



# ***T2.2.2 - Rapport sur l'état courant, les conditions et les options pour la liaison et intégration de GEECCTT avec les RTE-T***

**01/2018**

***Regione Liguria***

**Index :** 1. Objectifs des GECT dans le RTE-T – 2. GECT actif pour les RTE-T – 3. Résultats obtenus – 4. Critiques

## Prémisse

Le Règlement 1082/2006 du Parlement européen et du Conseil, en vigueur depuis le 2006, a conduit à la formation, à peine deux ans après son approbation, des quatre premiers groupements européens de coopération (GECT). En 2010 et 2011, le pic de développement des GECT en Europe a été atteint, avec la création de neuf autres GECT. Au cours de la période 2008 - 2012, ont été créés 32 groupements de coopération <sup>1</sup>.

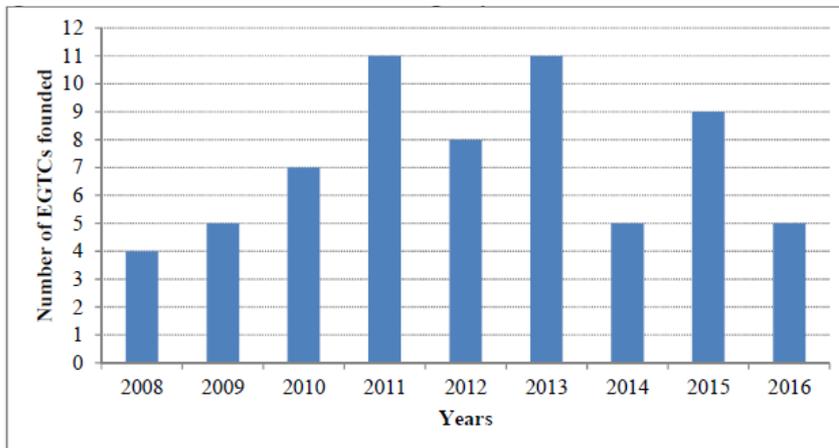
À la suite de l'entrée en vigueur du Règlement UE 1302/2013, qui a modifié le précédent Règlement de 2006, la création et le développement de GECT se sont intensifiés, atteignant en total 65 groupements à la fin de 2016.<sup>2</sup> Toutefois, comment il est possible de l'observer à partir du graphique dans la figure 1, les progrès dans la création de GECT ont progressivement diminué. Depuis la création des premiers groupements de coopération en 2008, certains GECT ont perdu le pouvoir ou n'ont pas été capables de produire les résultats de la coopération transfrontalière qu'ils avaient l'intention de faciliter lors de leur création.

Certains groupements ne sont jamais réellement devenus opérationnels, dans d'autres cas, les activités liées au GECT étaient soumises à des limites temporelles, d'autres n'ont pas passé les contrôles comptables et par conséquent ont été dirigées vers la liquidation.

<sup>1</sup> Committee of the Regions, "EGTC Monitoring Report 2012", p.85, Brussels, 2013

<sup>2</sup> Committee of the Regions, "EGTC monitoring report 2016 and impacts of Schengen area crisis on the work of EGTCs", p.111, Brussels, 2017

**Fig. 1**



Source: Spatial Foresight, based on information from the official CoR EGTC register

Dans ce contexte, la mise en œuvre effective des programmes de coopération territoriale par les groupements de coopération (ratio du Règlement GECT) est encore marginale aujourd'hui. La plupart des GECT actifs ont obtenu des résultats uniquement dans la perspective de la stratégie Europe 2020, en mettant en œuvre des projets financés par des fonds européens ou en contribuant à définir les objectifs stratégiques des politiques.

La coopération territoriale transfrontalière a des effets non seulement sur les territoires concernés par la zone de coopération, mais aussi sur les connexion aux réseaux transeuropéens, les réseaux RTE. Les réseaux RTE comprennent les réseaux de transport (RTE-T), les réseaux de télécommunications transeuropéens (eTEN) et les réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E).

Les réseaux RTE-T<sup>3</sup> sont un ensemble d'infrastructures linéaires (routes, voies ferrées et fluviales) et ponctuelles (nœuds urbains, interports, ports, aéroports) considérées comme importantes pour le développement du réseau de transport européen. Le Règlement derrière la mise en place des réseaux RTE-T exige que le réseau transeuropéen de transport se développe sur deux

<sup>3</sup> Créés avec le Règlement UE 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n ° 661/2010/UE.

voies, (i) un réseau central, appelé « *core* » (*core network*), composé des nœuds urbains avec une densité de population plus élevées, des nœuds intermodaux majeures et les relatives connexions, (ii) un réseau global, appelé "*comprehensive*", (*comprehensive network*) qui constitue la strate de base du réseau RTE-T.

Le réseau RTE-T *comprehensive* sert la fonction principale de la cohésion territoriale au sein des États membres, tel qu'établi par la route, par le rail, par le port, par l'aéroport et par le transport intermodale qui garantit à l'échelle nationale la cohésion économique et sociale, ce qui réduit les inégalités entre les territoires. L'achèvement du réseau global a été fixé à 2050.

Le réseau central RTE-T assure la fonction de relier les 28 Pays de l'Union et les 28 Pays de l'Union européen vers les pays voisins, en constituant en termes d'infrastructures de transport une condition préalable à la réalisation de l'achèvement du marché unique européen. Les États membres ont contribué à la définition du *core network* par la négociation, sur la base des objectifs contenus dans le Livre blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Pour une politique des transports compétitive et durable".<sup>4</sup> L'achèvement du réseau central a été fixé à 2030.

Ci-dessous, une analyse visant à identifier les objectifs spécifiques poursuivis par les GECT transnationales qui visent à relier les territoires des domaines connexes de la coopération avec les réseaux RTE-T, afin de mettre en évidence les principales caractéristiques, les points forts et les points à améliorer, **afin de achèvement** à long terme des réseaux RTE-T.

## 1. Objectifs des GECT dans le RTE-T

L'importance et le potentiel de l'instrument GECT peuvent être appréciés à la fois en référence au réseau global *comprehensive* et en référence au *réseau central core*.

---

4 COM (2011) 144 du mars 2011

L'article 10 du Règlement RTE-T établit que, dans le développement du réseau global, la priorité générale est donnée aux mesures visant à :

- a) assurer une meilleure accessibilité et connectivité pour toutes les régions de l'Union, en tenant compte particulièrement des îles, des réseaux isolés, des régions à faible densité de population, des régions périphériques et ultrapériphériques;
- b) assurer un niveau optimal d'intégration des modalités de transport et leur interopérabilité;
- c) réaliser les connexions manquants et éliminer les goulots d'étranglement, en particulier en ce qui concerne les tronçons transfrontaliers;
- d) promouvoir l'utilisation efficace et durable de l'infrastructure, en augmentant sa capacité si nécessaire;
- e) améliorer ou maintenir la qualité de l'infrastructure, des services et la continuité des flux de trafic.

À l'appui de ces mesures, une attention particulière sera accordée aux mesures nécessaires pour l'élimination des obstacles techniques et administratifs, en particulier en ce qui concerne l'interopérabilité du réseau RTE-T et la concurrence.

Toutefois, conformément au paragraphe 42 du Règlement, les corridors du réseau central contribuent à renforcer les connexions transfrontalières et à améliorer leur efficacité et leur durabilité, contribuant ainsi à la cohésion par le biais de mécanismes de coopération territoriale. L'article 42 du même Règlement, en examinant les corridors du réseau central en tant qu'instrument de la réalisation du *core network*, souligne son importance et sa capacité à renforcer les mécanismes de coopération territoriale, en mettant l'accent sur (i) l'intégration modale, (ii) l'interopérabilité et (iii) le développement coordonné de l'infrastructure, surtout dans les sections transfrontalières.

Plus précisément, les corridors du *réseau core* couvrent les principaux flux à longue distance du réseau central et visent spécifiquement à renforcer les connexions transfrontalières au sein de l'Union, compte tenu de leur caractère multimodal. Conformément à l'art. 43, ils franchissent au

moins deux frontières et impliquent, si possible, au moins trois modules de transport comprenant, le cas échéant, les autoroutes de la mer.

L'objectif d'un GECT, conformément aux dispositions de l'art. 1 du Règlement GETC<sup>5</sup> est de «faciliter et promouvoir la coopération transfrontalière, transnationale et/ou interrégionale» ou la coopération territoriale entre ses membres, dans le but de renforcer la cohésion économique et sociale.<sup>6</sup>

L'étendue des tâches qui peuvent être confiées à un GETC, son ouverture aux potentiels opérateurs privés qui **prestent** un services d'intérêt économique général<sup>7</sup> et la possibilité de recevoir et de gérer des fonds communautaires rendent le GECT particulièrement adapté à la mise en œuvre des programmes de coopération requis par les besoins. sur la base du développement et de la mise en œuvre des réseaux RTE-T.

En outre, le GECT est en mesure d'organiser et de gérer des activités de coopération transfrontalière transnationale ou interrégionale sans la contribution financière de l'Union, une possibilité reconnue au paragraphe 11 du Règlement GECT de 2006, selon lequel le groupements de coopération devrait avoir le droit d'entreprendre ou de mettre en œuvre des programmes ou projets de coopération territoriale cofinancés par l'Union, dans le cadre des Fonds structurels, ou de mener des actions de coopération territoriale qui sont la seule initiative des États membres et de leurs autorités régionales et locales, sans aucun intervention financier de l'Union.

En conclusion, la flexibilité et la richesse des instruments dans la disponibilité du GECT en font un outil important pour atteindre les objectifs à long terme de la mise en œuvre des *réseaux core* et *compréhensive* du réseau transeuropéen de transport.

---

5 Règlement (CE) n. 1082/2006 du Parlement et du Conseil du 5 juillet 2006 relatif à un groupement européen de coopération territoriale (GECT).

6 L'art. 174 TFUE se réfère à ce but et il est aussi à la base de l'institution des réseaux transeuropéens.

7 Possibilité introduit avec le Règlement (UE) n. 1302/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 modifiant le règlement (CE) n ° 1082/2006 relatif à un groupement européen de coopération territoriale (GECT) en ce qui concerne la clarification, la simplification et l'amélioration de la constitution et du fonctionnement de groupements de ce type.

## 2. GECT actif pour les RTE-T

En particulier, les États membres ont utilisé à plusieurs reprises le GECT pour établir des mécanismes de coopération dans le développement et la mise en œuvre des corridors RTE-T.

### 2.1 GECT Central European Transport Corridor (CETC)

Le GECT-CETC, établie en 2010 entre la Suède, la Pologne, la Hongrie et la Croatie, vise à faciliter et promouvoir la coopération transfrontalière, la coopération transnationale et interrégionale entre les États appartenant au groupements, à travers la mise en œuvre des projets et programmes de coopération territoriale avec les objectifs de:

- i) Faciliter et promouvoir l'accessibilité multimodale le long de l'axe multimodale nord-sud de la Mer Baltique à l'Adriatique et le long du potentiel branche du corridor vers la mer Noire, tout en restant dans le domaine de la coopération du GECT;
- ii) Soutenir le développement des économies des régions concernées, améliorer la qualité de la vie des habitants, soutenir le développement de la R&D et inclure des centres de recherche dans la coopération;
- iii) Accroître la compatibilité des infrastructures de transport entre les régions concernées, développer des chaînes intégrées de transport et de logistique, promouvoir la régulation des infrastructures de transport durables;
- iv) Soutenir les conditions de développement des liaisons intermodales, avec ou sans financement de l'Union.

En 2016, le groupements est devenu partenaire dans la mise en œuvre de trois projets dans le cadre des infrastructures de transport, financés dans la politique de coopération territoriale européenne:

- TENTacle et NSB CoRe, pour la mise en œuvre de la stratégie européenne pour la région de la Baltique;
- TalkNET, pour le développement du transport multimodal en Europe centrale et l'intégration entre les ports, les terminaux internes et les opérateurs de transport.

En 2015, le groupements de coopération a créé le Centre Stratégique CETC-GECT, qui travaille actuellement sur une série d'investissements qui contribueront à atteindre les objectifs de coopération transfrontalière économique et sociale entre la Baltique et l'Adriatique. Parmi les projets présentés CEE-GreenTrans, dans le cadre du programme INTERREG Central Europe, proche à la décision finale sur le financement. Dans le dernier plan d'action, adopté en 2016, les partenaires du GECT ont prévu une stratégie de développement pour le groupements de coopération, en soulignant les stratégies d'innovation et un programme partagé de R&D.

Dans ce contexte, le GECT soutient des projets et des initiatives à niveau macro-régionale et vise à mettre en œuvre les projets financés dans le cadre du programme INTERREG Central Europe.

## 2.2 Alliance interrégionale pour le Corridor Rhin-Alpes GECT

Le GECT pour le Corridor Rhin-Alpes, formé en 2015 par l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, la Belgique, la France et la Suisse reprend ce qui a déjà été réalisé par le projet INTERREG CODE24<sup>8</sup>, visant à promouvoir le développement du corridor grâce à des stratégies transnationales capables de valoriser les capacités de transport et des performances économique sans effets négatifs sur la population des territoires concernés. A cette fin, CODE24 prévoyait un certain nombre de plans intégrés à la protection du paysage et du développement durable des transports.

---

<sup>8</sup> Projet Corridor 24 Development Rotterdam-Genoa: Joint regional development for the north south corridor

L'Alliance Rhin-Alpes reprend les initiatives stratégiques de CODE24, visant à assurer un partenariat de coopération à long terme en facilitant la coopération transnationale entre les partenaires de l'axe pour faire face aux défis complexes posés par le développement et la mise en œuvre du corridor Rhin -Alpes.

Considérant comme zone de coopération toute la zone multimodale du corridor Rhin-Alpes, la structure a progressivement intégré dans le groupe de coopération également des partenaires privés, tels que Duisburger Hafen AG, qui est chargée de la gestion du port de Duisburg; la TechnologieRegoin Karlsruhe Gbr, association des villes et communes pour le développement de la zone économique de Karlsruhe; Uniontrasporti, le consortium italien pour le développement des transports, des infrastructures et de la logistique.

La Région Ligurie, avec la Région Piémont et la Région Lombardie, a ensuite rejoint le groupements e de coopération avec d'autres entités régionales et locales. D'un intérêt considérable, la possibilité de rejoindre le groupements e de coopération a été également étendue à des Pays tiers, en particulier la Suisse. Cette disposition reflète parfaitement les dispositions du Règlement RTE-T qui, pour le développement du *réseau core*, prend également en compte les interactions avec les Pays tiers affectés par l'extension des corridors. Dans ce cas, la Suisse est entièrement traversée par le corridor Rhin-Alpes et constitue un territoire stratégique pour le développement des stratégies du groupements e de coopération, qui récemment a inclus également le canton suisse de Bâle-Ville.

L'étude de cas GECT Rhin-Alpes conduit à quelques réflexions importantes:

- a) l'ampleur du domaine considéré par la coopération transnationale a permis de valoriser de la meilleure manière possible la flexibilité apportée par les instruments dont dispose le GECT pour la création d'initiatives de coopération dans le secteur des transports;
- b) en raison de l'ampleur du territoire considéré, la possibilité offerte par le Règlement UE 1302/2013 d'inclure des acteurs privés dans le groupements e de coopération a permis non

seulement la représentation des intérêts des stakeholders dans un forum unique, mais aussi une contribution d'expertise supplémentaire, ce qui augmente la valeur en termes de R&D et, par conséquent, d'investissements;

- c) compte tenu de la portée du projet de coopération, conformément au précédent projet CODE24, le succès des objectifs du groupements e dépend entièrement de la capacité de planification et de gestion intégrée sur chaque portion du territoire. En ce sens, à l'occasion de la publication des résultats dans le cadre de CODE24 pour le développement de l'axe Rotterdam-Gênes, a été soulignée l'importance que le développement des transports ne compromet pas le transport régional, en particulier le transport de passagers, à la base de l'idée même de la création d'un GECT et des principes de la libre circulation de personnes.<sup>9</sup>

En résumé, l'expérience Rhin-Alpes montre que la clé du succès d'un GECT réside dans la capacité de planification intégrée entre toutes les stakeholders concernées, donc les autorités publiques (au niveau national, régional et local), les opérateurs de transport et les utilisateurs finaux.

En outre, l'approche «à plusieurs vitesses» adoptée dans la Convention permet aux partenaires du GECT d'agir par des formes d'intervention et de consultation le plus flexibles et efficaces possibles. Le GECT est en effet capable de promouvoir et de soutenir:

- i) les activités directement réalisées par le GECT;
- ii) des projets impliquant à la fois le GECT dans son ensemble et les membres du GECT;
- iii) les activités mises en œuvre uniquement par les membres du groupements e.

Enfin, du point de vue du financement, l'expérience du GECT Rhin-Alpes met en évidence la valeur innovante attribuée aux fonds européens. Le groupements e, en effet, est né d'un projet financé par l'Union et inscrit parmi ses objectifs l'affectation de fonds communautaires à des

<sup>9</sup> Voir Drewhello H., Scholl B., “*Integrated Spatial and Transport Infrastructure Development. The Case of the European North-South Corridor Rotterdam – Genoa*”, page 11 – 47, 2016

activités de coopération qui peuvent être menées par ses partenaires même indépendamment de l'activité du GECT.

### *2.3 GECT TRITIA Ltd.*

Le GECT TRITIA, créée entre la République Tchèque, la Pologne et en la Slovaquie, grâce au projet TRANS TRITIA, en collaboration avec d'autres partenaires, vise à améliorer les réseaux de transport, les centres logistiques multimodal et le transport durable dans le territoire couvert par le GECT, grâce à l'action synergique des régions, des administrations locales et des opérateurs de transport.

Les principaux objectifs du groupements e sont:

- la simplification et l'amélioration de la qualité de la vie de la population;
- le renforcement de la cohésion territoriale entre les territoires membres;
- la mise en œuvre de projets de développement stratégiques.

Compte tenu de l'ampleur des objectifs, le GECT prend en compte différents domaines, du transport à l'économie, du tourisme à l'énergie, au sport et au développement et au soutien des PME dans le commerce transfrontalier. La plate-forme fonctionne exclusivement en numérique, fournissant aux autorités nationales et aux stakeholders les outils nécessaires pour planifier des initiatives de liaison et des projets.

Le GECT accorde une attention particulière à l'objectif des transports et des infrastructures, en particulier au corridor intermodal ODRA, considéré comme une voie de transport clé qui permet à la zone de coopération TRITIA de se connecter au réseau RTE-T.

## 2.4 GECT PROUD

Le GECT PROUD, l'un des plus récents GECT, établi en 2016 entre l'Allemagne (notamment Dresde, Saxe) et la République Tchèque, a des objectifs différents (politiques, techniques, organisationnel et de communication) en soutien aux acteurs nationaux impliqués dans la mise en œuvre de la nouvelle ligne ferroviaire Dresda - Prague. Le groupements e s'apprête à la phase préparatoire du projet de travail et développe les interactions nécessaires pour obtenir le soutien nécessaire à la promotion du projet et à la coopération transfrontalière.

Le GECT est le résultat d'une coopération entre la Saxe et la République Tchèque qui a commencé au milieu des années 1990, née de la nécessité croissante d'installer une ligne de chemin de fer efficace entre les deux territoires, en ajoute à la ligne préexistante. La particularité de ce GECT est d'être un groupe né pour la réalisation d'un seul projet qui comprend une superficie de 97.300 km<sup>2</sup>, qui concerne 14,5 millions d'habitants et 267 communes.<sup>10</sup>

L'objectif général du GECT est de développer et de coordonner la planification des activités et des relations entre les autorités nationales, la Commission européenne et les stakeholders dans toutes les phases de conception et de développement du projet, de la manière la plus transparente possible. En outre, le GECT est partenaire d'un programme transfrontalier INTERREG.

En développant le transport ferroviaire entre les deux territoires et en supprimant les goulets d'étranglement existants entre l'Allemagne et la République Tchèque au cours du corridor oriental /méditerranéen orientale sur le *réseau core*, les projections suggèrent que le projet aura un impact sur le développement économique et territorial de toute la zone concernée par le couloir *core*, en favorisant son développement et sa mise en œuvre.

---

<sup>10</sup> Voir Comité des Régions, "EGTC monitoring report 2016 and impacts of Schengen area crisis on the work of EGTCs", page. 106, 2017

Un GECT de ce type, qui affecte directement et individuellement un couloir *core*, met en évidence le caractère commun des deux instruments, l'un au service de l'autre, dans l'achèvement et le développement des réseaux RTE-T vers les objectifs 2030 et 2050.

### 3. Résultats obtenus

Malgré la grande marge d'amélioration, il est possible de déduire de chacun des exemples considérés quelques bonnes pratiques qui peuvent être réitérées. Ces éléments de *best practice* se réfèrent aux stratégies, à l'approche et aux méthodes de gestion du GECT, ainsi qu'à la capacité de prévoir les effets en termes de cohésion sociale, économique et territoriale.

- (i) *Best practice de la création d'un centre stratégique focalisé sur les investissements de la politique de cohésion*

Le Centre Stratégique CETC-GECT, établi dans le cadre du Corridor Européen Centrale de Transport du GECT, est le centre névralgique des investissements qui contribueront à la réalisation des objectifs de cohésion économique et sociale transnationale dans les territoires entre la mer Baltique et l'Adriatique.

L'objectif initial du règlement GECT est de faciliter la coopération européenne transfrontalière en termes de programmation et de participation à des projets européens. La participation des GECT en tant que partenaires ou chefs de file des projets de coopération transfrontalière aide à soutenir les conditions du développement des liaisons intermodales. En 2016, probablement en raison de la fin de la période de programmation 2014-2020, la participation des GECT aux projets de coopération a diminué d'environ 50% par rapport à 2015.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Voir Comité des Régions, "EGTC monitoring report 2016 and impacts of Schengen area crisis on the work of EGTCs", page. 122, 2017

Comment observé dans le contexte de l'Alliance GECT Reno-Alps, par contre, la capacité du GECT à collecter et orienter des fonds communautaires pour des activités de coopération menées par ses partenaires, indépendamment de l'activité du GECT, améliore la mission et les objectifs eux-mêmes du groupements e de coopération, permettant des actions ciblées et coordonnées.

(ii) *Best practice pour augmenter la valeur ajoutée de la R&D dans les investissements*

L'expérience du GECT Alliance Rhin-Alpes souligne l'importance d'accroître l'expertise dans la recherche et l'innovation, en particulier en ce qui concerne les GECT impliquant des zones particulièrement vastes et des projets particulièrement complexes, tels que ceux impliquant des infrastructures appartenant au *réseau core*.

(iii) *Best Practice de l'approche "multi-vitesse"*

L'approche «multi-vitesses» adoptée en occasion de la Convention du GECT de l'Alliance Rhin-Alpes permet aux partenaires de maximiser leur marge d'intervention et de participation. En effet, le GECT est en mesure de promouvoir et de soutenir des activités directement réalisées par le groupements e, des projets impliquant à la fois le groupe dans son ensemble et des partenaires individuels, activités mises en œuvre uniquement par certains membres du groupements e.

Une approche de ce type permet un retour en termes de financement à canaliser dans la zone de coopération, en optimisant le timing et en attirant des investissements sur les principaux projets. Dans le cas d'espèce, le GECT ainsi constitué ne se concentre pas uniquement sur les projets et les activités qu'il est directement appelé à mettre en œuvre conformément à la Convention, mais il est capable de promouvoir et de développer la coopération territoriale au sein de la zone de coopération et ver le réseau RTE-T à grande échelle, en intégrant ce qui a été explicitement établi parmi les

membres du groupements e et en permettant le développement des activités et des projets connexes avec le corridor.<sup>12</sup>

- iv) *Best practice de développement équivalent des installations de transport de passagers dans la zone de coopération et des connexions au réseau core*

La structure des GECT Alliance Rhin-Alpes et du CETC est conçue de manière à permettre le développement simultané du transport interne de la zone de coopération et la liaison de la zone de coopération au réseau RTE-T *core*. En fait, dans les deux *case study*, il est clairement nécessaire d'assurer la libre circulation des personnes<sup>13</sup> dans les deux sens.

Le développement des connexions au réseau de transport central européen ne peut être dissocié du renforcement des réseaux internes de la zone de coopération. De même, le développement du transport au sein de la zone de coopération doit être conçu à partir de la perspective actuelle ou potentielle de la connexion au réseau central, reflétant la le réglage du contrôle RTE-T lui-même.

#### 4. Critiques

Au-delà de la forte diminution déjà mentionné de la participation des GECT à la programmation INTERREG, ces dernières années, les Stratégies de Spécialisation Intelligente ont également manqué d'implication dans le cadre des plans d'action GECT. Par rapport aux études de cas mentionnées ci-dessus, seul le GECT-CETC était impliqué dans la mise en œuvre des stratégies S3 des régions de la zone de coopération.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> Voir Art. 4.2b Convention GECT Rhin-Alpes

<sup>13</sup> Art. 3, par. 2, TUE; Art. 21 TFUE; Titres IV, V FRUE; Art. 45 Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne.

<sup>14</sup> Voir Comité des Régions, "EGTC monitoring report 2016 and impacts on Schengen area crisis on the work of EGTCs", page. 126, Brussels, 2017

Les problèmes liés à l'état de progrès de la réalisation du réseau RTE-T doivent également être pris en compte. Entre 2014 et 2015, les investissements totaux de l'Union dans les infrastructures des réseaux central et global du RTE-T se sont élevés à 30,67 milliards d'euros sur l'ensemble du territoire des 28 États membres. Le montant considéré ne comprend que les investissements relatifs aux travaux et aux projets mixtes travail/études.<sup>15</sup>

En outre, environ 1,1 milliard d'euros d'aide financière de l'UE ont été accordés entre 2014 et 2015 au moyen de conventions de subvention pour des projets d'étude, dont environ 931,5 millions d'euros ont été alloués au titre de programme CEF et de 160,1 millions dans le cadre du programme RTE-T.

Le cofinancement de l'Union pour les projets d'infrastructures de transport, notamment sur le réseau global, varie entre le 20% et le 85%. Des fonds supplémentaires doivent être ajoutés aux fonds européens, normalement alloués grâce à l'utilisation des ressources nationales des États membres. Malgré la contribution financière élevée de l'Union à l'infrastructure de transport du réseau RTE-T, le financement confié à la responsabilité des États membres reste encore marginal et trop souvent insuffisant.

En conséquence, le développement des sources soutenables de financement, y compris à travers la participation de partenaires privés, est d'une importance fondamentale pour surmonter les insuffisances liées à l'épuisement de la période de programmation actuelle et aux sommes importantes déjà versées.

---

15 Voir Commission Européenne, "Rapport de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Economique et Sociale Européen et au Comité des Régions sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T en 2014 et 2015".

## **Bibliographie**

Committee of the Regions, “*EGTC Monitoring Report 2012*”, Brussels, 2013

Committee of the Regions, “*EGTC monitoring report 2016 and impacts of Schengen area crisis on the work of EGTCs*”, Brussels, 2017

Committee of the Regions, “*The European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC): state of play and prospects*”, Brussels, 2009

Drewhello H., Scholl B., “*Integrated Spatial and Transport Infrastructure Development. The Case of the European North-South Corridor Rotterdam – Genoa*”, 2016

Portail GECT Alliance Rhine - Alpes <http://egtc-rhine-alpine.eu/it/>

Portail GECT-CETC <http://www.cetc-egtc.eu/>

Portail GECT TRITIA <http://www.egtctritria.eu/>

EGTC Platform, <https://portal.cor.europa.eu/egtc/about/Pages/platform.aspx>