

14ème législature

Question N° : 86204	De M. Jacques Cresta (Socialiste, républicain et citoyen - Pyrénées-Orientales)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports	Tête d'analyse > politiques communautaires	Analyse > réseaux transeuropéens. perspectives.
Question publiée au JO le : 28/07/2015 Réponse publiée au JO le : 31/05/2016 page : 4851 Date de changement d'attribution : 12/02/2016		

Texte de la question

M. Jacques Cresta attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la stratégie de développement et le financement des infrastructures de transport dans les États membres, dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, dévoilé récemment par la Commission européenne. L'objectif recherché par la Commission est d'achever les réseaux transeuropéens importants en matière de transports, d'énergie et de télécommunications, la priorité étant d'accroître la mobilité des citoyens et d'améliorer les biens et les services dans l'ensemble de l'Union européenne en complétant les liens manquants dans les réseaux, en éliminant les goulets d'étranglement et en favorisant les équipements structurels. Or ce réseau de transport augmentera incontestablement la cohésion économique, sociale et géographique dans l'Union et créera des emplois, tout en garantissant un bon équilibre entre la protection de l'environnement et le développement des infrastructures, comme, par exemple, les voies de navigation intérieure. La ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan s'inscrit parfaitement dans ces grands projets de transport d'intérêt européen puisqu'elle permettra à terme de relier le sud au nord de l'Europe et assurera une mobilité tant des voyageurs que des marchandises. Ce chaînon manquant est tant attendu par les acteurs économiques, les élus, la population de la nouvelle grande région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées. C'est dans ces ensembles que s'inscrivent également des projets nationaux à vocation européenne comme le tunnel ferroviaire Lyon-Turin, ainsi qu'à tous les projets autour du réseau ferré ou de nos ports, en particulier ceux du Havre, de Calais ou de Rouen. D'autres projets portent sur la mobilité verte. Toutes ces décisions sont importantes pour le report modal vers les transports les moins émetteurs de gaz à effet de serre. Raison pour lesquelles, il souhaiterait connaître le calendrier et évaluer l'impact économique, en particulier en termes d'emploi d'un tel ouvrage.

Texte de la réponse

Le développement de réseaux transeuropéens constitue l'une des actions stratégiques prioritaires de l'Union européenne pour favoriser la compétitivité et la cohésion de ses États membres. Pour le cadre financier pluriannuel de l'Union sur la période 2014-2020, le règlement no 1316/2013 établissant le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) et, en ce qui concerne les transports, le règlement no 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ont été adoptés le 11 décembre 2013 et sont applicables depuis le 1er janvier 2014. Ils forment le nouveau cadre législatif au niveau communautaire de l'action de l'Union européenne en faveur des réseaux transeuropéens. Le MIE permettra ainsi de financer des projets

d'intérêt commun avec un budget de 33 milliards d'euros courants sur la période 2014-2020, dont 26,25 milliards d'euros courants pour les transports, en ce compris 11,3 milliards fléchés vers les pays de la cohésion. Le reliquat se répartit entre les secteurs de l'énergie et des télécommunications. Ces montants ont été sensiblement revus à la baisse compte tenu de la mise en place du Fonds européen pour les investissements stratégiques ou FEIS (Plan Juncker). Le MIE apportera un concours financier pour majeure partie sous forme de subventions et, de manière plus ciblée, grâce à des instruments financiers innovants aux actions contribuant à la mise en œuvre du RTE-T dans les domaines ferroviaire, fluvial, portuaire, maritime, routier, aéroportuaire, des autoroutes de la mer et des plateformes multimodales. Les aides financières sont accordées aux porteurs de projets à l'issue d'appels à propositions pilotés par la Commission en lien avec l'agence exécutive Innovation and networks european agency (INEA) et après approbation des États membres réunis en comité. Les résultats du premier appel à propositions y ont été adoptés le 10 juillet dernier. La finalisation des grant agreements ou conventions de subvention avec l'agence INEA qui s'est matérialisée début janvier 2016, permet la formalisation de ce soutien financier. Sur cet appel à propositions, la France a été très bien dotée à l'échelle européenne. Ces financements vont permettre de poursuivre ou d'engager la réalisation de projets essentiels pour le développement des territoires et pour le report modal vers les transports les moins émetteurs de gaz à effet de serre. En bénéficieront les grands projets de transport d'intérêt européen (canal Seine Nord Europe et nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin en particulier), des projets de développement des ports français (dont le port de Calais, Le Havre et Rouen), des projets portant sur la mobilité verte, les nouvelles lignes de métro du Grand Paris, ainsi que des projets de modernisation et extension du réseau ferré, au titre desquels figure le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. À cet égard, il convient de souligner que, dans le cadre de ce dernier appel à propositions, la Commission européenne a décidé de subventionner à hauteur de 50 % de leur coût (soit 11,65 M€) les études et procédures du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan sur la période 2014-2019. Le calendrier du projet prévoit aujourd'hui un engagement de la procédure d'enquête publique à l'hiver 2016-2017. Cette décision de la Commission européenne sur un projet qui s'inscrit dans le corridor méditerranéen – l'un des neuf axes prioritaires du RTE-T –, constitue un premier pas vers un financement européen des travaux le moment venu. À l'instar d'autres grandes opérations ferroviaires, la construction et l'exploitation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan seront pleinement génératrices d'emplois à l'échelle locale à partir de la phase des travaux de génie civil. À titre d'information, sur le projet du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier, le titulaire du contrat de partenariat s'est engagé à attribuer des contrats à des petites ou moyennes entreprises pour un montant au moins égal à 20 % des coûts d'investissement de la ligne nouvelle en période construction, et au moins égal à 5 % des coûts d'exploitation-maintenance en période de fonctionnement.