21 027,31
LT	1 530,17	39,00	26,62	240,09	6,12	4,18	437,43	11,15	7,61	936,25	23,87	16,29	779,14	19,86	13,56	3 923,08	68,26	1 824,10	31,74	5 747,19
LU	0,00	0,00	0,00	1,26	17,24	5,00	2,27	31,03	9,00	3,79	51,72	15,00	0,00	0,00	0,00	7,32	29,00	17,92	71,00	25,24
LV	1 173,29	41,77	29,48	189,36	6,74	4,76	127,40	4,54	3,20	792,69	28,22	19,92	526,13	18,73	13,22	2 808,88	70,58	1 170,91	29,42	3 979,79
MT	184,30	33,86	25,31	27,00	4,96	3,71	34,84	6,40	4,78	239,06	43,92	32,83	59,08	10,85	8,11	544,28	74,75	183,84	25,25	728,12
NL	39,86	16,87	4,80	67,22	28,44	8,10	49,39	20,90	5,95	67,55	28,58	8,14	12,34	5,22	1,49	236,36	28,48	593,64	71,52	830,00
PL	22 677,48	56,48	40,85	3 714,35	9,25	6,69	2 219,79	5,53	4,00	8 808,77	21,94	15,87	2 732,67	6,81	4,92	40 153,06	72,33	15 361,62	27,67	55 514,68
PT	2 785,25	34,46	18,69	689,54	8,53	4,63	269,36	3,33	1,81	2 615,23	32,36	17,55	1 722,88	21,32	11,56	8 082,25	54,25	6 816,93	45,75	14 899,17
RO	5 330,29	45,83	34,33	444,85	3,82	2,86	603,76	5,19	3,89	4 690,12	40,32	30,20	561,88	4,83	3,62	11 630,92	74,90	3 897,97	25,10	15 528,89
SE	63,20	26,24	6,76	102,37	42,51	10,95	61,52	25,54	6,58	13,74	5,71	1,47	0,00	0,00	0,00	240,83	25,77	693,71	74,23	934,54
SI	986,20	46,47	29,50	108,60	5,12	3,25	159,89	7,53	4,78	769,54	36,26	23,02	98,18	4,63	2,94	2 122,41	63,50	1 220,14	36,50	3 342,55
SK	3 425,30	44,37	34,74	1 163,54	15,07	11,80	168,84	2,19	1,71	1 865,30	24,16	18,92	1 096,18	14,20	11,12	7 719,15	78,28	2 141,87	21,72	9 861,02
UK	273,26	20,29	5,16	398,57	29,60	7,53	280,58	20,84	5,30	356,35	26,46	6,73	37,85	2,81	0,71	1 346,60	25,43	3 948,65	74,57	5 295,26
<b>Total des pays</b>	<b>74 734,79</b>	<b>45,33</b>	<b>28,70</b>	<b>14 604,09</b>	<b>8,86</b>	<b>5,61</b>	<b>10 423,85</b>	<b>6,32</b>	<b>4,00</b>	<b>48 861,87</b>	<b>29,64</b>	<b>18,76</b>	<b>16 252,72</b>	<b>9,86</b>	<b>6,24</b>	<b>164 877,32</b>	<b>63,31</b>	<b>95 536,75</b>	<b>36,69</b>	<b>260 414,08</b>
Transfrontalier	1 039,23	28,66	13,32	552,38	15,23	7,08	332,20	9,16	4,26	1 256,58	34,66	16,11	445,54	12,29	5,71	3 625,94	46,49	4 173,34	53,51	7 799,28
<b>TOTAL (national et transfrontalier)</b>	<b>75 774,02</b>	<b>44,97</b>	<b>28,25</b>	<b>15 156,47</b>	<b>8,99</b>	<b>5,65</b>	<b>10 756,05</b>	<b>6,38</b>	<b>4,01</b>	<b>50 118,46</b>	<b>29,74</b>	<b>18,69</b>	<b>16 698,26</b>	<b>9,91</b>	<b>6,23</b>	<b>168 503,26</b>	<b>62,82</b>	<b>99 710,10</b>	<b>37,18</b>	<b>268 213,36</b>

Source: Auteurs sur la base des données de la DG REGIO

**Tableau 16: Allocation du FEDER dans les sous-secteurs des télécommunications (% du total du secteur) pour la période 2000-2006**

Pays	Infrastructures de base	Technologies de l'information et de la communication (y compris mesures de sécurité et de transmission sûre)	Services et applications pour les PME (commerce et transactions électroniques, éducation et formation, réseaux)	Services et applications pour le citoyen (santé, administration, éducation)	Infrastructures de télécommunications et société de l'information - autres	Total
AT	34,56 %	8,60 %	24,10 %	32,75 %	0,00 %	13 390 293,10
BE	67,49 %	4,70 %	23,89 %	3,93 %	0,00 %	32 689 688,75
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	2 671 529,14
CZ	22,07 %	56,73 %	0,31 %	13,13 %	7,76 %	43 587 329,85
DE	12,74 %	34,86 %	12,99 %	21,42 %	17,99 %	221 644 337,06
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	16 951 261,49
EE	0,00 %	11,66 %	9,30 %	79,04 %	0,00 %	6 711 886,60
ES	14,08 %	11,02 %	11,31 %	62,39 %	1,21 %	939 849 334,26
Coopération transfrontalière de l'UE (TF+RG)	15,91 %	24,23 %	19,18 %	25,31 %	15,38 %	531 588 383,77
FI	48,66 %	0,00 %	48,84 %	2,50 %	0,00 %	37 980 287,60
FR	44,78 %	12,10 %	13,36 %	14,34 %	15,42 %	526 905 882,70
GR	18,10 %	18,15 %	18,22 %	45,40 %	0,13 %	1 344 752 727,20
HU	35,04 %	0,00 %	64,96 %	0,00 %	0,00 %	94 442 328,00
IE	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	90 412 800,00
IT	25,49 %	37,01 %	14,66 %	8,38 %	14,46 %	1 221 540 689,68
LT	38,92 %	0,00 %	0,00 %	61,08 %	0,00 %	52 031 057,94
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	2 359 200,00
LV	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	20 381 000,00
MT	0,00 %	14,40 %	12,26 %	73,33 %	0,00 %	650 850,00
NL	18,36 %	18,83 %	46,27 %	16,53 %	0,00 %	59 211 025,05
PL	32,62 %	32,62 %	28,82 %	5,94 %	0,00 %	523 175 749,51
PT	10,94 %	29,46 %	9,49 %	43,92 %	6,18 %	600 692 348,89
SE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	1,61 %	98,39 %	89 320 308,91
SI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	12 187 993,72
SK	0,00 %	0,00 %	3,12 %	96,88 %	0,00 %	10 607 682,75
UK	5,19 %	20,66 %	41,62 %	26,18 %	6,34 %	480 848 812,97

Source: Auteurs sur la base des données de la DG REGIO

**Tableau 17 : Allocation du FEDER dans les sous-secteurs des télécommunications (% du total du secteur) pour la période 2007-2013**

Pays	Infrastructures téléphoniques (y compris réseaux à large bande)	Technologies de l'information et de la communication (y compris mesures de sécurité et de transmission sûre)	Technologies de l'information et de la communication (RTE-TIC)	Services et applications pour les PME (commerce et transactions électroniques, éducation et formation, réseaux, etc.)	Autres mesures d'amélioration de l'accès et de l'efficacité d'utilisation des TIC par les PME	Services et applications pour les citoyens (santé en ligne, administration en ligne, apprentissage en ligne, inclusion en ligne, etc.)	Total
AT	2,63 %	22,20 %	0,00 %	40,25 %	34,92 %	0,00 %	19 070 085
BE	73,63 %	4,83 %	0,00 %	7,25 %	14,30 %	0,00 %	20 697 679
BG	18,87 %	4,72 %	0,00 %	44,20 %	32,21 %	0,00 %	72 121 877
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	15 300 000
CZ	0,00 %	15,46 %	9,40 %	11,24 %	13,36 %	50,54 %	1 011 101 616
DE	5,64 %	47,24 %	1,09 %	24,72 %	1,34 %	19,97 %	339 308 803
DK	25,00 %	25,00 %	0,00 %	25,00 %	25,00 %	0,00 %	33 086 388
EE	0,00 %	16,32 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	83,68 %	74 846 932
ES	14,43 %	9,54 %	0,00 %	8,64 %	2,28 %	65,11 %	1 138 041 876
Coopération transfrontalière dans l'UE	9,98 %	25,09 %	6,66 %	18,02 %	14,84 %	25,41 %	552 382 459
FI	1,13 %	12,54 %	0,00 %	17,58 %	38,29 %	30,46 %	143 534 860
FR	17,21 %	20,65 %	9,76 %	13,06 %	10,64 %	28,68 %	626 961 222
GR	13,54 %	7,46 %	3,96 %	12,44 %	15,89 %	46,71 %	1 556 701 060
HU	0,00 %	52,81 %	0,00 %	0,42 %	14,56 %	32,21 %	749 488 596
IE	55,56 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	44,44 %	0,00 %	36 000 000
IT	10,12 %	45,23 %	10,35 %	9,75 %	5,47 %	19,08 %	1 621 073 642
LT	18,00 %	23,00 %	0,00 %	17,00 %	0,00 %	42,00 %	240 086 875
LU	0,00 %	40,00 %	20,00 %	20,00 %	20,00 %	0,00 %	1 262 184
LV	10,13 %	87,95 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	1,92 %	189 364 001
MT	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	7,41 %	92,59 %	27 000 000
NL	0,00 %	23,67 %	8,51 %	27,06 %	24,62 %	16,14 %	67 224 000
PL	26,50 %	14,07 %	0,90 %	21,36 %	11,35 %	25,81 %	3 714 349 969
PT	10,50 %	39,23 %	0,87 %	7,21 %	7,97 %	34,22 %	689 535 699
RO	20,37 %	2,25 %	0,00 %	25,84 %	17,08 %	34,45 %	444 854 394
SE	29,47 %	13,17 %	12,49 %	25,30 %	10,21 %	9,35 %	102 373 874
SI	64,47 %	9,21 %	0,00 %	17,76 %	8,56 %	0,00 %	108 596 729
SK	6,94 %	43,04 %	0,28 %	0,91 %	0,00 %	48,83 %	1 163 538 776
UK	21,44 %	11,75 %	6,76 %	34,82 %	17,95 %	7,28 %	398 568 858

Source: Auteurs sur la base des données de la DG REGIO

**Tableau 18: Allocation du FEDER dans les sous-secteurs des infrastructures sociales (% du total du secteur) pour la période 2007-2013**

Pays	Infrastructures d'éducation	Infrastructures de santé	Infrastructures de garde d'enfants	Infrastructures de logement	Autres infrastructures sociales	Total
AT	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	398 400
BE	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	1 727 774
BG	29,92 %	28,48 %	17,38 %	13,12 %	11,10 %	246 356 121
CY	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	9 670 000
CZ	31,95 %	35,39 %	5,13 %	0,00 %	27,52 %	1 221 324 400
DE	91,64 %	3,29 %	2,76 %	0,00 %	2,31 %	533 705 999
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
EE	51,09 %	28,14 %	4,65 %	1,53 %	14,59 %	517 869 185
ES	50,42 %	36,64 %	2,98 %	0,00 %	9,95 %	847 918 022
Coopération transfrontalière de l'UE	13,69 %	21,06 %	2,43 %	0,21 %	62,61 %	445 540 536
FI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
FR	77,42 %	6,68 %	1,69 %	0,00 %	14,21 %	269 453 710
GR	57,59 %	29,41 %	3,35 %	0,00 %	9,64 %	1 404 781 744
HU	24,74 %	53,52 %	3,07 %	4,96 %	13,72 %	2 497 062 406
IE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
IT	22,27 %	20,64 %	9,62 %	10,33 %	37,13 %	1 076 131 259
LT	50,00 %	30,81 %	0,00 %	7,56 %	11,63 %	779 136 281
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
LV	48,53 %	39,40 %	5,69 %	5,70 %	0,69 %	526 132 597
MT	43,16 %	48,92 %	2,17 %	1,44 %	4,32 %	59 080 000
NL	41,89 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	58,11 %	12 335 000
PL	46,06 %	34,68 %	1,48 %	8,90 %	8,88 %	2 732 672 596
PT	54,44 %	18,69 %	0,60 %	0,36 %	25,92 %	1 722 876 462
RO	38,79 %	26,26 %	0,00 %	19,89 %	15,05 %	561 884 077
SE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
SI	15,77 %	15,77 %	0,00 %	0,00 %	68,45 %	98 181 098
SK	47,30 %	22,09 %	5,47 %	6,93 %	18,20 %	1 096 175 000
UK	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	37 849 428

Source: Auteurs sur la base des données de la DG REGIO

**Tableau 19 : Allocation du FEDER dans les sous-secteurs de l'environnement (% du total du secteur) pour la période 2000-2006**

Pays	Air	Bruit	Eau potable (collecte, stockage, traitement et distribution)	Canalisations et purification	Déchets urbains et industriels (y compris déchets d'hôpitaux et dangereux)	Infrastructures environnementales (y compris eau)	Total
AT	0,00 %	5,11 %	40,80 %	54,09 %	0,00 %	0,00 %	9 092 810,16
BE	0,00 %	0,00 %	21,25 %	24,87 %	29,38 %	24,50 %	19 192 142,45
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00
CZ	5,85 %	6,49 %	10,80 %	61,19 %	15,67 %	0,00 %	104 200 165,30
DE	1,51 %	0,24 %	12,89 %	59,37 %	13,61 %	12,39 %	1 498 747 460,97
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	5 030 090,85
EE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	28,20 %	71,80 %	0,00 %	3 337 927,95
ES	0,39 %	0,02 %	28,21 %	26,44 %	5,51 %	39,42 %	4 290 594 015,54
Coopération transfrontalière de l'UE (TF+RG)	4,91 %	3,07 %	30,27 %	23,53 %	28,16 %	10,06 %	251 307 035,77
FI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	30,79 %	23,83 %	45,38 %	26 108 800,00
FR	4,01 %	0,13 %	30,70 %	16,61 %	15,38 %	33,17 %	677 605 604,98
GR	1,25 %	0,32 %	30,85 %	34,74 %	32,60 %	0,24 %	920 277 112,60
HU	2,58 %	2,58 %	16,81 %	50,44 %	27,58 %	0,00 %	64 112 235,00
IE	0,02 %	0,00 %	26,94 %	35,58 %	37,46 %	0,00 %	215 227 728,18
IT	6,29 %	1,48 %	28,75 %	38,14 %	16,11 %	9,24 %	1 938 824 705,05
LT	0,00 %	0,00 %	38,72 %	38,72 %	22,56 %	0,00 %	6 611 113,84
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	4 725 092,50
LV	0,00 %	0,00 %	38,06 %	38,06 %	23,88 %	0,00 %	29 552 450,00
MT	36,84 %	0,00 %	21,05 %	26,32 %	15,79 %	0,00 %	19 291 645,25
NL	1,10 %	1,10 %	3,31 %	10,74 %	83,73 %	0,00 %	6 754 072,20
PL	24,28 %	0,00 %	24,28 %	27,15 %	24,28 %	0,00 %	397 692 081,00
PT	0,91 %	0,91 %	31,67 %	52,02 %	6,15 %	8,33 %	837 584 234,20
SE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	4 970 544,35
SI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	8 304 972,97
SK	24,89 %	0,00 %	25,09 %	25,09 %	24,93 %	0,00 %	91 727 041,00
UK	0,00 %	0,00 %	53,55 %	28,94 %	11,26 %	6,25 %	149 981 935,60

Source: Auteurs sur la base des données de la DG REGIO

Tableau 20 : Allocation du FEDER dans les sous-secteurs de l'environnement (% du total du secteur) pour la période 2007-2013

Pays	Qualité de l'air	Prévention intégrée et contrôle de la pollution	Gestion et distribution de l'eau (eau potable)	Traitement des eaux (eaux usées)	Gestion des déchets ménagers et industriels	Réduction et adaptation au changement climatique	Réhabilitation de sites industriels et de terres contaminées	Promotion de la biodiversité et protection de la nature (y compris Natura 2000)	Promotion de transports urbains propres	Prévention des risques (...)	Autres mesures de protection pour préserver l'environnement et prévenir les risques	Total
AT	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	9 074 950
BE	2,29 %	0,00 %	0,00 %	1,53 %	3,64 %	1,53 %	2,29 %	82,51 %	1,61 %	6,14 %	0,00 %	65 503 731
BG	0,00 %	0,00 %	10,89 %	50,27 %	19,66 %	0,00 %	7,09 %	5,29 %	4,45 %	2,36 %	0,00 %	1 528 588 192
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	4,73 %	69,77 %	0,00 %	8,98 %	0,00 %	16,52 %	0,00 %	0,00 %	179 865 000
CZ	5,90 %	3,75 %	9,36 %	31,43 %	12,16 %	0,00 %	10,82 %	14,16 %	4,70 %	7,55 %	0,18 %	4 279 258 090
DE	1,23 %	1,09 %	2,23 %	23,43 %	3,27 %	0,84 %	21,78 %	3,46 %	3,00 %	36,03 %	3,63 %	1 461 435 305
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
EE	1,80 %	0,00 %	26,94 %	26,94 %	9,29 %	0,00 %	18,24 %	2,87 %	0,00 %	5,07 %	8,87 %	756 889 037
ES	0,32 %	0,94 %	31,40 %	32,13 %	7,30 %	0,11 %	2,93 %	10,78 %	2,19 %	11,30 %	0,59 %	6 326 672 889
Coopération transfrontalière de l'UE	3,20 %	9,82 %	4,54 %	8,56 %	3,59 %	6,58 %	3,76 %	13,43 %	3,40 %	20,16 %	22,95 %	1 256 583 433
FI	0,00 %	0,00 %	9,78 %	18,48 %	0,00 %	2,37 %	6,16 %	5,75 %	5,75 %	10,58 %	41,13 %	33 626 083
FR	0,68 %	0,98 %	12,72 %	10,53 %	11,19 %	1,57 %	7,20 %	14,58 %	14,93 %	16,51 %	9,12 %	1 201 959 369
GR	0,67 %	0,12 %	12,89 %	26,65 %	12,22 %	0,14 %	0,74 %	5,08 %	24,71 %	13,55 %	3,23 %	3 536 462 000
HU	0,00 %	0,53 %	10,04 %	22,64 %	6,11 %	0,00 %	7,93 %	2,10 %	28,42 %	16,18 %	6,05 %	5 993 889 990
IE	0,00 %	0,00 %	16,39 %	16,39 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	67,21 %	0,00 %	0,00 %	24 400 000
IT	2,40 %	4,43 %	15,05 %	9,88 %	14,66 %	4,20 %	12,94 %	2,48 %	11,28 %	17,18 %	5,50 %	2 305 860 159
LT	18,32 %	0,00 %	14,68 %	22,02 %	29,80 %	0,00 %	1,55 %	9,29 %	4,34 %	0,00 %	0,00 %	936 253 959
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	3 786 550
LV	0,00 %	0,00 %	71,02 %	0,00 %	16,34 %	0,00 %	6,18 %	3,28 %	0,00 %	3,18 %	0,00 %	792 693 781
MT	8,89 %	0,18 %	1,78 %	17,78 %	23,11 %	0,00 %	20,20 %	0,71 %	1,67 %	24,89 %	0,79 %	239 060 000
NL	4,70 %	0,00 %	0,00 %	3,32 %	3,95 %	1,48 %	46,40 %	8,47 %	24,32 %	0,00 %	7,37 %	67 545 000
PL	1,34 %	0,88 %	5,66 %	35,93 %	14,89 %	0,00 %	3,16 %	1,53 %	26,44 %	9,35 %	0,82 %	8 808 773 995
PT	0,30 %	0,94 %	25,21 %	29,83 %	8,57 %	0,14 %	7,34 %	1,80 %	1,10 %	19,64 %	5,14 %	2 615 231 327
RO	2,93 %	2,70 %	29,60 %	29,60 %	16,90 %	0,00 %	6,75 %	3,67 %	0,00 %	5,13 %	2,72 %	4 690 118 408
SE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	13 741 278
SI	0,00 %	0,00 %	29,35 %	20,40 %	26,71 %	0,00 %	0,00 %	6,44 %	4,43 %	12,67 %	0,00 %	769 537 179
SK	6,85 %	0,00 %	10,66 %	37,08 %	19,76 %	1,06 %	6,99 %	1,63 %	2,23 %	6,43 %	7,29 %	1 865 300 000
UK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	5,68 %	15,58 %	46,85 %	0,02 %	26,68 %	0,02 %	5,17 %	356 345 960

Source: Auteurs sur la base des données de la DG REGIO

**Tableau 21: Allocation du FEDER dans les sous-secteurs de l'énergie (% du total du secteur) pour la période 2000-2006**

Pays	Électricité, gaz, pétrole, carburants solides	Infrastructures énergétiques (production, fourniture)	Sources d'énergie renouvelables (solaire, éolienne, hydroélectrique, biomasse)	Efficacité énergétique, cogénération, contrôle de l'énergie	Total
AT	0,00 %	0,00 %	84,19 %	15,81 %	18 892 271,75
BE	0,00 %	22,64 %	30,98 %	46,38 %	11 345 073,95
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00
CZ	0,00 %	0,00 %	64,33 %	35,67 %	24 978 540,50
DE	0,00 %	9,72 %	68,89 %	21,39 %	55 954 821,21
DK	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	2 716 802,91
EE	17,34 %	0,00 %	35,33 %	47,33 %	5 427 174,16
ES	53,76 %	2,76 %	25,12 %	18,36 %	226 644 908,93
Coopération transfrontalière de l'UE (TF+RG)	10,46 %	5,60 %	68,97 %	14,97 %	77 553 524,93
FI	0,00 %	0,00 %	97,73 %	2,27 %	8 413 870,00
FR	21,46 %	25,45 %	30,32 %	22,77 %	113 143 382,25
GR	68,59 %	1,44 %	5,93 %	24,03 %	178 574 998,27
HU	0,00 %	0,00 %	60,00 %	40,00 %	15 165 047,00
IE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	22 864 270,00
IT	25,33 %	2,20 %	55,72 %	16,76 %	290 044 362,18
LT	27,00 %	0,00 %	20,00 %	53,00 %	60 029 581,00
LU	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	4 725 092,50
LV	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	19 705 573,66
MT	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	203 069,95
NL	0,00 %	0,00 %	19,60 %	80,40 %	1 013 174,40
PL	0,00 %	0,00 %	89,43 %	10,57 %	107 981 180,49
PT	0,00 %	91,84 %	8,16 %	0,00 %	387 617 712,54
SE	0,00 %	79,14 %	20,86 %	0,00 %	6 892 323,76
SI	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	8 304 972,97
SK	33,33 %	0,00 %	33,33 %	33,33 %	4 759 831,86
UK	33,99 %	5,22 %	28,09 %	32,70 %	74 194 462,80

Source: Auteurs sur la base des données de la DG REGIO

Tableau 22 : Allocation du FEDER dans les sous-secteurs de l'énergie (% du total du secteur) pour la période 2007-2013

Pays	Électricité	Électricité (RTE-T)	Gaz naturel	Gaz naturel (RTE-E)	Produits pétroliers	Produits pétroliers (RTE-E)	Énergie renouvelable: éolienne	Énergie renouvelable: solaire	Énergie renouvelable: biomasse	Énergie renouvelable: Hydroélectrique, géothermique et autres	Efficacité énergétique, cogénération, gestion de l'énergie	Total
AT	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,22 %	21,99 %	57,00 %	1,08 %	19,73 %	30 193 421
BE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	45,89 %	0,00 %	0,00 %	54,11 %	25 827 642
BG	0,00 %	0,00 %	20,99 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	11,42 %	14,66 %	0,00 %	1,27 %	51,66 %	243 152 398
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	5 950 000
CZ	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	5,74 %	9,17 %	24,02 %	8,79 %	52,28 %	1 190 031 303
DE	0,19 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	5,36 %	9,93 %	16,83 %	15,07 %	52,62 %	479 129 265
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
EE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	9,24 %	0,00 %	4,62 %	0,00 %	86,14 %	73 575 090
ES	17,06 %	0,00 %	2,13 %	11,93 %	0,49 %	0,00 %	0,75 %	23,30 %	10,16 %	2,17 %	32,01 %	461 210 310
Coopération transfrontalière de l'UE	0,27 %	0,00 %	0,09 %	0,00 %	0,09 %	0,00 %	14,11 %	14,85 %	23,71 %	14,53 %	32,35 %	332 204 264
FI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	1,77 %	1,75 %	29,40 %	13,10 %	53,96 %	44 926 164
FR	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	6,72 %	19,21 %	29,10 %	10,52 %	34,46 %	557 541 247
GR	8,31 %	9,40 %	13,01 %	9,62 %	1,44 %	0,00 %	13,09 %	5,64 %	4,37 %	23,74 %	11,38 %	625 182 500
HU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	6,96 %	7,99 %	31,66 %	9,89 %	43,50 %	359 092 004
IE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	38 000 000
IT	0,00 %	0,00 %	1,71 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	4,02 %	17,69 %	20,58 %	13,66 %	42,34 %	1 874 968 666
LT	10,06 %	0,00 %	6,10 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	8,40 %	0,00 %	75,43 %	437 430 965
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	11,11 %	22,22 %	22,22 %	22,22 %	22,22 %	2 271 929
LV	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	7,85 %	0,00 %	19,37 %	25,51 %	47,27 %	127 400 000
MT	2,44 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	23,97 %	23,97 %	4,88 %	0,00 %	44,75 %	34 840 000
NL	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	10,22 %	7,59 %	14,23 %	10,91 %	57,05 %	49 393 000
PL	2,62 %	9,30 %	18,84 %	8,96 %	6,89 %	0,00 %	10,26 %	2,67 %	15,29 %	6,73 %	18,44 %	2 219 786 983
PT	0,00 %	0,00 %	6,71 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	12,44 %	7,41 %	8,80 %	10,20 %	54,44 %	269 356 221
RO	5,82 %	7,93 %	3,49 %	7,93 %	1,16 %	0,00 %	9,52 %	3,17 %	7,93 %	11,10 %	41,94 %	603 764 705
SE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	20,08 %	17,61 %	28,78 %	18,61 %	14,91 %	61 516 737
SI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	16,94 %	13,32 %	3,63 %	66,11 %	159 886 553
SK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	14,49 %	14,54 %	24,43 %	46,54 %	168 836 400
UK	0,82 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	11,92 %	7,49 %	13,04 %	16,30 %	50,43 %	280 583 100

Source: Auteurs sur la base des données de la DG REGIO

**Tableau 23: Allocation du FEDER dans les sous-secteurs du transport (% du total du secteur) pour la période 2000-2006**

Pays	Aérop orts	Ports	Autoroutes	Routes nationales	Routes régionales, locales	Pistes cyclables	Routes (autres)	Rail	Voies d'eau	Transport multimodal	Transport s urbains	Systèmes de transports intelligents	Autres infrastructu res de transport	Total
AT	25,46 %	25,46 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,18 %	26,31 %	0,00 %	1,28 %	21,31 %	0,00 %	0,00 %	5 272 016,00
BE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,34 %	12,09 %	3,60 %	0,00 %	4,25 %	1,87 %	0,45 %	77,40 %	27 419 299,08
CY	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	1 679 968,50
CZ	1,58 %	1,58 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	54,93 %	14,19 %	1,58 %	1,08 %	19,37 %	5,70 %	0,00 %	266 625 328,40
DE	0,15 %	1,30 %	16,15 %	0,00 %	10,21 %	0,49 %	49,87 %	20,43 %	0,57 %	0,46 %	0,04 %	0,20 %	0,12 %	3 493 850 449,30
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	3 569 725,24
EE	5,64 %	31,26 %	0,00 %	43,48 %	9,16 %	0,00 %	0,00 %	1,61 %	8,86 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	33 189 775,24
ES	3,39 %	5,44 %	2,44 %	11,81 %	14,71 %	0,07 %	29,24 %	30,83 %	0,00 %	1,23 %	0,68 %	0,00 %	0,17 %	10 312 018 439,97
Coopération transfrontali ère de l'UE (TF+RG)	2,49 %	8,31 %	11,92 %	5,99 %	2,91 %	1,77 %	26,67 %	5,71 %	6,01 %	6,84 %	6,56 %	5,18 %	9,64 %	803 327 061,56
FI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	43,06 %	0,00 %	0,00 %	21,89 %	0,00 %	0,00 %	35,05 %	31 017 300,00
FR	4,18 %	22,98 %	1,11 %	15,51 %	5,06 %	0,85 %	11,29 %	4,75 %	1,55 %	10,82 %	1,77 %	0,23 %	19,92 %	1 074 634 814,54
GR	2,22 %	4,65 %	42,58 %	0,92 %	3,07 %	0,03 %	15,05 %	24,23 %	0,00 %	0,30 %	5,10 %	0,58 %	1,26 %	6 736 001 140,05
HU	0,00 %	3,80 %	0,00 %	28,88 %	55,94 %	0,00 %	0,00 %	4,28 %	0,00 %	3,80 %	3,31 %	0,00 %	0,00 %	275 709 936,00
IE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	68,80 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	31,20 %	0,00 %	0,00 %	1 134 379 407,00
IT	7,80 %	8,89 %	9,19 %	9,50 %	11,12 %	0,24 %	1,52 %	35,55 %	0,00 %	6,93 %	8,34 %	0,05 %	0,89 %	3 782 233 275,95
LT	8,00 %	2,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	41,00 %	23,00 %	2,00 %	0,00 %	24,00 %	0,00 %	0,00 %	142 355 859,00
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	2 359 200,00
LV	0,00 %	3,95 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	51,63 %	12,90 %	0,00 %	0,00 %	31,52 %	0,00 %	0,00 %	93 752 600,00
MT	0,00 %	11,21 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	88,79 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	12 376 500,00
NL	0,00 %	9,44 %	1,20 %	0,00 %	11,51 %	19,49 %	4,14 %	6,22 %	9,28 %	12,48 %	25,17 %	1,06 %	0,00 %	51 806 284,40
PL	0,00 %	1,31 %	5,21 %	19,66 %	0,00 %	0,00 %	21,00	16,74	1,31 %	1,68 %	15,66 %	17,43 %	0,00 %	2 172 004 353,56

							%	%						
PT	0,00 %	2,27 %	0,00 %	0,00 %	4,68 %	0,00 %	49,64 %	4,97 %	0,57 %	15,26 %	15,96 %	0,37 %	6,29 %	3 228 874 127,76
SE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	75 277 691,90
SI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	100,00 %	8 310 788,77
SK	1,76 %	0,00 %	0,00 %	2,89 %	4,84 %	1,82 %	61,03 %	27,67 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	242 817 600,63
UK	5,28 %	10,14 %	10,37 %	2,60 %	2,08 %	0,18 %	24,32 %	12,13 %	0,00 %	11,83 %	19,62 %	0,00 %	1,44 %	582 266 552,75

Source: Auteurs sur la base des données de la DG REGIO

**Tableau 24 : Allocation du FEDER dans les sous-secteurs du transport (% du total du secteur) pour la période 2007-2013**

Pays	Aéroports	Ports	Autoroutes	Autoroutes (RTE-T)	Routes nationales	Routes régionales, locales	Pistes cyclables	Chemins de fer	Chemins de fer (RTE-T)	Actifs ferroviaires mobiles	Actifs ferroviaires mobiles (RTE-T)	Voies d'eau intérieures (régionales et locales)	Voies d'eau intérieures (RTE-T)	Transport multimodal	Transport multimodal (RTE-T)	Transports urbains	Systèmes de transports intelligents	Total
AT	0,00 %	33,50 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	35,89 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	13,16 %	0,00 %	0,00 %	17,45 %	8 358 808
BE	0,00 %	3,72 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	26,45 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	28,77 %	0,00 %	37,33 %	0,00 %	0,00 %	3,72 %	53 714 153
BG	0,00 %	0,00 %	0,00 %	33,80 %	18,95 %	2,84 %	0,27 %	0,00 %	24,24 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	6,13 %	8,23 %	1,15 %	2,13 %	2,26 %	1 913 797 072
CY	0,00 %	44,29 %	41,45 %	0,00 %	0,00 %	14,26 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	59 609 484
CZ	1,41 %	0,00 %	7,49 %	20,22 %	6,49 %	15,90 %	1,56 %	5,88 %	28,65 %	1,84 %	0,50 %	0,06 %	1,17 %	0,18 %	0,18 %	6,21 %	2,28 %	7 515 029 916
DE	0,02 %	2,95 %	14,81 %	0,07 %	11,81 %	35,97 %	3,16 %	2,54 %	22,69 %	0,00 %	0,00 %	0,56 %	2,95 %	2,32 %	0,00 %	0,00 %	0,16 %	3 149 284 628
DK	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
EE	1,84 %	6,06 %	0,00 %	31,19 %	5,05 %	4,92 %	0,00 %	3,20 %	19,55 %	0,00 %	4,40 %	0,00 %	1,03 %	0,00 %	0,00 %	22,29 %	0,47 %	682 246 496
ES	3,73 %	15,11 %	9,66 %	8,02 %	0,75 %	10,15 %	0,01 %	6,16 %	42,31 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	2,56 %	0,21 %	0,81 %	0,53 %	7 375 709 450
Coopération transfrontalière de l'UE	2,14 %	8,43 %	0,13 %	2,28 %	0,67 %	25,61 %	8,51 %	5,22 %	1,43 %	0,32 %	0,63 %	3,65 %	2,54 %	15,34 %	4,86 %	5,50 %	12,73 %	1 039 228 226
FI	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	12,85 %	23,56 %	0,00 %	0,00 %	29,88 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	33,71 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	34 133 368
FR	2,06 %	14,00 %	12,08 %	0,00 %	0,00 %	2,74 %	0,32 %	33,17 %	1,50 %	0,00 %	0,00 %	1,97 %	0,00 %	24,75 %	1,40 %	4,32 %	1,70 %	926 806 258
GR	3,90 %	5,39 %	3,86 %	43,03 %	11,50 %	12,42 %	0,03 %	0,94 %	14,70 %	0,00 %	0,00 %	0,01 %	0,00 %	2,80 %	0,48 %	0,92 %	0,01 %	5 183 635 000
HU	0,00 %	0,00 %	2,26 %	21,54 %	27,08 %	11,76 %	2,78 %	0,00 %	30,19 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	1,16 %	2,93 %	0,00 %	0,00 %	0,30 %	5 490 167 999
IE	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	75,76 %	0,00 %	0,00 %	24,24 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	26 400 000
IT	3,71 %	15,20 %	2,83 %	0,89 %	7,64 %	5,44 %	0,61 %	33,12 %	14,70 %	1,17 %	0,00 %	0,57 %	0,00 %	6,48 %	0,19 %	5,06 %	2,39 %	3 847 290 178

LT	3,14 %	6,21 %	0,00 %	15,20 %	25,80 %	3,24 %	0,00 %	1,50 %	34,99 %	0,53 %	0,00 %	0,00 %	0,38 %	0,00 %	4,16 %	4,86 %	0,00 %	1 530 173 212
LU	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	
LV	6,69 %	15,59 %	25,32 %	18,61 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	12,05 %	9,79 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	11,86 %	0,09 %	1 173 290 983
MT	0,00 %	24,96 %	0,00 %	52,63 %	5,32 %	13,84 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	1,36 %	0,00 %	0,00 %	1,90 %	184 303 051
NL	0,00 %	7,25 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	14,12 %	11,32 %	2,12 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	25,22 %	0,00 %	19,47 %	20,49 %	39 864 500
PL	2,77 %	1,96 %	7,61 %	33,98 %	10,26 %	14,78 %	0,45 %	3,62 %	17,21 %	1,20 %	2,14 %	0,44 %	0,00 %	0,29 %	0,49 %	1,22 %	1,58 %	22 677 477 347
PT	7,83 %	7,31 %	9,72 %	0,00 %	10,03 %	10,13 %	0,67 %	6,07 %	43,46 %	0,00 %	0,00 %	1,68 %	0,00 %	1,12 %	0,36 %	0,85 %	0,78 %	2 785 246 769
RO	0,77 %	2,53 %	0,00 %	29,51 %	9,82 %	14,23 %	0,00 %	3,52 %	28,72 %	0,00 %	2,53 %	0,00 %	3,65 %	0,00 %	0,24 %	2,10 %	2,38 %	5 330 294 839
SE	5,30 %	9,31 %	1,23 %	0,00 %	1,70 %	10,99 %	0,75 %	16,86 %	0,00 %	1,50 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	24,12 %	0,00 %	5,66 %	22,58 %	63 200 248
SI	3,10 %	4,13 %	0,00 %	20,97 %	18,67 %	4,40 %	0,57 %	0,00 %	45,59 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,38 %	0,00 %	0,00 %	2,20 %	986 204 107
SK	0,00 %	0,00 %	15,30 %	28,39 %	6,32 %	7,36 %	0,15 %	0,00 %	34,01 %	2,58 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	3,00 %	2,61 %	0,28 %	3 425 301 026
UK	8,42 %	6,82 %	0,50 %	12,11 %	0,75 %	5,93 %	2,31 %	22,30 %	0,00 %	0,73 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	35,74 %	0,00 %	3,29 %	1,10 %	273 255 677

Source: Auteurs sur la base des données de la DG REGIO



## ANNEXE III: MÉTHODOLOGIE DE SÉLECTION DES 27 ÉTUDES DE CAS

La méthodologie requise par le cahier des charges pour les 27 études de cas – une pour chaque État membre – à sélectionner selon des critères rigoureux et clairement définis. En plus d'assurer un bon équilibre entre les secteurs des SI(E)G et leurs sous-secteurs respectifs<sup>231</sup>, les critères suivants ont été pris en considération:

- **l'instrument financier par lequel le projet cofinancé par les FS a été mis sur pied.** En conséquence, la sélection a pris en considération les projets financés en tant qu'initiative indépendante (projets majeurs) ou dans le cadre d'une stratégie nationale ou régionale plus large (programmes nationaux et régionaux des objectifs 1 ou 2), ainsi que ceux financés par des initiatives communautaires;
- **le fonds finançant le projet.** La sélection se concentre principalement sur les projets cofinancés par le FEDER et le Fonds de cohésion, étant donné qu'il est reconnu que le FSE ne finance pas les SI(E)G. Pour l'UE-12, des projets financés par l'ISPA avant 2004 ont été sélectionnés dans certains cas;
- **la période de programmation.** Pour traiter de projets terminés (ou presque), la sélection du projet se concentrait principalement sur les projets réalisés au cours de la période de programmation 2000-2006. Toutefois, comme cette étude est anticipative, plusieurs cas cofinancés au cours de la période de programmation 2007-2013 ont également été pris en considération;
- **accent thématique.** Comme le requiert le cahier des charges de l'étude, la sélection se concentrait sur des projets pertinents sur les points suivants: caractère abordable, gouvernance (participation des parties prenantes à la fourniture de SI(E)G), vieillissement de la population, coopération transfrontalière et éloignement géographique.

Pour choisir un projet dans chaque État membre, en respectant tous les critères de sélection requis, la procédure suivante a été adoptée:

- en premier lieu, on a porté notre attention sur l'allocation des dépenses au titre du FEDER et du Fonds de cohésion dans les secteurs définis comme pertinents dans le contexte des SIG, à savoir les transports, les télécommunications et l'information, l'énergie, l'environnement, l'aide sociale et les soins de santé. Les mêmes types d'information pour chaque État membre ont été traitées pour fournir une image globale de la pertinence des dépenses au titre du FEDER et du Fonds de cohésion pour la fourniture de SI(E)G au niveau des sous-secteurs et pour comprendre quels secteurs et sous-secteurs des SIG étaient principalement concernés par ces fonds. Cet examen a permis de déterminer une série de secteurs et sous-secteurs potentiels pour chaque État membre afin de sélectionner le projet;

<sup>231</sup> Les règlements CE n° 438/2001 et 1828/2006 déterminent les secteurs de SI(E)G suivants: **transport**: chemins de fer, actifs ferroviaires mobiles, routes nationales, routes régionales/locales, autoroutes, ports, voies navigables, transports urbains, transport multimodal, systèmes de transports intelligents, pistes cyclables; **télécommunications**: infrastructures téléphoniques de base, TIC, services et applications pour les citoyens/PME; **énergie**: électricité, gaz naturel, pétrole, carburant solide, source d'énergie renouvelable, efficacité énergétique, cogénération, contrôle énergétique; **environnement**: qualité de l'air, réduction du bruit, gestion des déchets urbains et industriels, eau potable, traitement des eaux, égouts et purification, prévention intégrée et contrôle de la pollution, réduction et adaptation au changement climatique, réhabilitation des sites industriels et des sols contaminés, prévention des risques; **infrastructures sociales**: infrastructures hospitalières, éducatives et de garde d'enfants.

- pour sélectionner le projet, on a adopté une combinaison d'approches «du sommet à la base» et «de la base au sommet» pour garantir le niveau le plus élevé de qualité et de cohérence parmi les études de cas, ainsi qu'une collecte précise de données. Une liste préliminaire de projets a été dressée par l'équipe de base en examinant les réussites téléchargées sur le site Internet de la DG REGIO, les publications de la DG REGIO<sup>232</sup> et d'autres sources internes.<sup>233</sup> Cette liste a été distribuée aux experts nationaux et sur la base de leurs suggestions, découlant des informations collectées par l'autorité de gestion, un projet pour chaque État membre a été sélectionné.

Une fois les projets sélectionnés, un modèle commun a été fourni aux experts nationaux pour les aider à réaliser leur étude de cas.

---

<sup>232</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperation/interregional/ecochange/index\\_fr.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_fr.cfm).

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/projects/stories/index\\_fr.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/index_fr.cfm).

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/projects/stories/archive\\_fr.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/archive_fr.cfm).

<sup>233</sup> CE, DG Politique régionale, base de données sur les principaux projets.

## RÉFÉRENCES

- Allemand, R., *Égalité et non-discrimination dans l'accès aux services publics et politiques publiques territoriales*, L'Harmattan, Paris, 2008.
- Allmendinger, P., et Tewdwr-Jones, M., «Spatial dimensions and institutional uncertainties of planning and the new regionalism», *Environment and Planning C: Government and Policy*, vol. 18, 2000, p. 711-726.
- Antony, G. M., et Visweswara Rao, K., «A composite index to explain variations in poverty, health, nutritional status and standard of living: Use of multivariate statistical methods», *Public Health*, 121, 2007, p. 578-587.
- Archibugi, D., et Coco, A., «Is Europe becoming the most dynamic knowledge economy in the world?», *Journal of Computer-Mediated Communication*, vol. 43(3), 2005, p. 433-59.
- Auger, J.-F., «Three theses on the internationalization of infrastructures», *Network Industries Quarterly*, vol. 11(2), 2009, p. 3-6.
- Bacchiocchi, E., Florio, M., et Gambaro, M., *Telecom Prices, Regulatory Reforms and Consumers' Satisfaction: Evidence for 15 EU Countries*, DEAS, université de Milan, documents de travail, 2008.
- Bache, I., *The politics of European union regional policy: multi-level governance or flexible gatekeeping?*, Sheffield Academic Press, Sheffield, 2008.
- Bachtler, J., Turok, I., *Coherence of EU Regional Policy: Contrasting Perspectives on the Structural Funds*, Routledge, 2002.
- Baeten, R., «Health and social services in the internal market», in Degryse, C. et Pochet, P. (eds.), *Social Developments in the European Union 2006*, Observatoire social européen et Saltsa, ETUI-REHS, Bruxelles, 2007, p. 161-185.
- Bance, P., «Opening up public services to competition by putting them out to tender», *An Evaluation, Annals of Public and Cooperative Economics*, vol. 74(1), 2003, p. 33-61.
- Barca, F. (2009), *An agenda for a reformed cohesion policy - A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations* ([http://ec.europa.eu/regional\\_policy/policy/future/pdf/report\\_barca\\_v0306.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/future/pdf/report_barca_v0306.pdf)).
- Bauby, P., et Valin, S., *Services publics, un défi pour l'Europe: approches nationales et enjeux communautaires*, Ch. L. Mayer, Paris, 2007.
- Bauer, J. M., «Public Utilities in the perspective of the *Gemeinwirtschaftslehre*», in E. S. Miller, et W. J. Samuels (Ed.), *The Institutional approach to Public Utilities Regulation*, Michigan State University Press, Michigan, 2002, p. 82-85.
- Begg, I., *The Future of Cohesion Policy in Richer Regions*, Union européenne, document de travail 3, 2009.

- Bennet, J., Iossa, E., et Legrenzi, G., *The Role of Commercial Non-Profit Organizations in the Provision of Public Services*, Oxford Review of Economic Policy, vol. 19(2), 2003, p. 335-447.
- Bieling, H.-J., et Deckwirth, C., «Privatising public infrastructure within the EU: the interaction between supranational institutions, transnational forces and national governments», *Transfer*, vol. 14(2), 2008, p. 237-257.
- Billingham, A., *New European Public Utilities: Reconciling General Interest and Market Efficiency*, M&M Conseil, Paris, 1999.
- Blanc, D., «Les Fonds structurels européens: un modèle d'intégration territoriale», *Revue du Marché commun et de l'Union européenne*, n° 535, 2010, p. 87.
- Bognetti, G., et Obermann, G., «Liberalization and privatization of public utilities: origins of the debate, current issues and challenges for the future», *Annals of Public and Cooperative Economics*, vol. 79(3/4), 2008, p. 461-485.
- Borbély, S., *Services of general interest (SGI) and EU enlargement: synthesis of the national reports and seminars May 2004*, CEEP, Bruxelles, 2004.
- Bös, D., «Regulation: Theory and Concept», in D. Parker, D. Saal (eds.), *International Handbook on Privatization*, Cheltenham, 2003, p. 477-495.
- Bovis, C. H., «The conceptual links between state aid and public procurement in the financing of services of general economic interest», in M. Krajewski, U. Neergaard, J. Van de Gonde (eds.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, Asser Press, Londres, 2009, p. 149-170.
- Bradley, J., «EU cohesion policy: the debate on Structural Funds», *International Journal of Public Policy*, 2008, vol. 3(3/4), p. 246-260.
- Bradley, J., Untiedt, G., et Zaleski, J., *The economic return of cohesion expenditure for Member States*, Bruxelles, 2009.
- Camenen, F. X., *Entreprises publiques et services publics économiques dans l'Union européenne*, série Économie W – 21, Parlement européen, Bruxelles, 1996 ([http://www.europarl.eu.int/workingpapers/econ/pdf/w21\\_fr.pdf](http://www.europarl.eu.int/workingpapers/econ/pdf/w21_fr.pdf)).
- Centre européen des entreprises à participation publique, *Public services in the European Union & in the 27 members states: statistics, organization and regulations*, 2010 ([http://www.ceep.eu/images/stories/pdf/Mapping/CEEP\\_mapping%20experts%20report.pdf](http://www.ceep.eu/images/stories/pdf/Mapping/CEEP_mapping%20experts%20report.pdf)).
- Charlier, J., Gathon, H.-J., Sak, B., Sluse, M., et Thiry, B., *Liège, pôle de transport quadrimodal européen ou pourquoi le redéploiement socio-économique de la région liégeoise passe-t-il par des vols de nuit?*, document de travail 2002/03, CIRIEC, Liège, 2002.
- Chen, H., Tai-Leung Chong, T., et Duan, X., «A principal-component approach to measuring investor sentiment», *Quantitative Finance*, 10(4), 2010, p. 339-347.

- CIRIEC, *The question of competitive tendering for public services in the European union*, Annals of Public and Cooperative Economics 1, vol 74, 2003.
- CIRIEC, *Contribution of Services of General Interest to Economic, Social and Territorial Cohesion, Final Overall Report and 4 Sectoral Reports (on transport, energy, postal services and telecommunications)*, CIRIEC, DG REGIO «Politique régionale» de la Commission européenne, CIRIEC, Liège.
- CIRIEC, Centre européen des entreprises à participation publique, *Service of General Economic Interest in Europe: regulation, financing, evaluation, good practices*, Liège, France, 2000.
- Clifton, J., Comin, F., et Diaz Fuentes, D., *Privatisation in the European Union: Public Enterprises and Integration*, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, 2003.
- Collectif SSIG-FR (Ed.), *Quatre notes de problématique techniques rédigées à l'occasion de la conférence «Droits fondamentaux, protection sociale et intégration européenne: Quel cadre communautaire pour les services sociaux d'intérêt général?»*, Paris, 2006.
- Collectif SSIG-FR (Ed.), *Les services sociaux et de santé d'intérêt général. Quel cadre communautaire pour les services sociaux d'intérêt général? Une contribution au débat communautaire*, Éditions Bruylant, Bruxelles, 2009.
- Commission des Communautés européennes, *Communication de la Commission sur les services d'intérêt général en Europe*, Journal officiel C 281 (26.9.1996), COM(96), 1996.
- Commission des Communautés européennes, *Les services d'intérêt général en Europe*, COM(96)443, Bruxelles, 1996.
- Commission des Communautés européennes, *Les services d'intérêt général en Europe*, COM(2000)0580, Bruxelles, 2000.
- Commission des Communautés européennes, *Rapport à l'intention du Conseil européen de Laeken*, COM(2001)598, Bruxelles, 2001.
- Commission des Communautés européennes, *Europe 2005: une société de l'information pour tous*, COM(2002)263 final, Bruxelles, le 28 mai 2002.
- Commission des Communautés européennes, *Livre vert sur les services d'intérêt général*, COM(2003)270, Bruxelles, 2003.
- Commission des Communautés européennes, *Livre blanc sur les services d'intérêt général*, COM(2004)374, Bruxelles, 2004.
- Commission des Communautés européennes (2004a), *Communication sur la mobilité des patients et l'évolution des soins de santé dans l'Union européenne*, COM(2004)301, Bruxelles, 2004 ([http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2004/com2004\\_0301fr01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2004/com2004_0301fr01.pdf)).
- Commission des Communautés européennes (2004b), *Moderniser la protection sociale pour le développement de soins de santé et de soins de longue durée de*

*qualité, accessibles et durables: un appui aux stratégies nationales par la «méthode ouverte de coordination»*, COM(2004)304, Bruxelles, 2004.

- Commission des Communautés européennes (2004c), *Rapport concernant la consultation sur le livre vert relatif aux services d'intérêt général*, SEC(2004)326, Bruxelles, 2004 ([http://ec.europa.eu/services\\_general\\_interest/docs/comm\\_2004\\_0326\\_fr01.pdf](http://ec.europa.eu/services_general_interest/docs/comm_2004_0326_fr01.pdf)).
- Commission des Communautés européennes (2005), *Une politique de cohésion pour soutenir la croissance et l'emploi: Orientations stratégiques communautaires 2007-2013*, COM (2005) 0299, 2005 ([http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/2007/osc/050706osc\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/050706osc_fr.pdf)).
- Commission des Communautés européennes (2006), *Communication de la Commission: L'avenir démographique de l'Europe, transformer un défi en opportunité*, COM(2006)571, Bruxelles, 2006.
- Commission des Communautés européennes (2006a), *Document de travail des services de la Commission, annexe 2 (SEC(2006) 516) de la communication de la Commission «Mettre en œuvre le programme communautaire de Lisbonne: Les services sociaux d'intérêt général dans l'Union européenne»*, COM(2006)177, 2006.
- Commission des Communautés européennes (2006b), *Mettre en œuvre le programme communautaire de Lisbonne: Les services sociaux d'intérêt général dans l'Union européenne*, COM(2006)177, Bruxelles, 2006.
- Commission des Communautés européennes (2006c), *Rapport conjoint sur la protection sociale et l'inclusion sociale*, Bruxelles, 2006 ([http://ec.europa.eu/employment\\_social/social\\_inclusion/docs/2006/cs2006\\_7294\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/employment_social/social_inclusion/docs/2006/cs2006_7294_fr.pdf)).
- Commission des Communautés européennes (2006d), *Progress towards the Lisbon objectives in education and training*, rapport basé sur les indicateurs et les critères, rapport 2006, document de travail des services de la Commission, SEC(2006)639, Bruxelles, le 16 mai 2006.
- Commission des Communautés européennes (2007), *Les services d'intérêt général, y compris les services sociaux d'intérêt général: un nouvel engagement européen*, COM(2007)725, 2007.
- Commission des Communautés européennes (2007a), *Livre vert – Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine*, COM(2007)551, 2007.
- Commission des Communautés européennes (2008), *Livre vert sur la cohésion territoriale: faire de la diversité territoriale un atout*, COM(2008)616, 2008 ([http://ec.europa.eu/regional\\_policy/consultation/terco/paper\\_terco\\_fr.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/terco/paper_terco_fr.pdf)).
- Commission des Communautés européennes (2009), *Mobilisation des investissements privés et publics en vue d'une relance de l'économie et d'une transformation structurelle à long terme: développement des partenariats public-privé*, COM(2009)615, 2009 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0615:FIN:FR:PDF>).

- Commission des Communautés européennes (2009a), *Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil: Sixième rapport d'étape sur la cohésion économique et sociale*, COM(2009)295, 2009.
- Comité des régions de l'Union européenne, *Les services d'intérêt général en Europe*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 2005.
- Conseil d'État, *Rapport public 1999: jurisprudence et avis de 1998: l'intérêt général*, La documentation française, Paris, 1999.
- Conseil économique et social (CES), *Analyse des implications du traité de Lisbonne sur les services d'intérêt général et propositions de mise en œuvre*, Conseil économique et social, 2008 (<http://www.ces.public.lu/fr/publications/sig-doc-reflexion-2008.pdf>).
- Conway, P., Nicoletti, G., *Product market regulation in non-manufacturing sectors in OECD countries: measurement and highlights*, document de travail n° 530 du département Économie de l'OCDE, 2006.
- Conseil de l'Europe, *Access to social rights in Europe*, Éditions du Conseil de l'Europe, Strasbourg, 2002.
- Conseil de l'Europe, *L'accès aux droits sociaux en Europe*, Conseil de l'Europe, Strasbourg, 2004. ([http://www.coe.int/T/E/social\\_cohesion/social\\_policies/03.Strategy\\_for\\_Social\\_Cohesion/](http://www.coe.int/T/E/social_cohesion/social_policies/03.Strategy_for_Social_Cohesion/)).
- Conseil de l'Europe, *Report of High-Level Task Force on Social Cohesion «Towards an active and fair cohesive Europe»*, 2008.
- Conseil des communes et régions d'Europe (CEMR), *Charte européenne sur les services locaux et régionaux d'intérêt général*, CEMR, Paris, Bruxelles, 2009 ([http://www.ccre.org/docs/charter\\_sgi\\_fr.pdf](http://www.ccre.org/docs/charter_sgi_fr.pdf)).
- Cowling, K. (ed.), *Industrial Policy in Europe. Theoretical Perspectives and Practical Proposals*, Routledge, 1999.
- Cox, H., «Regulation versus Public Property: A comparative Analysis», *Annals of Public and Cooperative Economics*, vol. 70(2), 1999, p. 161-365.
- Cox, H., *Zur Organisation der Daseinsvorsorge in Deutschland. Stand und Entwicklungstendenzen in europäischer Perspektive*, Duisburg, 2001.
- Cox, H., «Vom rein öffentlichen Unternehmen hin zum öffentlich-regulierten Unternehmen. Der Paradigmenwechsel in der öffentlichen Aufgabenwahrnehmung», in R. H. Hasse, K. -E. Schenk, T. Straubhaar, et A. Wass von Czege (Eds.), *Wettbewerb und die Rolle der öffentlichen Unternehmen in der Europäischen Union*, Nomos, Baden-Baden, 2004, p. 13-25,.
- Cox, H., «Public enterprises and service providers in institutional competition and undergoing structural change: New challenges to the theory of public economics and public services in Germany», *Annals of Public and Cooperative Economics*, vol. 79(3/4), 2008, p. 527-547.

- Cox, H. (Ed.), *Daseinsvorsorge und öffentliche Dienstleistungen in der Europäischen Union – Zum Widerstreit zwischen freiem Wettbewerb und Allgemeininteresse*, Baden-Baden, Allemagne, 2000.
- Cox, H. (Ed.), *Ausschreibungswettbewerb bei öffentlichen Dienstleistungen*, Baden-Baden, Allemagne, 2003.
- Crew, M. A., et Kleindorfer, P. R. (Eds.), *Liberalization of the postal and delivery sector*, Edward Elgar Publishing, Advances in regulatory economics Cheltenham, Northampton, 2006.
- Dablanc, L., «Regional policy issues for rail freight services», *Transport Policy*, vol. 16, 2009, p. 163-172.
- Damon, J., *Le guichet unique, c'est possible*, *Futuribles*, (358), 2009, p. 21-33.
- Davies, S., Fairbrother, P., et Hall, D., *Future Skills Needs In The European Electricity Sector*, EPSU, EMCEF, Eurelectric, Bruxelles, 2004.
- De Broux, P.O., «Historique et transformation de la notion de service public à la lumière du droit européen», H. Dumont, P. Jadoul, B. Lombaert [et al.], *Le service public, vol. 1, Le service public: passé, présent et avenir*, La Charte, Bruxelles, 2009, p. 1-56.
- Defreyne, E., Jongen, F., «Quelle légitimité pour le service public de l'audiovisuel?», in H. Dumont, P. Jadoul, B. Lombaert [et al.], *Le service public, vol. 1, Le service public: passé, présent et avenir*, La Charte, Bruxelles, 2009, p. 297-325.
- Delgrange, X., Detroux, L., «Les menaces sur le service public de l'enseignement», in H. Dumont, P. Jadoul, B. Lombaert [et al.], *Le service public, vol. 1, Le service public: passé, présent et avenir*, La Charte, Bruxelles, 2009, p. 231-296.
- Desama, C. (Ed.), *Public Services for Citizens*, Bruxelles, 1998.
- Devroue, W., Vandamme, J., et Rodrigues, S. (Eds.), *L'accès aux services d'intérêt économique général*, ASPE Europe, Paris, 2003.
- Dexia Banque Belgique, *Vieillesse de la population: impacts et enjeux pour les collectivités locales*, 2010.
- DG ECFIN, *Evaluation of the performance of network industries providing services of general economic interest*, Commission européenne, European Economy, Luxembourg, 2007.
- DLA Piper, *European PPP report*, 2007 ([http://www.irfnet.ch/files-upload/knowledges/DLAPiper\\_European-PPP-Report2007.pdf](http://www.irfnet.ch/files-upload/knowledges/DLAPiper_European-PPP-Report2007.pdf)).
- Donnat, F., in K. Varin, J. -C. Boual, et P. Bauby (Eds.), *2009: An agenda for Europe: facing the challenge of services of general interest*, Le Manuscrit, 2009, p. 47-73.
- Dumont, H., «L'eupéanisation du droit des services publics, ou le service public entre menaces et renouveau», in H. Dumont, B. Gors, F. Krenc [et al.], *Le service public, vol. 2, Les «lois» du service public*, La Charte, Bruxelles, 2009, p. 327-359.

- Dumont, H., Gors, B., Krenc, F. [et al.], *Le service public, vol. 2, Les «lois» du service public*, La Chartre, Bruxelles, 2009.
- Dumont, H., Jadoul, P., Lombaert, B. [et al.], *Le service public, vol.1, Le service public: passé, présent et avenir*, La Chartre, Bruxelles, 2009.
- Durviaux, A. L., *Logique de marché et marchés publics en droit communautaire, analyse critique d'un système*, Larcier, Bruxelles, 2006.
- Dutrioux, Y., *La politique régionale de la CEE*, PUF, Paris, 1991.
- Enjolras, B., *Intérêt général et services sociaux dans l'Union européenne*, document présenté à la conférence «the social services of general interest in the European Union: Assessing their Specificities, Potential and Needs», Institute for Social Work and Social Education, Monitoring Unit of the Observatory for the Development of Social Services in Europe, Bruxelles, Francfort, 2004.
- Enjolras, B., *Regimes of governance and general interest*, documents de travail, CIRIEC, Liège, 2005.
- ORATE, *Update of selected potential accessibility indicators, final report*, 2007.
- ORATE Programme Project 1.2.1, *Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion, final report*, 2006
- ORATE Programme Project 1.2.2, *Telecommunication services and network: territorial trends and basic supply for infrastructure for territorial cohesion, final report*, 2006
- Estache A., et Goicoechea, A., *A «research» database on infrastructure economic performance*, Policy Research Working Paper Series, Banque mondiale.
- Eurofound, *Equal opportunities for women and men in services of general interest*, Foundation paper, 6, 2004 ([www.eurofound.eu.int/publications/files/EF04128EN.pdf](http://www.eurofound.eu.int/publications/files/EF04128EN.pdf)).
- Banque européenne pour la reconstruction et le développement, *Transition report 2009: transition in crisis?*, Banque européenne, Londres, 2009.
- Commission européenne, *Livre blanc- La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*, Bruxelles, 2001.
- Commission européenne, DG Concurrence, *Services d'intérêt économique général et aides d'État*, non paper, Bruxelles, 2002.
- Commission européenne, *Guidelines for Successful Public-Private Partnership*, 2003.
- Commission européenne, *A Report on the Functioning of Public Procurement Markets in the EU: Benefits for the Application of EU-Directives and Challenges for the Future*, Bruxelles, 2004.
- Commission européenne (2004a), *Background Document of the Presidency and the European Commission for the Conference «social services of general interest in the*

*European Union - Assessing their Specificities, Potential and Needs», Bruxelles, 2004.*

- Commission européenne (2004b), *Horizontal evaluation of the performance of network industries providing services of general economic interest*, Commission européenne, document de travail des services de la Commission, Bruxelles, 2004 ([http://europa.eu.int/comm/internal\\_market/en/update/economicreform/docs/sec-2004-866\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/internal_market/en/update/economicreform/docs/sec-2004-866_en.pdf)).
- Commission européenne (2004c), *Un nouveau partenariat pour la cohésion – Convergence, compétitivité, coopération*, Troisième rapport sur la cohésion économique et sociale, février 2004.
- Commission européenne, *Strategic Evaluation on Environment and risk prevention under Structural and Cohesion Funds for the period 2007-2013*, direction générale de la politique régionale, rapport de synthèse n° 2005.CE.16.0.AT.016, 2005.
- Commission européenne, *Des régions en pleine croissance, une Europe en pleine croissance. Quatrième rapport sur la cohésion économique et sociale*, 2007.
- Commission européenne (2007/2008), *The Potential for regional Policy Instruments, 2007-2013, to contribute to the Lisbon and Göteborg objectives for growth, jobs and sustainable development*, Commission européenne (DG REGIO).
- Commission européenne (2007a), *Manuel relatif à la mise en œuvre de la directive «services»*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 2007.
- Commission européenne (2007b), *Enquête d'opinion sur la qualité de la vie dans 75 villes européennes*, 2007.
- Commission européenne (2007c), *La politique de cohésion 2007-2013 – Commentaires et textes officiels*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 2007.
- Florio, M. et al., Commission européenne, *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects*, 2008 ([http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf))
- Commission européenne, *2009 Ageing Report: economic and budgetary projections for the EU-27 Member States (2008-2060)*, rapport conjoint préparé par la Commission européenne (DG ECFIN) et le Comité de politique économique (AWG), *European Economy*, 2, 2009.
- Commission européenne (2009b), *Working towards a new Europe: The role and achievements of Europe's regional policy, 2004-2009*, 2009 ([http://ec.europa.eu/regional\\_policy/policy/impact/pdf/legacy\\_2009\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/impact/pdf/legacy_2009_en.pdf)).
- Commission européenne, *Politique de cohésion: rapport stratégique 2010 sur la mise en œuvre des programmes 2007-2013*, SEC (2010) 360, COM (2010) 110.
- Commissaire européenne chargée de la concurrence, *The State Aid Action Plan – Delivering Less and Better Targeted Aid*, le 14 juillet 2005.

- Communautés européennes, *cohesion policy 2007-2013 National Strategic Reference Frameworks*, 2007.
- Comité économique et social européen, *Avis du Comité économique et social européen sur le «Livre vert sur les services d'intérêt général»*, COM(2003) 270 final, 2003.
- Comité économique et social européen, *Avis sur «Les services d'intérêt économique général: quel partage des compétences entre l'UE et les États membres?»*, 2009 ([http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\ten\ten389\ces1696-2009\\_ac.doc&language=FR](http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\ten\ten389\ces1696-2009_ac.doc&language=FR)).
- Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, *First European Quality of Life Survey: Life satisfaction, happiness and sense of belonging*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 2005.
- Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, Pillinger, J., *Quality in social public services*, Office des publications officielles des Communautés européennes, 2001.
- Banque européenne d'investissement, *Basic Infrastructure Investment in South-Eastern Europe - Regional Project Overview, Regional funding conference for South-Eastern Europe*, Bruxelles, 29-30 mars 2000.
- Parlement européen, *The ECJ case law on cross-border aspects of health services*, Parlement européen, Bruxelles, IP/A/IMCO/FWC/2006-167/C3/SC1.
- Parlement européen (2006a), *The impact of Trans-European networks on cohesion and employment*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 2006 ([www.europarl.europa.eu/studies](http://www.europarl.europa.eu/studies)).
- Parlement européen (2006b), Règlement (CE) n° 1082/2006 du Parlement européen et du Conseil établissant un groupement européen de coopération territoriale (GECT), 2006.
- Parlement européen (2006c), *Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux services dans le marché intérieur*, Journal officiel L376 du 27.12.2006.
- Parlement européen (2007), *Regional disparities and cohesion: what strategies for the future*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 2007 ([www.europarl.europa.eu/studies](http://www.europarl.europa.eu/studies)).
- Union européenne, *Communication interprétative de la Commission relative au droit communautaire applicable aux passations de marchés non soumises ou partiellement soumises aux directives «marchés publics» (2006/C 179/02)*, Bruxelles, le 23 juin 2006.
- Union européenne, *Régions 2020: Évaluation des défis qui se poseront aux régions de l'UE*, 2008.
- Eurostat, *Annuaire régional d'Eurostat 2009, section «Société de l'information»*, Livres statistiques d'Eurostat, 2009.

- Feld, L. P., et Kirchgässner, G., «Die Rolle des Staates in privaten Government-Strukturen», *Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik*, vol. 139(3), p. 253-285.
- Ferron, A., «Union européenne: objectif SIG», *L'option*, (18), 2003, p. 146.
- Florio, C. V., et Florio, M., *Would you say that the price you pay for electricity is fair? Consumers' satisfaction and utility reform in the EU*, Energy Economics, 2010.
- Florio, C. V., Florio, M., Salini, S., et Ferrari, P., *Consumers' Attitudes on services of general interest in the EU: Accessibility, Price and Quality 2000-2004*, document de travail, Fondazione Eni Enrico Mattei (FEEM), 2007.
- Florio M. (ed.), et Edward Elgar, *Public Investment, Growth and Fiscal Constraints: Challenges for the New Member States*, 2011.
- Franzius, C., «Der "Gewährleistungsstaat" – ein neues Leitbild für den sich wandelnden Staat?», *Der Staat*, vol. 42, 2003, p. 493-518.
- Freedland, M., Craig, P., Jacqueson, C., et Kountouris, N., «Regulating public services in Europe», in M. Freedland, P. Craig, C. Jacqueson, et N. Kountouris (Eds.), *Public employment services and European law*, Oxford University Press, Oxford, 2007, p. 17-129.
- Frenz, W., et Schleissing, P. «The never ending story of 'in-house' procurement», in M. Krajewski, U. Neergaard, et J. Van de Gronde (eds.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, Asser Press, Londres, 2009, p. 171-187.
- Fujita, M., et Krugman, P., «The new economic geography: Past, present and the future», *Papers in Regional Science*, vol. 83(1), 2003.
- Gallina, A., et Villadsen, S., *New challenges and opportunities for local development, social cohesion and innovation*, Catane, 2007.
- Gesellschaft für Öffentliche Wirtschaft (Ed.) (2003a), *For the Retention of Municipal Services in the European Union, Statement of the Scientific Council of the GÖW*, CEEP, 03/EMC. 25, 2003.
- Gesellschaft für öffentliche Wirtschaft (Ed.), *Öffentliche Dienstleistungen zwischen Eigenerstellung und Wettbewerb*, GÖW, Beiträge zur öffentlichen Wirtschaft, 22, Berlin, 2005.
- Gesellschaft für öffentliche Wirtschaft (Ed.), *Ausschreibungswettbewerb – obligatorisch für alle öffentlichen Dienstleistungen?*, GÖW, Beiträge zur öffentlichen Wirtschaft, 20, Berlin, 2003.
- Ghékière, L., «Les services d'intérêt général en droit communautaire», *Le Courrier des maires*, (223), 2009, p. 3-15.
- Granger, M., «La GECT, un nouvel instrument juridique adapté à la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales?», *Revue du Marché commun et de l'Union européenne*, n°535, 2010, p. 91-94.

- Grard, L., *L'Europe et les services publics: le retour de la loi*, document présenté aux Actes de la journée d'études Jean Monnet, Centre de recherche et de documentation européennes, le 14 avril 2006.
- Griffiths, R., et Harrison, R., *The link between product market reform and macro-economic performance*, Economic Papers, 209, Commission européenne, 2004 ([http://europa.eu.int/comm/economy\\_finance/publications/economic\\_papers/economicpapers209\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/economy_finance/publications/economic_papers/economicpapers209_en.htm)).
- Grout, P. A., et Stevens, M., «Financing and Managing Public Services», *Oxford review of economic policy*, vol. 19(2), 2003, p. 215-234.
- Grupp, H., et Schubert, T., *Review and new evidence on composite innovation indicators for evaluating national performance*, *Research Policy*, 39(1), 2010, p. 67-78.
- Hall, D., *PPP: a critique of the EC Green Paper*, PSIRU, Londres, 2004 (<http://www.psiru.org/reports/2004-07-U-ECPPP.doc>).
- Hall, D., *PPP in the EU – a critical appraisal*, PSIRU, 2008.
- Hall, D., De La Motte, R., et Davies, S., *Terminology of Public-Private Partnerships (PPP)*, Public Services International Research Unit (PSIRU), 2003 ([www.psiru.org](http://www.psiru.org)).
- Hall, D., Lethbridge, J., et Lobina, E., *The UK experience - privatised sectors and globalised companies*, CESifo Munich, 2002 (<http://www.cesifo.de/link/pri03-hall.pdf>).
- Hall, R., Smith, A., et Tsoukalis, L. (Eds.), *Competitiveness and cohesion in EU policies*, Oxford University Press, 2000.
- Halloran, J., et Calderon-Vera, K., *Accès à des services sociaux de qualité*, ESN Policy Paper, European Social Network, 2005.
- Hatzopoulos, V., *Legal Aspects in Establishing the Internal Market for services*, Research Papers in law, College of Europe, 2007.
- Heritier, A., «Public-interest Services Revisited», *Journal of European Public Policy*, vol. 9(6), 2002.
- Heritier, A., et Thatcher, M., «Regulatory Reform in Europe», *Journal of European Public Policy*, vol. 9(6), 2002.
- Herrmann, P., et Brandstätter, A., «Social Services in question», in P. Herrmann, A. Brandstätter, et C. O'Connell (Eds.), *Defining Social Services in Europe: between the Particular and the General* (p. 15-28), Nomos, Baden-Baden, 2007.
- Herzog, P., *Une perspective commune pour les services d'intérêt général en Europe*, *L'option*, (18), 2003, p. 5-31.
- Höferl, A., *Privatisierung und Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU-25: Zusammenfassung*, Österreichische Gesellschaft für Politikberatung und Politikentwicklung (<http://www.politikberatung.or.at>).

- Institut für Sozialarbeit und Sozialpädagogik (ISS) (Ed.), *Gemeinwohlbezogene soziale Dienste in der EU – ihre besonderen Charakteristika, ihre Leistungsfähigkeit und Rahmenbedingungen der Dienstleistungserbringung/Social Services of General Interest in the EU – Assessing their Specificities, Potential and Needs/Les services sociaux d'intérêt général dans l'UE – leurs particularités, leurs performances et les conditions cadre de leurs prestations*, ISS, Frankfurt am Main, 2004 (<http://www.soziale-dienste-in-europa.de/Anlage25563/gemeinwohl2004.pdf>).
- Fonds monétaire international, *Public Investment and Fiscal Policy*, Fonds monétaire international (FMI) Washington, 2004 (<http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/PIFP.pdf>).
- Fonds monétaire international (2004a), *Public-Private Partnerships*, FMI, Washington, 2004 (<http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.htm>).
- ISUPE, *Modifier le traité?: comment mieux inscrire les services publics dans les textes européens: inventaire des Options*, Études ISUPE, Paris, Bruxelles, 1996.
- Janssen, S., «Services of General Economic Interest, State Aid, and Public Procurement», *Journal of Network Industries*, vol. 5(2), 2004, p. 139-163.
- Jenkinson, T., «Private Finance», *Oxford review of economic policy*, vol. 19(2), p. 323-334.
- Jolliffe, I.T., *Principal Component Analysis*, 2<sup>e</sup> éd., Springer, New York, 2002.
- Jouen, M., *La cohésion territoriale, de la théorie à la pratique*, Policy paper, Notre Europe, 2008.
- Jouen, M., «Vers une révolution du service public?: sur la conception des services d'intérêt général», *Futuribles*, (358), 2009, p. 5-19.
- Karl-Bräuer-Institut des Bundes der Steuerzahler, *Ausgliederungen aus den öffentlichen Haushalten*, 2004.
- Keune, M., Leschke, J., et Watt, A. (Eds.), *Privatisation and liberalisation of public services in Europe: an analysis of economic and labour market impacts*, European Trade Union Institute for Research, Education and Health and Safety (ETUI-REHS), Bruxelles, 2008.
- Koenig, C., et Kühling, J., «Diskriminierungsfreiheit, Transparenz und Wettbewerbsoffenheit des Ausschreibungsverfahrens – Konvergenz von EG-Beihilferecht und Vergaberecht», *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht*, vol. 22(7), 2003, p. 779-786.
- Kowalsky, W., «ETUC perspective on public services in the light of the new Treaty of Lisbon», *Transfer*, vol. 14(2), 2008, p. 351-354.
- Krajewski, M., «Conclusion», in M. Krajewski, U. Neergaard, et J. Van de Gonde (Eds.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, Asser Press, Londres, 2009, p. 499-506.

- Krajewski, M., et Farley, M., «Non-economic activities in upstream and downstream markets and the scope of competition law after FENIN», *European Law Review*, 2006, p. 111-124.
- Krajewski, M., Neergaard, U., et Van de Gronde, J. (Eds.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, Asser Press, Londres, 2009.
- Lesourne, J. (Ed.), *Towards a Single Market in Utilities: Report of the CEPS Working Party on Utilities*, Centre for European Policy Studies, Bruxelles, 1996.
- Lévêque, F., «Concepts économiques et conceptions juridiques de la notion de service public», in T. Kirat, et E. Severin (Eds.), *Vers une économie de l'action juridique. Une perspective pluridisciplinaire sur les règles juridiques et l'action*, Éditions du CNRS, Paris, 2000 (<http://www.cerna.ensmp.fr/Documents/FL-LivreKirat.pdf>).
- Lévesque, B., *Innovations et transformations sociales dans le développement économique et social. Approches théoriques et politiques publiques*, Centre de recherche sur les innovations sociales (CRISES), Montréal, 2005.
- Linder, C., *Daseinsvorsorge in der Verfassungsordnung der Europäischen Union: Primärrechtliche Grundzüge eines Rechts der Dienste von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse*, Peter Lang, Francfort/Main, 2004.
- Linzbach, C., Lübking, U., Scholz, S., et Schulte, B. (Eds.), *Die Zukunft der sozialen Dienste vor der Europäischen Herausforderung*, Nomos, Baden-Baden, 2005.
- Lobina, E., et Hall, D., *The illusions of competition in the water sector: a response to the OFWAT/Cave consultations on introducing competition in the water sector in England and Wales*, PSIRU, 2008.
- Lyon-Caen, A., *Le service public et l'Europe*, Institut International de Paris La Défense, étude réalisée à la demande du Commissariat général, de la DATAR et du ministère de l'équipement, Paris, 1996.
- Lyon-Caen, A., et Champeil-Desplats, V., *Services publics et droits fondamentaux dans la construction européenne*, Dalloz, Paris, 2004.
- Majone, G. E. (Ed.), *Regulating Europe*, Routledge, Londres, 1996.
- Mandri-Perrot, C., *Public and Private Participation in the Water and Wastewater Sector: Developing Sustainable Legal Mechanisms*, IWA Publishing, Londres, 2009.
- Mangenot, M. (Ed.), *Public administrations and services of general interest: what kind of europeanisation?*, European Institute of Public Administration, Maastricht, 2005.
- Manthorpe, J., et Livsey, L., «European challenges in delivering social services in rural regions: a scoping view», *European Journal of Social Work*, vol. 12(1), 2009, p. 5-24.
- Martin, P., «Can regional policy affect growth and geography in Europe?», *The World Economy*, vol. 21(6), 1998, p. 757-774.

- Maucher, M., *Analysis of the replies of all European Union Member States' governments to the questionnaire of the Social Protection Committee preparing the Communication on Social and Health Services of General Interest*, ISS, Francfort-sur-le-Main, 2005 (<http://www.soziale-dienste-in-europa.de/Anlage25573/auswertung-antworten-ms-mitteilung-sgdai-ed.pdf>).
- Mesclier, F., *La politique régionale européenne: vers une remise en cause de l'objectif de convergence*, L'Harmattan, Paris, 2007.
- Milio, S., «Rethinking social and regional cohesion: the need for a renewed policy», in R. Liddle (Ed.), *After the crisis: A new socio-economic settlement for the EU*, Policy Network, Londres, 2009.
- Miller, E. S., et Warren, J. S., *The Institutionalist approach to Public Utilities Regulation*, Michigan State University Press, Michigan, 2002.
- Mirwaldt, K., McMaster, I., et Bachtler, J. *Reconsidering cohesion policy: The Contested Debate on Territorial Cohesion*, European Policies Research Centre, European Policy Research Paper, 66.
- Molle, W., *European cohesion policy*, Routledge, 2007.
- Monitoring Unit of the Observatory for the Development of Social Services in Europe.
- Monnier, L., et Thiry, B., «Introduction: the general interest: its architecture and dynamics», *Annals of Public and Cooperative Economics*, vol. 68(3), 1997, p. 313-333.
- Monnier, L., et Thiry, B. (Eds.) (1997a), *Mutations structurelles et intérêt général: vers quels nouveaux paradigmes pour l'économie publique, sociale et coopérative?*, De Boeck Université, Bruxelles, 1997.
- Monti, M., *Services of general interest in Europe*, Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht, 2001.
- Mossialos, E., et Mc Kee, M., *EU Law and the Social Character of Health Care*, P. I. E. Peter Lang, Work & Society, 38, Bruxelles, 2002.
- Neergaard, U., «Services of general economic interest: the nature of the beast», in M. Krajewski, U. Neergaard, et J. Van de Gronde (Eds.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, Asser Press, Londres, 2009, p. 17-50.
- Nicolaidis, P., «Distortive Effects of Compensatory Aid Measures: a Note on the Economics of the Ferring Judgment», *European Competition Law Review*, vol. 23(6), 2002, p. 313-319.
- Nicolaidis, P., Kekelekis, M., et Buyskes, P., *State Aid Policy in the European Community. A guide for practitioners*, Kluwer Law International, La Haye, 2005.
- Nicolas, M., et Rodrigues, S., *Dictionnaire économique et juridique des services publics en Europe*, ASPE Europe, Paris, 1998.

- Obermann, G., «Die Problematik der Aufrechterhaltung öffentlicher Aufgaben im Binnenmarkt bei Öffnung des Infrastrukturbereiches für den Wettbewerb», in P. Eichhorn (Hrsg.), *Perspektiven Öffentlicher Unternehmen in der Wirtschafts- und Rechtsordnung der Europäischen Union*, Baden-Baden, 1995, p. 103-127.
- Obermann, G., «Ansätze zur Konkretisierung des öffentlichen Interesses an Infrastrukturdienstleistungen», in P. Eichhorn (Ed.), *Wirtschaft und öffentliches Interesse*, Vienne, 1998, p. 59-84.
- Obermann, G., «Sector specific regulation from a Public Choice perspective with regard to the supply of services of public interest», *Annals of Public and Cooperative Economics*, vol. 70(2), 1999, p. 195-211.
- Obermann, G., Hall, D., et Sak, B., *Services of general interest in the Internal Market*, commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs du Parlement européen, 2005 ([http://www.europarl.eu.int/comparl/imco/studies/default\\_en.html](http://www.europarl.eu.int/comparl/imco/studies/default_en.html)).
- Obermann, G., Obermair, A., et Weigel, W., «Evaluierung von Ausgliederungen - Kriterien für eine umfassende Bewertung», *Journal für Rechtspolitik*, vol. 10, 2002, p. 162-192.
- OCDE, *Proceedings, Privatisation, Competition and Regulation*, OCDE, Paris, 2000.
- OCDE, *Ageing and transport: mobility needs and safety issues*, 2001, p. 9.
- OCDE, *Social issues in the provision and pricing of water services*, 2003, p. 24.
- OCDE, *Health Data, How does Denmark compare*, 2006 ([www.oecd.org/health/healthdata](http://www.oecd.org/health/healthdata)).
- OECD (2006a), *Health Data, How does Sweden compare*, 2006 ([www.oecd.org/health/healthdata](http://www.oecd.org/health/healthdata)).
- Ogus, A., «Regulatory Institutions and Structures», *Annals of Public and Cooperative Economics*, vol. 73(4), 2002, p. 627-648.
- Paganetto, L., *The political economy of the European Constitution*, Aldershot, 2007.
- Parker, D., «Economic Regulation – A Review of Issues», *Annals of Public and Cooperative Economics*, vol. 73(4), 2002, p. 493-519.
- Parker, D., et Saal, D. (Eds.), *International Handbook on Privatization*, Cheltenham, 2003.
- Parlement européen, direction générale des études, *Entreprises publiques et services publics économiques dans l'Union européenne*, Série Économie, W-21, 1997 ([http://www.europarl.europa.eu/workingpapers/econ/w21/sum-3\\_fr.htm](http://www.europarl.europa.eu/workingpapers/econ/w21/sum-3_fr.htm)).
- Pauliat, H., *La cohésion territoriale et les services publics en Europe*, PULIM, Limoges, 1999.
- Pellegrin, J., Sartori, D., Valenza, A., Koutsoukos, S., et Shut, J., *An analysis of the added value of the European Structural Funding*, Parlement européen, département

thématique B – Politiques structurelles et de cohésion, 2009 (www.europarl.europa.eu/studies).

- Pillinger, J., *European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, Quality in social public services*, Office des publications officielles des Communautés européennes, Luxembourg, 2001.
- Platform of European Social NGOs, *Elements of a definition of Social Services of General Interest*, document présenté à la Platform of European Social NGOs, Bruxelles, le 20 mars 2003.
- Poggi, A., et Florio, M., «Energy deprivation dynamics and regulatory reforms in Europe: Evidence from household panel data», *Energy Policy*, vol. 38(1), 2010, p. 253-264 (<http://www.sciencedirect.com/science/article/B6V2W-4XHC6JR-1/2/d9ac4cf19c26356db14bc01a3519ff81>).
- Polverari, L., McMaster, I., Gross, F., Bachtler, J., Ferry, M., et Yuill, D., *Strategic planning for Structural Funds in 2007-2013, A Review of Strategies and Programmes*, European Policies Research Centre, IQ-Net Thematic Paper, 2008.
- Pöschmann, G., *Rechtliche Absicherung von Dienstleistungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse in der österreichischen Rechtsordnung*, Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs (VÖWG), Vienne, 2007.
- Proost, S., Dunkerley, F., Van Der Loo, S., Adler, N., et Bröcker, J., *Is the selection of European transport investments economically efficient?*, document présenté lors du 18<sup>e</sup> Congrès des économistes belges de langue française, CIFOP, Bruxelles, le 26 novembre 2009.
- Raymundie, O., *Gestion déléguée des services publics en France et en Europe*, Le Moniteur, Paris, 1995.
- Raza, W., «The WTO – a driving force for the liberalisation of public services in the EU?», *Transfer*, vol. 14(2), 2008, p. 277-294.
- Reichard, C., *Governance öffentlicher Dienstleistungen*, in D. Budäus, R. Schauer, C. Reichard (Eds.), *Public and Non-Profit-Management: Neuere Entwicklungen und aktuelle Problemfelder*, Linz-Hambourg, 2002, p. 26-42.
- Rodrigues, S., «Towards a general EC framework instrument related to SGEI? Political considerations and legal constraints», in M. Krajewski, U. Neergaard, et J. Van de Gronde (Eds.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, Asser Press, Londres, 2009, p. 255-266.
- Ross, M., «The value of solidarity in European public services law», in M. Krajewski, U. Neergaard, et J. Van de Gronde (Eds.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, Asser Press, Londres, 2009, p. 81-99.
- Roupas, C. V., Flamos, A., et Psarras, J., «Measurement of EU-27 oil vulnerability», *International Journal of Energy Sector Management*, 3(2), 2009, p. 203-218.

- Sabatini, F., «Social capital as social networks: A new framework for measurement and an empirical analysis of its determinants and consequences», *Journal of Socio-Economics*, 38(3), 2009, p. 429-442.
- Sak, B., *Comment garantir le financement des missions de services d'intérêt général?*, Rapport introductif, document présenté lors de la conférence Services d'intérêt général et cohésions: Une politique européenne pour les services d'intérêt général, Bruxelles, le 19 mai 2004.
- Scholich, D., *Territorial Cohesion*, Springer, Berlin, 2007.
- Schulte, B., *Europarechtliche Rahmenbedingungen für die Tätigkeit sozialer Dienste und Einrichtungen in kommunaler und freigemeinnütziger Trägerschaft*, Institut für Sozialpolitik und Sozialpädagogik, Arbeitspapier, Francfort/M, 2001.
- Schulte, B., *The Community Legal Context of Social Services*, document présenté à la conférence sur les services sociaux d'intérêt général, Vienne, le 20 avril 2006.
- Schulten, T., Brandt, T., et Hermann, H., «Liberalisation and privatisation of public services and strategic options for European trade unions», *Transfer*, vol. 14(2), 2008, p. 295-311.
- Schulz-Nieswandt, F., *Soziale Dienstleistungen von allgemeinem Interesse in der EU: Zwischen Anerkennung nationaler Arrangements und Modernisierungsbedarf aus Sicht des EU-Rechts*, document présenté lors de la conférence Social services of general interest in the European Union: Assessing their Specificities, Potential and Needs, Institute for Social Work and Social Education, Bruxelles, juin 2004.
- Schulz-Nieswandt, F., «Daseinsvorsorge in der EU», in C. Linzbach (Ed.), *Die Zukunft der sozialen Dienste vor der Europäischen Herausforderung*, Nomos, Baden-Baden, 2005, p. 397-423.
- Schulz-Nieswandt, F., et Maier-Rigaud, R., «Dienstleistungen von allgemeinem Interesse, die Offene Methode der Koordinierung und die EU-Verfassung», *Sozialer Fortschritt*, vol. 54(5-6), 2005, p. 136-142.
- Sirtori, E., et Vignetti, S., «Infrastructure investment opportunities in the New EU Member States: the role of regional policies», in M. Florio *Public Investment, Growth and Fiscal Constraints*, Edward Elgar Publishing Ltd, 2010.
- Snethlage, W.-H., *Privatisierung durch Ausschreibungsverfahren*, Berlin, 2001.
- Somarriba, F., et Pena, B., «Synthetic Indicators of Quality of Life in Europe», *Social Indicators Research*, 94(1), 2009, p. 115-133.
- Sorensen, J.F.L., et Svendsen G.L.H, «Denmark: Access to health care services in remote rural areas; what impact does it have on settlement?», in Ernst Kloosterman, *The Rural eHealth Report*, avril 2007.
- Tambini, D., et Cowling, J., *From public service broadcasting communications to public service communications*, Institute for Public Policy Research, 2004.
- Thiry, B., *Les services d'intérêt économique général dans l'Union européenne: divergences et similitudes*, CIRIEC, Working Papers, 96/05, Liège, 1996.

- Thiry, B., *Les conceptions de l'intérêt général dans l'Union européenne*, CIRIEC, Working papers, 99/01, Liège, 1999.
- Thiry, B., «Public Economics and General Interest», in U. Kirchhoff, et G. Drilling (Eds.), *Öffentliche Wirtschaft, Sozialwirtschaft und Daseinsvorsorge im Wandel*, 2003, p. 11-22.
- Thiry, B., *Quel cadre légal pour les services d'intérêt économique général? Analyse comparative de cinq projets de «directive-cadre»*, CIRIEC, Working papers, 2007/02, Liège, 2007.
- Van de Gronde, J., «The services directive and services of general (economic) interest», in M. Krajewski, U. Neergaard, et J. Van de Gronde (Eds.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, Asser Press, Londres, 2009, p. 233-254,.
- Van de Walle, S., «The impact of public service values on services of general interest reform debates», *Public Management Review*, vol. 8(2), 2006, p. 183-205.
- Van de Walle, S., «What services are public? What aspects of performance are to be ranked? The case of services of general interest», *International Public Management Journal*, vol. 11(3), 2008, p. 256-274.
- Van de Walle, S., «When is a service an essential public service?», *Annals of Public & Cooperative Economics*, vol. 80(4), 2009, p. 521-545.
- Van den Abeele, E., *Public Service Contracts to Best Bidder*, CIRIEC, Working Papers, 2003/02, Liège, 2003.
- Van der Mensbrugge, F.R., «Le service public au confluent de l'approche comparatiste», in H. Dumont, P. Jadoul, B. Lombaert [et al.], *Le service public, vol. 1, Le service public: passé, présent et avenir*, La Chartre, Bruxelles, 2009, p. 57-81.
- Varin, K., Boual, J.-C., et Bauby, P., *2009: An agenda for Europe: facing the challenge of services of general interest*, Le Manuscrit, collection CELSIG, 2009.
- Verband Kommunalen Unternehmen (VKU), *Économie communale: partenaires infrastructurels pour une Europe capable*, Verband Kommunalen Unternehmen (VKU), Berlin, Bruxelles, 2009.
- Wachinger, L., «Finanzierung öffentlicher Dienstleistungen und Europäisches Wettbewerbsrecht: Der beihilfenrechtliche Prüfmasstab nach dem EuGH-Urteil in der Rechtssache "Altmark Trans"», *Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen*, vol. 27(1), 2004, p. 56-77.
- Waterhout, B., *The Institutionalization of European spatial planning*, IOS Press, Amsterdam, 2008.
- Wernicke, S., «Taking stock: the EU institutions and services of general economic interest», in M. Krajewski, U. Neergaard, et J. Van de Gronde (Eds.), *The changing legal framework for services of general interest in Europe: between competition and solidarity*, Asser Press, Londres, 2009, p. 69-79.
- Wiedmann, A., *Discussion Paper*, Oxford, 2003.

- Wiedmann, A., *Die Zulässigkeit sozialer Vergabekriterien im Lichte des Gemeinschaftsrechts*, Nomos, Baden-Baden, 2007.
- Wimmer, N., «"Service Public" in Österreich – Öffentliche Aufgabenbesorgung im Spannungsfeld zwischen staatlicher Verantwortung und Marktmechanismus», in W. Fremuth (Ed.), *Wirtschaft und Öffentliches Interesse*, Vienne, 1998, p. 31-58.
- Wishlade, F. G., *Regional state aid and competition policy in the European Union*, Kluwer Law International, 2003.
- Yernault, D., «Service public, autorité administrative, activités économiques et non économiques: le logement social, cheval de Troie malgré lui?», in H. Dumont, P. Jadoul, B. Lombaert [et al.], *Le service public, vol. 1, Le service public: passé, présent et avenir*, La Chartre, Bruxelles, 2009, p. 117-230.
- Zorn, V., *Die Sicherstellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im wettbewerbsorientierten Umfeld der Europäischen Union*, Peter Lang, Francfort/Main, 2000.





DIRECTION GENERALE DES POLITIQUES INTERNES

## DÉPARTEMENT THÉMATIQUE **B** POLITIQUES STRUCTURELLES ET DE COHÉSION

### Rôle

Les Départements thématiques sont des unités de recherche qui fournissent des conseils spécialisés aux commissions, délégations interparlementaires et autres organes parlementaires.

### Domaines

- Agriculture et développement rural
- Culture et éducation
- Pêche
- Développement régional
- Transport et tourisme

### Documents

Visitez le site web du Parlement européen: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

SOURCE PHOTO: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



ISBN 978-92-823-3360-0