N° 671

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 février 2013.

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES[1]

sur **la révision de la politique européenne des réseaux transeuropéens de transport**

ET PRÉSENTÉ

PAR M. Gilles SAVARY,

Député

[1] *La composition de cette Commission figure au verso de la présente page.*

La Commission des affaires européennes est composée de : M^me^ Danielle AUROI, présidente ; M^mes^ Annick GIRARDIN, Marietta KARAMANLI, MM. Jérôme LAMBERT, Pierre LEQUILLER, vice-présidents ; MM. Christophe CARESCHE, Philip CORDERY, M^me^ Estelle GRELIER, M. André SCHNEIDER, secrétaires ; MM. Ibrahim ABOUBACAR, Jean-Luc BLEUNVEN, Alain BOCQUET, Emeric BREHIER, Jean-Jacques BRIDEY, M^me^ Nathalie CHABANNE, M. Jacques CRESTA, M^me^ Seybah DAGOMA, M. Yves Daniel, MM. Charles de LA VERPILLIÈRE, Bernard DEFLESSELLES, M^me^ Sandrine DOUCET, M. William DUMAS, M^me^ Marie-Louise FORT, MM. Yves FROMION, Hervé GAYMARD, M^me^ Chantal GUITTET, MM. Razzy HAMMADI, Michel HERBILLON, Marc LAFFINEUR, M^me^ Axelle LEMAIRE, MM. Christophe LÉONARD, Jean LEONETTI, Arnaud LEROY, Michel LIEBGOTT, M^me^ Audrey LINKENHELD, MM. Lionnel LUCA, Philippe Armand MARTIN, Jean-Claude MIGNON, Jacques MYARD, Michel PIRON, Joaquim PUEYO, Didier QUENTIN, Arnaud RICHARD, M^me^ Sophie ROHFRITSCH, MM. Jean-Louis ROUMEGAS, Rudy SALLES, Gilles SAVARY, M^me^ Paola ZANETTI.

SOMMAIRE

—

Pages

RÉSUMÉ DU RAPPORT 5

INTRODUCTION 7

I. LES RÉSEAUX TRANSEUROPÉENS DE TRANSPORT DOIVENT ÊTRE UN OUTIL AU SERVICE DE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE 17

A. UNE HISTOIRE CHAOTIQUE 17

B. UN NOUVEAU RÉSEAU ÉLIGIBLE CENTRÉ SUR LES INVESTISSEMENTS LES PLUS STRATÉGIQUES 20

1. La nécessité de pallier aux insuffisances du réseau actuel implique une nouvelle démarche 20

2. La politique proposée 21

3. Les moyens envisagés 22

4. Un point essentiel : la cartographie du réseau global 27

a) La notion de réseau central 28

b) Les corridors 28

II. LE PROJET DOIT ÊTRE AMÉLIORÉ 31

A. DES EXIGENCES EXCESSIVES ? 31

B. LA STRUCTURE DU RTE-T EXCESSIVEMENT DILUÉE ? 33

C. QUEL RÔLE POUR LES ETATS ? 34

CONCLUSION 37

TRAVAUX DE LA COMMISSION 39

CONCLUSIONS ADOPTÉES PAR LA COMMISSION 45

ANNEXES 49

ANNEXE 1 : CARTOGRAPHIE 51

ANNEXE 2 : TRANSPORTS FERROVIAIRES ET EFFECTIVITÉ DES INVESTISSEMENTS 55

ANNEXE 3 : LES SUBVENTIONS ISSUES DU BUDGET DES TRANSPORTS TRANSEUROPÉENS 76

ANNEXE 4 : EXAMEN PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DE LA PROPOSITION DE RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL CONCERNANT DES ORIENTATIONS POUR LES INFRASTRUCTURES ÉNERGÉTIQUES TRANSEUROPÉENNES ET ABROGEANT LA DÉCISION N° 1364/2006/CEE 7928 79

RÉSUMÉ DU RAPPORT

L'Union européenne ne sert pas uniquement à élaborer des normes. Elle finance aussi des politiques essentielles à la croissance et au développement économique.

La mise en œuvre des réseaux transeuropéens de transport figure au rang de ces politiques essentielles pour l'avenir de notre continent.

Mais elle se heurte à l'écueil des financements et de la crise économique que nous traversons, qui risque de sacrifier les investissements d'avenir sur l'autel de la conjoncture économique.

Les propositions de la Commission européenne, et particulièrement la mise en place d'un nouveau mécanisme de financement – le MIE – seraient de nature, si elles étaient mises en œuvre, à contribuer significativement à la croissance.

Mesdames, Messieurs,

La Commission européenne est souvent critiquée – en particulier en France – pour son « dogmatisme libéral » qui, dans le domaine des transports, conduit à une baisse des prix, résultant en grande partie d'un alignement par le bas des salaires, en particulier dans le domaine de l'aviation avec les compagnies « low costs » ou du transport routier. Ce « libéralisme effréné » explique en partie la compétitivité du transport routier de marchandises au détriment du chemin de fer et de la voie d'eau, que pourtant l'Union européenne essaye de promouvoir.

Cette vision comporte, comme toute caricature, une part de vérité, mais elle est également réductrice, car l'Union européenne agit aussi sur les infrastructures. En effet, au fur à mesure qu'avançait la libéralisation des transports, il est apparu que les autorités européennes ne devaient pas limiter leur action aux véhicules, mais s'intéresser également aux infrastructures, pour faciliter les déplacements transeuropéens, en fédérant et en coordonnant le développement des réseaux existants à travers la mise en place du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Le **réseau de transport transeuropéen** est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne, arrêté par le Parlement et le Conseil européen, pour faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des modes de transports, afin de permettre la création d'un véritable marché unique, d'augmenter la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement, et d'accélérer l'intégration des nouveaux pays membres.

Représentant un investissement global de 225 milliards d'euros à l'horizon de 2020, ils peuvent bénéficier de financements européens à hauteur maximum de 20 %. Mais avec la réforme soumise à notre examen ce financement pourra atteindre 40 % dans certains cas.

Les projets du programme RTE-T sont techniquement et financièrement gérés par l'agence exécutive du réseau transeuropéen de transport (TEN-T EA), qui a été créé à cette fin, par la Commission européenne, en octobre 2006.

Les premières initiatives pour un réseau transeuropéen de transport sont apparues au milieu des années 1980. En 1992, le traité de Maastricht leur a donné une base juridique, devenue l'article 170 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui précise que l'Union européenne « contribue à l'établissement et au développement des réseaux transeuropéens dans les secteurs des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie ».

Depuis 2004, sur la base sur la base des travaux d'une commission associant les Etats et l'Union européenne, trente projets ont été établis à l'échelle des Vingt-sept, et déclarés d'intérêt européen, pour une réalisation en 2020. Ils s'ajoutent aux quatorze grands projets européens identifiés comme prioritaires, en 1994, par le conseil européen d'Essen.

Pour aider le financement de ces projets, les institutions européennes ont mobilisé le Fonds de cohésion, le Fonds européen de développement régional, ainsi que des prêts de la Banque européenne d'investissement.

Ces différents outils ont représenté, sur la période 2007-2013, environ 8 milliards d'euros, dont 440 millions pour des projets situés exclusivement sur notre territoire national et 1,66 milliards pour des projets auxquels la France est partie prenante.

Cette participation européenne aux réseaux de transports demeure malgré tout limitée, mais apporte *« un complément de financement »* utile, et parfois déterminant, dans la mesure où l'existence d'un financement européen conditionne l'octroi de prêts ou la mise en œuvre de partenariats. Mais, s'il est exact que le montant limité des crédits européen permet à l'Union européenne de faciliter des projets, il ne lui permet pas d'en être l'initiateur[2].

Or, l'Union européenne souhaiterait avoir un rôle directeur, pour ne pas dire plus, dans l'organisation des réseaux européens de transport, ce que lui interdit la modestie de son apport financier. Par exemple en avril 2004, les 30 projets prioritaires représentaient un investissement global de 225 milliards d'euros à l'horizon 2020 ayant mobilisé, pour la période 2007-2013, 8 milliards d'euros de crédits communautaires. L'essentiel de la négociation en cours sur la révision des RTE-T a donc porté non seulement sur l'organisation des relations entre l'Union européenne et les États mais aussi sur le niveau possible des financements. À l'échelle du continent, les ressources européennes n'ont finalement eu que peu de prise sur la définition des projets d'infrastructures de transports, ce qui explique que de nombreux programmes ont pris un retard jugé excessif par la Commission européenne. À la décharge des États, il convient de relever que les ambitions de l'Union européenne sont parfois en déphasage avec les capacités de financement nationales. Il faut noter, dans cette perspective, que si le Livre blanc sur les transports adopté le 28 mars 2011 par la Commission

[2] *Cf. Voir les exemples cités page 39 de la France et de l'Autriche.*

européenne fixe à plus de 1 500 milliards d'euros sur 20 ans l'effort nécessaire en matière d'infrastructures, il sera difficile de mobiliser les financements nécessaires.

Si, dans ce rapport, nous limiterons notre propos aux réseaux trans-européen de transports, il convient de relever qu'**en matière énergétique**, les interconnexions facilitent la gestion des crises d'approvisionnement et permettent de gérer au mieux les pics de demande, et sont indispensables à la construction d'un marché intérieur unifié de l'énergie.

Aussi, l'Union européenne a-t-elle mis en place, des orientations pour les réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E). Le cadre réglementaire actuel a été défini par la décision n° 1364/2006/CE du 6 septembre 2006. Celle-ci, qui se limite aux réseaux d'électricité et de gaz, établit une liste hiérarchisée de projets éligibles à un financement communautaire :

À un financement mieux assuré et innovant à la suite du règlement financier RTE, adopté le 20 juin 2007, les projets RTE-E ont disposé d'une enveloppe de 155 millions d'euros pour la période 2007-2013. Le Programme énergétique pour la relance[1], préparé dans le contexte de la crise économique et financière, a octroyé un montant de 3,85 milliards d'euros à un nombre limité de projets dans le domaine des infrastructures du gaz et de l'électricité, de l'énergie éolienne en mer et du captage et stockage du carbone. Cette action n'a pas obtenu les résultats espérés car dans le domaine du transport de l'énergie les projets, en particulier de lignes à haute tension, se heurtent à une très forte résistance des populations, beaucoup plus qu'à des problèmes de financement.

En matière de **télécommunications**, l'Union soutient des projets territoriaux de déploiement d'infrastructures numériques, notamment **de transition vers le très haut débit**, en complément des financements nationaux ou locaux. Mais si ses objectifs sont ambitieux, ses moyens d'action et ses réalisations, en particulier pour ce qui est de la mise en œuvre de l'« Agenda numérique pour l'Europe », adopté à la mi-2010 demeurent modestes. Cet Agenda détermine sept domaines d'action prioritaires, dont l'un - la recherche d'un accès plus rapide à l'internet - contribuera à l'amélioration des réseaux de communications électroniques à l'échelle de l'ensemble de l'Union. Ce document constitue une stratégie vers une économie numérique.

Il convient de souligner que dans les domaines de l'énergie et des télécommunications les investissements les plus importants dégagent une rentabilité suffisante pour pouvoir être financés par les marchés financiers, cette situation est moins vraie dans les domaines du transport de passager ou de marchandises.

Il est donc essentiel que les projets d'amélioration du financement des réseaux trans-européens de transport voient le jour, ce qui est aujourd'hui loin d'être assuré. En effet, la mise en place de nouveaux outils de financement, à

travers le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (« *Connecting Europe facility* »), d'un montant de 31,7 milliards d'euros pour le domaine des transports pour les années 2014-2020 (dont 10 milliards du Fonds de cohésion qui sont réservés aux projets de transports dans les pays qui bénéficient de ce fonds) est subordonné à l'achèvement des négociations sur le cadre financier pluriannuel 2014-2020 ; le Parlement européen n'a pas encore avalisé le compromis adopté par le Conseil européen qui a décidé de réduire substantiellement l'enveloppe proposée (23,1 milliards d'euros pour les transports et 30 milliards d'euros pour l'ensemble du MIE).

Les propositions de la Commission européenne

Le « **Mécanisme pour l'interconnexion en Europe** » (*Connecting Europe Facility*), doté d'un budget de **50 milliards d'euros** , a été adopté par la Commission européenne le 19 octobre 2011. Ce plan est destiné à **financer des projets liés à l'amélioration des réseaux européens dans le domaine des transports**, **de l'énergie** et de la **technologie numérique**. Il prévoit la **répartition budgétaire** suivante :

- **31,7 milliards d'euros** pour le domaine des **transports** (dont 10 milliards € du Fonds de cohésion réservés pour des projets de transport dans les pays en convergence). Les investissements concerneront **la modernisation de l'infrastructure**, l**a construction de chaînons manquants** et **la suppression des goulets d'étranglement**. L'accent sera également mis sur le développement de modes de transport moins polluants ;

- **9,1 milliards d'euros** pour le secteur de **l'énergie**. Le mécanisme d'interconnexion vise l'**élargissement du marché intérieur**, une **meilleure sécurité de l'approvisionnement** et le **transport efficace et rentable des énergies renouvelables** ;

- **9,2 milliards d'euros** pour les **télécommunications et les technologies de l'information**. Cette enveloppe soutiendra les **investissements dans les réseaux à haut débit et dans les services numériques paneuropéens**.

Les obligations de projets/ou « project bonds » constituent un nouveau mécanisme dont la phase pilote, gérée par la **BEI - B**anque **E**uropéenne d'**I**nvestissement – débutera au cours de la période 2012-2013. Il s'agit d'un mécanisme de garantie d'emprunts qui **devrait attirer** des fonds publics et privés, **améliorer** la situation de l'emploi et **accroître** la compétitivité européenne.

Si les chiffres proposés sont retenus par le Conseil et le Parlement européens, le taux de subventionnement permettra par exemple de porter la participation financière de l'Union européenne à hauteur de 40 % pour les tronçons transfrontaliers (par exemple Lyon-Turin), de même qu'un taux de cofinancement de 30 % facilitera un projet comme le grand contournement de Strasbourg.

Une nouvelle gouvernance

Mais, outre la question essentielle du financement, le débat ne porte pas uniquement sur la nécessité de structurer les axes majeurs de transport utilisés par les Européens, mais également sur les points suivants :

- La programmation des réseaux européens doit-elle revêtir un caractère incitatif pour les Etats, ou contraignant pour ces derniers ?
- L'Union européenne doit-elle imposer, au nom de l'intérêt général européen, un délai de réalisation des infrastructures qu'elle définit ?
- Comment doit être élaborée la carte des réseaux ?
- Quelle doit être la part de l'UE dans le financement des RTE-T ?
- Faut-il une structure européenne de gouvernance des RTE-T ou une simple structure de coordination ?

Toutes ces questions sont bien entendu étroitement imbriquées entre elles. A ces dernières s'ajoutent deux considérations spécifiques aux transports terrestres : l'importance des pouvoirs de police, alors que l'énergie et les télécommunications relèvent surtout d'autorités régulatrices, et l'impossibilité d'atteindre une rentabilité satisfaisante pour une grande partie des infrastructures terrestres, en particulier ferroviaires.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Le collège des commissaires a adopté le 19 octobre 2011 un projet de paquet législatif pour refonder cette politique.

La problématique du RTE-T est ainsi traitée dans plusieurs projets de textes présentant de fortes interactions **cinq propositions** de règlements européens forment l'ensemble du « Mécanisme » :

- la proposition de règlement établissant le MIE proprement dit (E 6760);

- les trois propositions de règlement fixant respectivement les orientations pour les réseaux transeuropéens en matière de transport (RTE-T), d'énergie (RTE-E) et de télécommunications ;

- enfin, la proposition de règlement relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets prioritaires –« *project bonds* »-, traitée par le rapport, n° 472, de votre Commission des affaires européennes, présenté par Messieurs Razzy Hammadi et Arnaud Richard.

Le projet de règlement sur la révision des lignes directrices du RTE-T, sur lequel nous focaliserons notre attention, établit le cadre technique nouveau de ces réseaux. A cet effet, il **définit un réseau à deux niveaux (réseau central et réseau global) et de nouvelles structures de gouvernance des réseaux et des projets appelées « corridors », menées par des coordonnateurs.** Une autre nouveauté du projet de règlement réside dans le fait qu'il énonce des spécifications

techniques auxquelles devront se conformer les réseaux existants et les projets neufs pour chaque mode de transport, il fixe des échéances pour la mise à jour des infrastructures et la réalisation des projets neufs : 2030 pour le réseau central et 2050 pour le réseau global.

Cette ambition quelque peu dirigiste de la Commission a bien entendu inquiété les gouvernements, dont le Gouvernement français, qui ont craint de se voir imposer des contraintes de normes et de délais insupportables au regard des exigences de l'opinion publique ou de leurs contraintes financières.

Au regard des positions arrêtées par le Conseil des ministres des transports, ces craintes semblent aujourd'hui dissipées. Le texte soumis à notre examen, sensiblement en retrait par rapport aux positions initiales devrait pouvoir être adopté, malgré quelques amendements du Parlement européen qui semblent déconnectés du respect du principe de subsidiarité (par exemple l'inclusion des pistes cyclables dans les RTET qui nous paraissent relever d'avantage des collectivités locales que de l'Union européenne).

Activité financée:

Le réseau transeuropéen de transport, en tant qu'élément de la politique européenne de transport, a pour objectif :

- de faciliter le développement des échanges, par l'interopérabilité complète des réseaux de transport ;
- de permettre la création d'un véritable marché unique en matière de transport ;
- d'augmenter la part modale des modes de transport respectueux de l'environnement ;
- d'accélérer l'intégration des nouveaux pays membres.

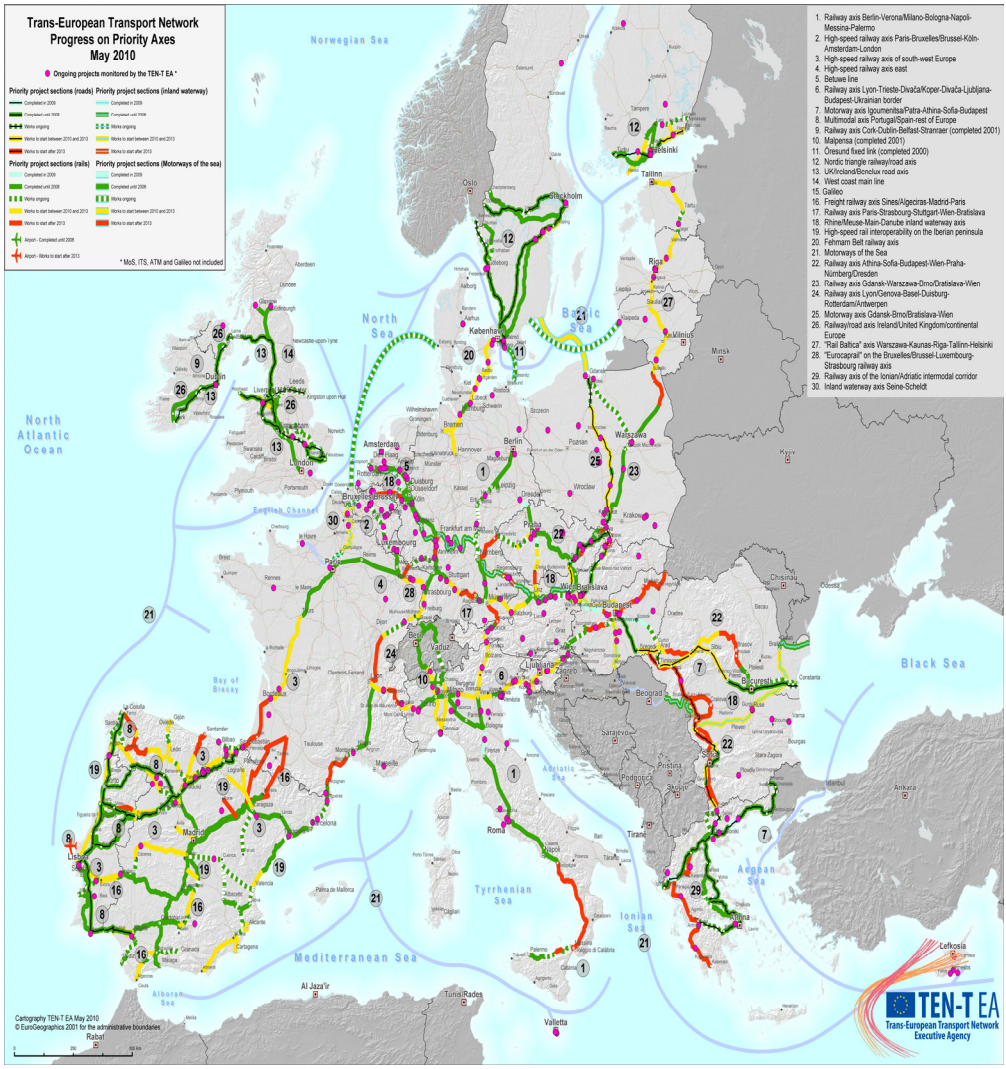
Fonctionnement:

Le RTE-T finance des projets d'intérêt commun concernant, d'une part, les infrastructures de transport et, d'autre part, les services permettant leur bon fonctionnement.
Il soutient ainsi le développement des réseaux de transports routiers, ferroviaires, maritimes, fluviaux, aéroportuaires, des ports de navigation intérieure, des réseaux de transports combinés, des réseaux de gestion et d'informations, des réseaux de gestion du trafic aérien.
Depuis 2004, il finance les projets suivants jusqu'à l'horizon 2020 :
1. l'axe ferroviaire Berlin-Vérone-Milan-Bologne-Naples-Messine ;
2. le train à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres ;
3. l'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe ;
4. l'axe ferroviaire à grande vitesse Est (dont Paris-Strasbourg-Luxembourg) ;
5. la ligne ferroviaire de la Betuwe (2007) ;
6. l'axe ferroviaire Lyon-Trieste-Divaca-Koper-Ljubljana-Budapest-frontière ukrainienne ;
7. l'axe autoroutier Igoumenitsa/Patras-Athènes-Sofia-Budapest ;
8. l'axe multimodal Portugal-Espagne-reste de l'Europe ;
9. l'axe ferroviaire Cork-Dublin-Belfast-Stanraer (2001) ;
10. l'aéroport de Malpensa près de Milan (achevé en 2001) ;
11. la liaison fixe de l'Öresund (achevé en 2000) ;
12. l'axe ferroviaire et routier du triangle nordique ;
13. l'axe routier Irlande-Royaume-Uni-Benelux (2010) ;
14. la liaison ferroviaire West Coast Main Line (2007) ;
15. le système de navigation par satellite Galileo (2008) ;
16. l'axe ferroviaire fret à travers les Pyrénées Sine-Algésiras-Madrid-Paris ;
17. l'axe ferroviaire Paris-Stuttgart-Vienne-Bratislava ;

18. l'axe fluvial Rhin-Meuse-Main-Danube ;
19. l'interopérabilité du réseau ferroviaire à grande vitesse de la péninsule ibérique ;
20. l'axe ferroviaire entre l'Allemagne et le Danemark du Fehmarn Belt ;
21. les autoroutes de la mer : mer Baltique, arc atlantique, Europe du Sud-Est, Méditerranée occidentale ;
22. l'axe ferroviaire Athènes-Sofia-Budapest-Vienne-Prague-Nüremberg-Dresde ;
23. l'axe ferroviaire Gdańsk-Varsovie-Brno-Bratislava-Vienne ;
24. l'axe ferroviaire Lyon-Genève-Bâle-Duisbourg-Rotterdam-Anvers ;
25. l'axe autoroutier Gdańsk-Brno-Bratislava-Vienne ;
26. l'axe ferroviaire et routier Irlande-Royaume-Uni-Europe continentale ;
27. l'axe ferroviaire « Rail Baltica » Varsovie-Kaunas-Rīga Tallinn-Helsinki ;
28. « Eurocaprail » sur l'axe ferroviaire Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg ;
29. l'axe ferroviaire du corridor intermodal mer Ionienne-Adriatique ;
30. Liaison fluviale Seine-Escaut.

Critères d'éligibilité
Peuvent participer :
- un ou plusieurs Etat membres ;
- deux Etats membres ou plusieurs pour les autoroutes de la mer et les projets transfrontaliers, qui doivent concerner au moins deux Etats membres ;
- une ou plusieurs entreprise ou organisme publics ou privés avec accord de tous les Etats membres concernés par le projet ;
- une ou plusieurs organisations internationales avec accord de tous les Etats membres concernés par le projet ;
- un consortium avec accord de tous les Etats membres concernés par le projet.

Cofinancement
20 % maximum pour les systèmes de gestion du trafic routier, aérien, fluvial, maritime et côtier. 30 % maximum pour les tronçons transfrontaliers pour autant que les Etats membres concernés aient donné à la Commission toutes les garanties nécessaires sur la viabilité financière et sur le calendrier de mise en œuvre du projet.



Réseau transeuropéen de transport avant la réforme proposée

I. LES RÉSEAUX TRANSEUROPÉENS DE TRANSPORT DOIVENT ÊTRE UN OUTIL AU SERVICE DE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

L'ambition de la Commission européenne est importante. Les réseaux transeuropéens sont une composante essentielle de l'achèvement du marché unique qui, limité jusqu'ici aux transports de voyageurs et de marchandises, doit être étendu aux secteurs de l'énergie et des télécommunications, mais également aux *interconnexions* des réseaux avec pour objectif de concilier l'efficacité économique et l'efficacité énergétique. La Commission entend ainsi améliorer le fonctionnement du marché intérieur, facteur de compétitivité, tout en limitant l'impact énergétique de ses infrastructures.

Cette politique est donc essentielle à la croissance économique.

Le « paquet législatif » va en effet bien au-delà de la mise en place d'un fonds d'infrastructure. Il comporte : la carte des réseaux - pour les transports et l'énergie -, les critères d'éligibilité des projets d'intérêt commun, les priorités et des « *exigences* » qui ont une force obligatoire - pour les réseaux de transports -malgré la modestie de la contribution européenne

En effet, si la Commission européenne. propose que l'Union y consacre des moyens importants : 50 milliards pour 2014 -2020, à comparer aux 8 milliards consacrés aux seuls réseaux transeuropéens de transports dans la période 2007-2013, nous savons dores et déjà qu'après l'examen par le Conseil la somme réellement disponible se situera plutôt aux environs de 35 milliards d'euros, et qu'en conséquence la contribution européenne aux infrastructures de transport du réseau RTE-T se situera dans la majorité des cas aux environs de 10%.

A. Une histoire chaotique

(1) Orientations de 1996

La décision n° 1692/96/CE du 23 juillet 1996 sur les **orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)** formulait les grandes lignes des mesures nécessaires à la réalisation du réseau. Elle fixait les caractéristiques des réseaux pour les différents modes de transport, les projets d'intérêt commun éligibles ainsi que les projets prioritaires. L'accent était mis sur des modes de transport plus respectueux de l'environnement, notamment sur des projets ferroviaires. Les RTE-T concernent l'ensemble de modes de transport, couvrent l'ensemble du territoire de l'Union et peuvent s'étendre aux États membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE), aux pays de l'Europe sud-orientale ainsi qu'aux pays

méditerranéens. Tout d'abord, cette décision a incorporé quatorze projets d'intérêt commun adoptés par le Conseil d'Essen.

La décision n° 1346/2001/CE du 22 mai 2001 modifiant les orientations RTE-T en ce qui concerne les **ports maritimes,** les **ports de navigation intérieure** et les **terminaux intermodaux** a complété ensuite les critères pour ces éléments manquants du RTE-T, si bien qu'il existe depuis lors un « plan de développement des transports » à l'échelle communautaire, qui couvre tous les modes de transport.

(2) Révision des orientations RTE

Les élargissements de 2004 et de 2007 ainsi que d'importants retards et problèmes de financement au niveau de la réalisation - notamment des tronçons transfrontaliers du RTE-T - ont exigé un vaste remaniement des orientations RTE. Sur la base des propositions d'un groupe ad hoc présidé par l'ancien commissaire Karel Van Miert, cette révision a été enfin arrêtée par la décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004, modifiée par le règlement (CE) n° 1791/2006 du Conseil du 20 novembre 2006.

La révision comporte les principaux éléments suivants :

– une liste des projets prioritaires (PP) a été étendue à un total de 30, parmi lesquels 18 concernent seulement des lignes ferroviaires, 3 des routes, 4 des lignes de transport multimodal - principalement ferroviaire et routier -, 2 des voies de navigation interne et 1 les «autoroutes de la mer». Certains projets ont été déjà achevés: par exemple, l'Øresund fixed link (entre la Suède et le Danemark, 2000), l'aéroport de Malpensa (Italie, 2001) et le Betuwe railway line (entre Rotterdam et la frontière allemande, 2007). Il y en a d'autres pour lesquels des tronçons importants ont été réalisés: en 2006, la section Nuremberg-Ingolstadt du PP 1; l'entrée en service en 2007 de la première phase du TGV Est en France, des PP 4 et 17; en 2008 la ligne de chemin de fer à haute vitesse Madrid-Barcelone ;

- la subordination de la réalisation des projets de transport au respect de la législation environnementale européenne, notamment par une évaluation stratégique des risques pour l'environnement en complément de l'audit environnemental initial ;

- le nouveau concept des autoroutes de la mer, fondé sur l'intermodalité. Elles devraient rendre certaines liaisons maritimes plus efficaces et mieux intégrer le transport maritime à courte distance à des lignes ferroviaires, en fournissant des alternatives de haute qualité et fréquentes au transport routier. Quatre corridors ont été définis pour la mise en œuvre du projet d'autoroutes de la mer jusqu'en 2010 (de la mer Baltique, de l'Europe de l'Ouest via l'Atlantique, de la Méditerranée orientale et de la Méditerranée occidentale) ;

- Six « coordinateurs européens » pour des projets particulièrement importants ont été désignés en juillet 2005. Il s'agit des personnalités de niveau européen qui jouent un rôle de médiateur pour faciliter les contacts avec les pouvoirs décisionnels nationaux, les opérateurs et les utilisateurs des moyens de transport ainsi que les représentants de la société civile. Ils préparent également le terrain pour les décisions d'investissement de la Banque européenne d'investissement (BEI)[3] ;

- Une Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport, basée à Bruxelles, a été créée en octobre 2006. Elle a pour mission de préparer et suivre sur le plan technique et financier les décisions sur les projets gérés par la Commission ;

- d'ici à 2020, le RTE-T comptera 100 345 km de routes et 106 845 km de voies ferrées, dont quelque 30 000 km de lignes à grande vitesse (au moins 200 km/h). Par ailleurs, 14 630 km de voies navigables, 120 ports fluviaux, 23 ports fluviaux/maritimes et 264 ports maritimes de classe A (d'importance internationale) et 407 aéroports font partie du réseau transeuropéen. L'achèvement du RTE-T implique la construction des «maillons manquants», de manière à construire ou améliorer le réseau routier existant en 2005 de 20 300 km d'autoroutes ou routes de haute qualité et le réseau ferroviaire de 18 975 km de lignes à haute vitesse (nouvelles ou conventionnelles améliorées). De plus, on prévoit la modernisation de quelque 3 500 km de routes, 12 300 km de voies ferrées et 1 740 km de voies navigables;

- le coût global a été évalué par la Commission en mai 2008 à quelque 900 milliards d'euros pour la période 1996-2020, dont 500 doivent encore être investis entre 2007 et 2020. Sur la base des dernières données transmises par les États membres en avril 2008, les coûts des sections prioritaires de 28 PP - exclus le projet Galilée et les autoroutes de la mer - montent à 397 milliards d'euros avec une augmentation de 16,8 % par rapport à l'estimation de 340 milliards faite en 2004 (pour le financement du RTE).

Le Traité de Maastricht a chargé l'Union européenne de contribuer à l'établissement et au développement de **réseaux transeuropéens (RTE) dans les secteurs des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie.** Ces réseaux doivent contribuer à développer le marché intérieur ainsi qu'à renforcer la cohésion économique et sociale. Par ailleurs, les RTE sont destinés à relier les régions insulaires, enclavées et périphériques aux régions centrales de l'Union. La création des réseaux transeuropéens vise à favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux.

---

[3] *Votre Rapporteur est jusqu'en juillet 2012 coordonnateur du corridor Desde-Konstanza-Pirae.*

Conformément au principe de subsidiarité, la Communauté n'a pas de compétence exclusive pour la conception, le financement et la construction des infrastructures. Les États membres restent les principaux responsables en la matière. L'Union apporte cependant une contribution déterminante au développement de ces réseaux en agissant comme catalyseur et en soutenant financièrement les infrastructures d'intérêt général, surtout au cours de la phase de démarrage des projets.

L'article 154 du traité CE, repris par l'article 170 et l'article 194, paragraphe 1, point d) – en matière d'énergie – du traité FUE, offre une solide base juridique aux RTE. À cette fin, l'Union établit, selon la procédure de codécision ou législative ordinaire (traité de Lisbonne) entre le Parlement européen et le Conseil, des **orientations,** qui identifient les «projets d'intérêt commun» et les «projets prioritaires», ainsi que les objectifs, les priorités et les grandes lignes des actions.

B. Un nouveau réseau éligible centré sur les investissements les plus stratégiques

1. La nécessité de pallier aux insuffisances du réseau actuel implique une nouvelle démarche

Pour la Commission européenne **cinq problématiques majeures** doivent être abordées au niveau de l'Union :

1. les chaînons manquants, notamment aux tronçons transfrontaliers, sont un des principaux obstacles à la libre circulation des marchandises et des voyageurs au sein des États membres, entre eux et avec leurs voisins ;

2. la qualité et la disponibilité des infrastructures diffèrent au sein, et entre les États membres, tant en termes de qualité que de disponibilité (goulets d'étranglement) ;

3. les infrastructures de transport entre les différents modes sont fragmentées ;

4. les investissements dans les infrastructures de transport devraient contribuer à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, occasionnées par les transports, de 60 % d'ici 2050 ;

5. les États membres conservent des règles et des exigences de fonctionnement différentes, en particulier dans le domaine de l'interopérabilité, ce qui accroît encore les goulets d'étranglement et les obstacles au niveau des infrastructures de transports, en particulier dans le secteur ferroviaire.

Pour faire face à ces défis la Commission européenne propose la mise en œuvre d'une approche à deux niveaux permettant de développer progressivement le RTE-T :

– Le réseau global : toutes les infrastructures existantes et celles programmées devront respecter les exigences des orientations et il devra être achevé le plus tard le 31 décembre 2050.

- Le réseau central, qui comprend les sections les plus stratégiques du réseau global, pour se concentrer sur les composants du RTE-T qui apportent le plus de valeur à la structure européenne: les chaînons manquants au niveau transfrontalier, les goulets d'étranglement et les nœuds multimodaux principaux… Il devra être réalisé au plus tard le 31 décembre 2030.

2. La politique proposée

Le « Mécanisme » est une initiative utile et fédératrice, qui va bien au-delà du leitmotiv de l'ouverture à la concurrence : en outre notre pays est très bien placé pour en tirer le meilleur parti - par notre position géographique et par les nombreux projets français qui trouvent toute leur place dans les cartes européennes. Mais nous devons veiller à ce que les nouveaux outils de gouvernance proposés par la Commission européenne, pour ne pas provoquer des réactions contre productives, respectent le principe de subsidiarité et que l'Union fasse le meilleur usage des moyens qui lui sont impartis. Les ressources publiques européennes doivent aller d'abord aux projets jugés les plus utiles mais que le marché ne financerait pas seul, mais les procédures de l'Union européenne doivent également trouver leur place dans un cadre décisionnaire principalement national, et ne pas tenter de s'y substituer.

La mise en œuvre de cette stratégie repose sur quatre axes :

– une planification différenciée entre « réseau central » prioritaire et ses interconnexions, et d'autre part le réseau global.

L'intervention de l'Union européenne portera principalement sur le « réseau central », dans une approche désormais multimodale et avec une priorité pour les goulets d'étranglements, et les sections les plus rapidement réalisables ;

– de nouveaux instruments financiers, dont le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, les obligations de projets (Project bonds) qui mobilisent la BEI et un nouveau règlement d'intervention ;

– une approche en termes de corridors multimodaux qui se substituera à l'approche en termes de grands projets modaux qui prévalait jusque-là ;

– une nouvelle gouvernance basée sur le principe d'un coordonnateur par corridor, avec la mise en place d'une plate-forme de corridor visant à en coordonner la planification entre les Etats membres et faciliter la mobilisation des crédits.

Les corridors, instrument permettant la mise en œuvre du réseau central, doivent reposer sur l'intégration et l'interopérabilité modale pour participer à une bonne coordination du développement et de sa gestion; La Commission européenne contrôlera et évaluera les avancées en matière de mise en œuvre du réseau central. Les coordinateurs européens, personnalités désignées par la Commission européenne en accord avec le Parlement européen et les États membres[4], faciliteront la mise en œuvre coordonnée des corridors, en collaboration avec les plateformes de corridors que devront établir les États membres concernés.

Dans chaque plateforme de corridor un plan de développement pluriannuel comprenant des plans d'investissement et de mise en œuvre, qui servira de structure de gestion sera installé. La Commission se basera sur ces informations pour adopter des actes (décisions) d'exécution pour chaque corridor.

Enfin, la proposition prévoit une révision régulière des annexes à l'aide d'actes délégués afin d'actualiser les cartes du réseau global. Elle envisage également une révision du réseau central en 2023.

3. Les moyens envisagés

La proposition de règlement établit un nouveau cadre pour les investissements de l'Union européenne dans les infrastructures des réseaux transeuropéens de transports, d'énergie et de télécommunication. Elle définit une enveloppe budgétaire - 50 milliards d'euros pour 2014-2020 -, qu'elle réserve à des investissements dans les infrastructures identifiées par les règlements d'orientation. Elle fixe un taux de subventionnement avantageux pour ces opérations, mais aussi une procédure très encadrée pour leur obtention.

Les **articles 1** et **2** définissent **l'objet du règlement** : fixer, à compter du 1er janvier 2014, les conditions, méthodes et procédures pour l'octroi d'un concours financier de l'Union aux réseaux transeuropéens dans le domaine des infrastructures du transport, des télécommunications et de l'énergie.

L'article 3 énonce les deux objectifs généraux du règlement :

1/ contribuer à une croissance intelligente, durable et inclusive en développant des réseaux transeuropéens modernes et hautement performants ;

---

[4] *L'accord des États membres, non prévu dans la proposition de la Commission européenne, semble finalement devoir être retenue.*

2/ permettre à l'Union européenne, d'ici à 2020, de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre, d'accroître de 20 % l'efficacité énergétique et de parvenir à 20 % d'énergies renouvelables dans sa consommation d'énergie finale.

L'article 4 définit les objectifs sectoriels du règlement, issus des trois règlements d'orientation :

- pour les transports : supprimer les goulets d'étranglement et établir les liaisons manquantes ; garantir des transports durables et efficaces à long terme; optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité des services de transport ;

- pour l'énergie : promouvoir une intégration plus poussée du marché intérieur de l'énergie et l'interopérabilité des réseaux d'électricité et de gaz à travers les frontières, en veillant notamment à ce qu'aucun État membre ne soit isolé du réseau européen ; renforcer la sécurité d'approvisionnement de l'Union ; contribuer au développement durable et à la protection de l'environnement, en facilitant notamment l'intégration des sources d'énergie renouvelables au réseau de distribution et en développant les réseaux de transport du dioxyde de carbone ;

- pour les télécommunications : accélérer le déploiement des réseaux à haut débit rapide et ultrarapide et leur adoption, notamment par les petites et les moyennes entreprises (PME) ; favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des services publics nationaux en ligne ainsi que l'accès à ces réseaux.

L'article 5 de la proposition fixe à 50 milliards d'euros le budget du « Mécanisme » pour 2014-2020, dont 31,694 milliards pour les transports (10 milliards sont fléchés depuis le Fonds de cohésion), 9,121 milliards pour l'énergie et 9,185 milliards pour les télécommunications. Mais votre Rapporteur redoute que les arbitrages en cours, sur les perspectives budgétaires 204-2020 ne se traduisent par une réduction significative de ce fonds.

Les articles 6 à 12 définissent les modalités d'intervention financière du « Mécanisme » :

– « *Seules les actions qui contribuent à des projets d'intérêt commun ainsi que les actions de soutien du programme peuvent bénéficier d'un soutien financier de l'UE sous la forme de subventions, d'instruments financiers et de passations de marchés.* » ;

– les subventions peuvent être demandées par les États, mais aussi les entreprises et les organismes publics - à condition de l'accord de l'État, sauf pour ce qui concerne les télécommunications et la gestion du trafic aérien ;

– les propositions sont sélectionnées au terme d'un appel à proposition s'appuyant sur le programme de travail pluriannuel ;

– les taux de subvention sont augmentés par rapport à aujourd'hui. Néanmoins, les fonds de cohésion pour les infrastructures de transport doivent être consommés au sein des États qui bénéficient de ce type de financement. Un tiers de ce dernier, à savoir 10 milliards d'euros de la Commission européenne, sera transféré à partir du Fonds de cohésion pour être dépensé, conformément au règlement MIE[5], uniquement dans les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion.

– La Commission européenne se réserve le droit d'annuler la subvention lorsque les travaux n'ont pas commencé un an après sa mise à disposition, et elle peut en demander le remboursement lorsque les travaux n'ont pas été achevés deux ans après le délai prévu.

Les **articles 14** à **16** autorisent **la mobilisation d'instruments financiers** pour les projets d'intérêt commun (notamment, les « *project bonds »,*).

Les **articles 17** à **23 définissent les modalités de la programmation et de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun** :

– la Commission adopte des **programmes de travail pluriannuels** et annuels pour chaque secteur, qui prennent la forme d'actes d'exécution adoptés selon la procédure dite d'examen; le programme pluriannuel est examiné au moins une fois à mi-parcours ; la Commission le révise si nécessaire, par la même procédure d'examen, ce point à fait l'objet d'une forte opposition de notre pays (cf. 2)

– **pour les transports, 80 à 85 % des 31,7 milliards d'euros annoncés** seraient réservés aux projets d'intérêt commun du **réseau central**; pour les secteurs de l'énergie et des NTIC, les programmes de travail pluriannuels définissent des orientations stratégiques.

– **la Commission peut, par acte délégué, modifier la liste des projets d'intérêt commun**, en raison du dépassement des seuils qui définissent l'appartenance au réseau global ;

– enfin, dans les secteurs de l'énergie et des transports, les États membres effectuent un suivi technique et un contrôle financier des actions en étroite coopération avec la Commission européenne - ils certifient la conformité des dépenses. Ils tiennent en permanence la Commission informée de l'état d'avancement des projets.

Les **articles 24** à **30** contiennent **des dispositions diverses** :

– la Commission est assistée d'un comité de coordination du mécanisme ;

---

[5] *Mécanisme pour l'interconnexion en Europe.*

– la délégation de pouvoir accordé à la Commission pour modifier la liste des projets d'intérêt commun peut être révoquée à tout moment ;

– au plus tard à la mi-2018, la Commission réalise une évaluation de l'action, en vue de sa reconduction ou de sa réforme, en étroite collaboration avec les États, ceux-ci pouvant également en conduire de leur côté.

Evolution des subventions entre le cadre actuel et le nouveau cadre

	Cadre actuel Montant maximal des subventions	Cadre proposé(E 6760) Montant maximal des subventions
Etudes	50 % coût éligible	50 % coût éligible
Travaux	10 % projets d'intérêts communs	
	20 % projets prioritaires	
	30 % tronçons transfrontaliers	
Rail et voies navigables		20 % porté à 30 % pour les goulets d'étranglement, 40 % pour les tronçons transfrontaliers
système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)		50 %
desserte des ports et des aéroports par les transports terrestres		20 %
développement des ports et des plateformes multimodales:		20 %
autoroutes de la mer		20 %

N.B. : il s'agit du coût hors TVA, cette dernière n'étant pas une dépense éligible

LES EXIGENCES AUXQUELLES DEVRONT RÉPONDRE LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT FIN 2050 (liste non exhaustive)

Pour le transport ferroviaire

- ouvrir de manière non discriminatoire tout terminal de fret à tous les opérateurs, ainsi qu'au moins un terminal par plateforme logistique et appliquer à ces équipements des redevances transparentes ;
- offrir aux voyageurs, dans les gares, un accès aux informations et à la billetterie sur tout le réseau global et, le cas échéant, des informations relatives aux connexions avec les transports locaux et régionaux;
- équiper les lignes ferroviaires du système européen de surveillance du trafic ferroviaire (ERTMS, pour *European Rail Traffic Management System)*;
- assurer l'interopérabilité du réseau global, conformément à une directive de 2008 sur le sujet, a minima, les lignes ferroviaires sont électrifiées, leur écartement est standard (1 435 mm), les lignes de fret autorisent le passage de trains de marchandises d'au moins 750 mètres avec une charge à l'essieu de 22,5 tonnes.

Pour le transport par voies navigables

- relier les ports intérieurs aux infrastructures routières ou ferroviaires du réseau global ;
- offrir au moins un terminal de fret par port intérieur, ouvert à tous les opérateurs de manière non discriminatoire et appliquer des redevances transparentes ;
- respecter des exigences minimales définies par l'accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), en particulier une certaine hauteur libre continue sous les ponts ;
- équiper de systèmes d'information fluviale (SIF) les fleuves, les canaux et les lacs du réseau global.

Pour le transport routier

- assurer, surveiller et, le cas échéant améliorer la sécurité des infrastructures conformément à la procédure prévue par la directive du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;
- respecter la directive du 29 avril 2004 concernant la sécurité des tunnels, pour ceux dont la longueur dépasse 500 mètres;
- assurer l'interopérabilité des systèmes de péage, conformément à la réglementation européenne en la matière;
- déployer des systèmes de transport intelligents, conformément à la directive du 7 juillet 2010 qui leur est relative.

Pour le transport maritime

- connecter les ports maritimes aux autres modes de transport (fer, route, et, si possible, voie navigable) ;
- offrir au moins un terminal de fret ouvert à tous les opérateurs de manière non discriminatoire et qui applique des redevances transparentes ;
- mettre en œuvre le VTMIS, système d'information du trafic des navires.

Pour le transport aérien

- offrir au moins un terminal de fret par aéroport, qui soit ouvert à tous les opérateurs de façon non discriminatoire et dont les redevances sont transparentes ;
- respecter les règles de sûreté de l'aviation civile telles que définies par la réglementation européenne ;
- mettre en œuvre le ciel unique européen, conformément à la réglementation européenne, pour améliorer les performances et la durabilité du système d'aviation européen.

4. Un point essentiel : la cartographie du réseau global

Pour chaque composante, la proposition de règlement cartographie le réseau et précise les infrastructures qui le composent. La notion d'infrastructure est entendue largement. Pour les routes, par exemple, le réseau global comprend les routes de haute qualité - autoroutes et voies rapides - définies par leur fonction (relier les centres urbains, mais aussi les zones enclavées ou périphériques aux zones centrales) et cartographiées en annexe du règlement ; s'y ajoutent les équipements de ces routes (ponts, tunnels, échangeurs...), les zones de stationnement, les spécifications techniques d'interopérabilité (STI), les terminaux de fret et plateformes logistiques, les gares routières, mais également les équipements annexes - outils de gestion du trafic, d'information et d'indications routières, de prélèvement des redevances des usagers, de sécurité, de réduction des incidences néfastes sur l'environnement, ou encore de stationnement sûr pour les véhicules commerciaux.

S'agissant du transport par voies navigables, les infrastructures comprennent l'ensemble des voies navigables (fleuves, canaux, lacs), leurs infrastructures annexes (écluses, ascenseurs, ponts...), les ports intérieurs, y compris les infrastructures de transport de la zone portuaire, les STI (spécifications techniques d'interface), ainsi que les équipements portuaires, en particulier les installations de réception des déchets.

Les infrastructures de transport maritime comprennent l'espace maritime, les ports maritimes - y compris les infrastructures de transport de la zone portuaire -, les aides à la navigation, les autoroutes de la mer et les STI. Les ports maritimes sont identifiés par un classement d'échelle européenne - leur trafic, voyageur ou fret, doit dépasser 0,1 % du trafic européen –, exception faite des régions enclavées ou périphériques, pour lesquelles ce seuil ne s'applique pas.

Pour chacune des composantes du réseau global, la proposition de règlement formule des « priorités » à mettre en place, qui sont généralement communes aux différentes composantes, et des « exigences », qui sont propres à chaque composante et qui sont impératives.

La proposition de règlement énonce les priorités suivantes :

– développer des systèmes de transport intelligents, en particulier pour gérer le trafic, établir des horaires multimodaux, planifier les capacités et la réservation en ligne ;

– mettre en place les chaînons manquants et éliminer les goulets d'étranglement, notamment sur les tronçons transfrontaliers ;

– éliminer les obstacles administratifs et techniques, en particulier pour l'interopérabilité du réseau et la concurrence ;

– assurer une intégration optimale des modes de transport, l'accessibilité adéquate pour toutes les régions de l'Union ;

– améliorer ou d'entretenir la qualité des infrastructures en termes d'efficacité, de sécurité, de sûreté ;

– assurer la sécurité énergétique en rendant possible l'usage de sources d'énergie alternatives et, en particulier, de sources et de systèmes de propulsion à émissions de carbone faibles ou nulles.

a) La notion de réseau central

Le **chapitre 3** (articles 44 à 47) identifie **le réseau central** ainsi que les « exigences » posées pour fin 2030 :

– le réseau central « *se compose des parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de la politique du réseau transeuropéen de transport* ». Le réseau central contribue en particulier à traiter le problème de l'accroissement de la mobilité et du développement d'un système de transport à faible émission de carbone.

– les **exigences** sont renforcées pour le réseau central :

- lignes ferroviaires : électrification et, pour le fret, vitesse de croisière de 100 km/h. Il faut noter que la réalisation de l'électrification du réseau de fret représente pour la France un coût considérable ;

- navigation intérieure et transport maritime : disponibilité de carburants propres alternatifs ;

- transport routier : développement d'aires de repos environ tous les 50 kilomètres sur les autoroutes ; disponibilité de carburants propres alternatifs ;

- transport aérien : disponibilité de carburants propres alternatifs.

b) Les corridors

Le **chapitre 4** (articles 48 à 53) est relatif à **la mise en œuvre du réseau central à l'aide de « corridors de réseau central »** qui sont les outils permettant de coordonner l'utilisation et le développement des infrastructures, pour gérer les capacités de la manière la plus efficace possible - sur le plan économique aussi bien qu'écologique.

Composés de parties du réseau central implantées sur au moins trois État membres, ils comprennent au minimum trois modes de transport - deux, dans

des cas dûment justifiés -, ils couvrent les principaux flux transfrontaliers à longue distance dans le réseau central et ils sont raccordés à un port maritime.

Pour faciliter la mise en œuvre coordonnée des corridors de réseau central, la Commission désigne, après avoir consulté les États membres concernés ainsi que le Parlement européen, des **« coordonnateurs européens »,** un par corridor de réseau central, qui agissent au nom et pour le compte de la Commission.

– Le **coordonnateur européen reçoit quatre missions** :

- Diriger la mise en œuvre coordonnée du corridor de réseau central de manière à respecter les délais fixés dans la décision d'exécution relative à chaque corridor de réseau central ;

- Informer les États membres et la Commission de toute difficulté rencontrée ;

- Rédiger chaque année un rapport présentant les progrès obtenus dans la mise en œuvre du corridor de réseau central ;

- Consulter les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs de transport et les usagers des moyens de transport, pour mieux cerner la demande en matière de services de transport, les possibilités de financement et de subventions des investissements, les étapes à suivre et les conditions à remplir pour faciliter l'accès à ce financement ou ces subventions.

Les États membres fournissent au coordonnateur européen les informations nécessaires à l'accomplissement de ses missions. La Commission européenne peut demander l'avis du coordonnateur dans l'instruction des demandes de financements de l'Union concernant les corridors, ceci sans préjudice des procédures applicables dans le droit de l'Union.

Le **chapitre 5** (articles 54 à 63), enfin, prévoit plusieurs dispositions communes :

– **les États membres informent en continu la Commission** de l'évolution de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun et des investissements. La Commission publie au moins une fois tous les deux ans, un rapport d'avancement des orientations, qui est « *soumis* » au Parlement et au Conseil ainsi qu'au Conseil économique et social et au Comité des régions. La Commission effectue, pour fin 2023 au plus tard, un examen de la mise en œuvre du réseau central.

– **la Commission est habilitée à réviser, par acte délégué, les listes des infrastructures annexées** à la proposition de règlement, pour tenir compte des modifications vis-à-vis des seuils déterminant l'appartenance au « réseau

global ». Ce pouvoir de « révision » des listes peut être révoqué à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La révision effectuée par la Commission entre en vigueur après un délai de deux mois si le Parlement et le Conseil n'ont émis aucune objection (éventuellement plus tôt, si ces deux dernières institutions ont indiqué qu'elles n'émettraient aucune objection). Ce point a été jugé inacceptable par la France et ne devrait pas être retenu, car il conférait un pouvoir déterminant à la Commission européenne au détriment du Conseil et du Parlement européen.

– **en cas de retard important** dans le démarrage ou l'achèvement des travaux sur le réseau central, la Commission peut prendre des « *mesures appropriées* », après avoir demandé des explications aux États concernés et en tenant informés le Parlement européen ainsi que les États membres.

II. LE PROJET DOIT ÊTRE AMÉLIORÉ

Le projet de la Commission européenne a suscité de fortes réserves en particulier pour les transports, car ce « Mécanisme » propose une gouvernance dont le Sénat a estimé, dans une résolution (cf. annexe 1), qu'elle portait atteinte au principe de subsidiarité. Pour la seconde chambre, « quelque soit la légitimité de la relance souhaitée par la Commission européenne, ce « Mécanisme » marque une « centralisation » de l'intervention européenne, qui appelle un examen circonstancié. »

Effectivement, le texte initial, appliqué dans une interprétation très centralisatrice, comportait des ambiguïtés qui suscitaient la crainte d'un amoncèlement de normes entrainant des coûts supérieurs aux financements européens. En l'état actuel des négociations ces craintes sont dissipées et le risque d'échec de la politique des réseaux transeuropéens est plutôt lié à l'insuffisance globale des financements et au risque de saupoudrage des fonds disponibles.

Le texte proposé a reçu le soutient du Gouvernement français dans sa version adoptée par le Conseil des ministres des transports le 22 mars 2012, qui évite les travers de la proposition initiale, à savoir des exigences démesurées, en particulier sur le plan des normes, qui impliqueraient des charges considérables pour les États membres, sur les plans financier, technique et juridique, ainsi que des prérogatives qui auraient remis en cause la prééminence des Etats dans la réalisation du réseau RTE-T.

A. Des exigences excessives ?

L'idée que le réseau soit structuré autour de grands corridors est bonne mais, ***deux points inquiétaient particulièrement la France.***

• La crainte que les décisions échappent aux Etats dans un contexte de planification où la définition des axes des réseaux aurait relevé du pouvoir propre de la Commission européenne qui aurait par ailleurs défini des normes techniques excessives, pesant sur les finances des Etats.

Néanmoins, il est évident que la mise en place d'un tel réseau renforce la cohésion de l'Union et favorise concrètement l'espace européen unique des transports.

L'Union européenne est tout à fait dans son rôle lorsqu'elle établit, en concertation avec les États membres, le schéma du réseau transeuropéen,

et soutient l'harmonisation des normes techniques ou aide financièrement les projets qui s'inscrivent dans le réseau transeuropéen.

Cette perspective implique un rôle moteur de l'Union, en application même du principe de subsidiarité : les dimensions et les effets du réseau transeuropéen vont bien au-delà du cadre - comme des moyens - de chaque État, aussi l'Union est-elle mieux à même d'atteindre les objectifs de manière « suffisante » (article 5 du traité de l'Union).

• Or, les « *exigences* » posées par le règlement « RTE-T », ont une force obligatoire pour l'horizon 2050, sur le réseau global et 2030 sur le réseau central.

Si la plupart de ces « *exigences* » ne font que reprendre des textes européens auxquels la France est partie prenante, **certaines paraissent exagérément contraignantes ou peu adaptées à notre territoire**. Elles conduiraient surtout à des arbitrages financiers orientant, dans un univers extrêmement contraint, les crédits disponibles vers des dépenses qui ne sont pas les plus urgentes, comme l'illustrent les exemples ci-après :

– l'électrification imposée d'environ 1 000 km de voies ferrées en France pourrait coûter plus de 2 milliards d'euros, sans qu'il soit démontré que cet équipement facilite sur les réseaux concernés le trafic de transit à la hauteur des investissements consentis.

– l'exigence d'aires de repos sécurisées tous les 50 kilomètres sur les autoroutes et voies rapides résulte d'un arbitrage abstrait, alors que la situation varie très fortement selon la densité de la population et l'intensité du trafic.

A la différence des textes précédents relatifs au RTE-T, qui étaient concentrés sur les projets neufs, le nouveau projet de texte impose des exigences techniques importantes pour les réseaux existants, qu'ils soient ferroviaires, maritimes, multimodaux, routiers ou aériens. Ces spécifications peuvent être justifiées par le besoin d'interopérabilité des réseaux. Toutefois, aucune analyse coût/avantage détaillée n'est présentée pour justifier l'intérêt pour l'Union de chacune de ces exigences. Or, le respect de ces spécifications pour l'ensemble des réseaux pèserait très fortement sur les finances publiques des Etats membres et des collectivités gestionnaires des réseaux, sans que leur valeur ajoutée pour l'Union n'ait été évaluée en détail.

Aussi le Gouvernement français souhaite-t-il introduire de la flexibilité dans l'application de ces exigences, afin de ne pas monopoliser les ressources publiques sur des adaptations qui ne seraient pas indispensables, au risque de faire passer au second plan des projets plus importants pour l'Union. De plus, le projet de règlement ne prévoit pas de mesures transitoires sur la mise à niveau des réseaux et fait donc peser un risque d'insécurité juridique conséquent sur les Etats membres.

Par ailleurs, les échéances de mise à niveau des réseaux et de réalisation des projets (2030 et 2050) sont importantes en termes d'objectif et ne devraient avoir qu'un caractère indicatif compte tenu des contraintes fortes qui pèsent sur les finances publiques et des procédures de programmation propres à chaque Etat.

B. La structure du RTE-T excessivement diluée ?

Trop souvent les crédits européens manquent d'efficacité par excès de saupoudrage. Il convient de ne pas développer à l'excès la notion de RTE-T. Les débats en cours devant le Parlement européen sont sur ce point assez inquiétants.

Il est très important de souligner que le RTE-T a vocation à intégrer les infrastructures principales concourant directement à l'objectif d'interconnexion des États membres de l'Union mais qu'il existe un risque de dilution des réseaux : les amendements débattus actuellement devant le Parlement européen visant à y intégrer les réseaux de transport régionaux ou les pistes cyclables en sont l'illustration.

Europolitique, mardi 18 décembre 2012

« Ce ne devait pas être une liste de Noël mais ça y ressemble un peu quand même. La commission des transports a adopté, le 18 décembre, son rapport en première lecture sur les orientations du futur réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Et elle a ajouté une série de lignes ferroviaires, axes fluviaux, routes, ports et aéroports dans les cartes et listes de projets qui composent le RTE-T. Ces liaisons pourront donc prétendre beaucoup plus facilement à un cofinancement de la part de l'UE dans le futur. Mention spéciale aux Espagnols dans cet exercice, qui ont réussi à négocier pas mal d'ajouts (les aéroports de Las Palmas, dans les Canaries, de Ténérife Sud, de Malaga et d'Alicante intègrent par exemple le futur réseau central, c'est-à-dire celui qui bénéficiera des financements prioritaires). Ce n'est d'ailleurs pas tout puisqu'une série d'« oublis » seront rattrapés lors du passage du rapport en session plénière. Les co-rapporteurs Georgios Koumoutsakos (PPE, Grèce) et Ismael Ertug (S&D, Allemagne) l'ont promis. Le port espagnol de Vigo est notamment concerné, de même que des infrastructures italiennes et finlandaises.

La fédération cycliste européenne s'est directement réjouie après le vote, en raison d'un amendement qui inclut le réseau européen de pistes cyclable EuroVélo dans le RTE-T. C'est une première. Elle ouvre la porte à *« des milliards d'euros d'investissement »*, selon l'association. Les Verts, eux, par la voix de leur porte-parole Michael Cramer (Allemagne), ont regretté un vote qui ouvre la voie au financement de projets qui*« ont pas ou peu de valeur ajoutée européenne »* et qui ont *« peu de chance d'être réalisés »*.

Il convient également de se prémunir contre des exigences réglementaires excessivement contraignantes, compte tenu des contraintes fortes qui pèsent sur les finances publiques, des procédures de programmation propres à chaque État et des difficultés d'acceptation de certaines infrastructures par les populations (en particulier les lignes à haute tensions).

C'est pourquoi ***il ne faut pas laisser la possibilité à la Commission de statuer unilatéralement sur les mesures à prendre en cas de retard dans l'achèvement du réseau central, comme elle le souhaitait au départ***.

C. Quel rôle pour les Etats ?

Le Gouvernement français défend une application stricte du principe de subsidiarité : ***les dispositions relatives aux corridors et à leur gouvernance doivent respecter les prérogatives générales de l'Etat.***

Les modalités de gouvernance telles qu'elles sont présentées dans les propositions initiales de la Commission européenne soulèvent un certain nombre d'interrogations, notamment d'ordre juridique.

La valeur ajoutée apportée par les coordonnateurs est indéniable lorsqu'ils adoptent une posture de facilitateur, votre Rapporteur peut en témoigner, mais les États doivent demeurer responsables, sous le contrôle du juge, de certaines étapes obligatoires de réalisation des projets.

C'est par exemple le cas, en France, de la déclaration d'utilité publique qui permet l'expropriation des propriétaires fonciers : il importe que les choix qui fondent cette utilité publique (opportunité, tracés, etc.) soient pleinement maîtrisés par les autorités effectivement responsables, c'est-à-dire l'État qui peut avoir à modifier des trajets au titre, par exemple, de la législation protectrice des monuments historiques ou des zones humides. Les missions de l'Union et en particulier des coordonnateurs devront être circonscrites aux aspects dont ils peuvent être juridiquement responsables. A ce stade, ***le Gouvernement français estime que si la définition des orientations stratégiques du RTE-T relève d'une compétence partagée entre l'Union et les Etats, les études préalables, la définition des tracés, les décisions de lancement, le montage financier qui s'apparentent à de la programmation, ainsi que la réalisation, le pilotage des projets et la gestion des infrastructures relèvent de la compétence exclusive des Etats.***

Par ailleurs, ce projet de règlement s'adresse directement aux divers opérateurs d'infrastructures, comme les concessionnaires autoroutiers ou les gestionnaires de port. Or, ces opérateurs sont la plupart du temps liés par un contrat avec les autorités publiques. En imposant directement de nouvelles charges aux opérateurs qui chercheront à ce qu'elles soient financièrement compensées, ce projet de texte modifierait substantiellement l'équilibre de tous les contrats en vigueur et conduirait à un dialogue complexe entre l'Union européenne, les opérateurs nombreux et les États membres.

Aussi le gouvernement préfère-t-il que les obligations du texte portent sur les seuls Etats membres, qui seraient responsables devant l'Union de sa bonne mise en œuvre. A charge pour eux de se tourner vers les différents opérateurs nationaux et locaux en mobilisant les moyens adaptés à chaque cas (lois, contrats, etc.).

Le pouvoir de direction que souhaiterait attribuer la Commission aux coordonnateurs européens est inédit : jusqu'ici, les coordonnateurs nommés dans

d'autres domaines ne font que faciliter l'action ; qui plus est, ils sont désignés après accord des États, alors qu'ils le seraient dans le projet initial de la Commission après simple consultation des États. Il semble au regard des compromis actuellement négociés entre le Conseil et le Parlement européen que nous en resterions à une situation proche de la situation actuelle.

Aujourd'hui la désignation par la Commission européenne de coordonnateurs européens pour les corridors ne peut intervenir qu'après accord des États membres concernés. Cette situation doit perdurer pour les procédures de programmation et d'aménagement d'infrastructures sur le territoire des États. Votre Rapporteur exerce lui-même les fonctions de coordonnateur et il lui apparaît évident, au vu de son expérience, qu'une acceptation préalable par les Etats de la personnalité choisie est une condition du succès de sa mission.

Deux articles de la proposition de règlement européen relatif au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) posaient problème (art 51 et 53) car ils pouvaient conduire à adresser des formes d'injonction aux États et allaient au-delà des équilibres du traité européen qui confie à l'Union le soin de définir des lignes directrices, d'identifier les projets qu'elle soutient financièrement - en conservant aux États, y compris aux autorités locales, la maîtrise des opérations elles-mêmes, en particulier la définition précise des tracés, le montage financier et le pilotage des projets.

– l'article 51, confie à des « *coordonnateurs européens* » la mission de « *diriger la mise en œuvre coordonnée »* des corridors de réseau central « *de manière à respecter les délais fixés dans la décision d'exécution relative à chaque corridor* » - sachant que la décision d'exécution est, en pratique, entre les mains de la Commission européenne ;

– l'article 53, autorise la Commission européenne à adopter seule des décisions d'exécution visant le développement de ces corridors, en particulier sur la planification des investissements, les coûts et les délais de mise en œuvre, ou encore à « *prévoir d'autres mesures qui sont nécessaires pour la mise en œuvre du plan de développement des corridors et pour l'utilisation efficace des infrastructures des corridors* ».

En ce qui concerne la planification des investissements le maintient d'une procédure analogue à l'ancienne procédure de comitologie (c'est-à-dire que l'action de la Commission soit subordonnée à un comité d'expert des États membres), retenue par le Conseil des Ministres, semble donner satisfaction.

De plus, en ce qui concerne l'établissement et la mise en œuvre du plan de travail du corridor, il n'est pas souhaitable que la Commission puisse adopter des décisions d'exécution portant, notamment, sur la planification des investissements et la définition des mesures visant à réduire les coûts externes car il s'agit là de prérogatives des États membres.

Enfin, il importe de noter que, en application notamment du droit international et européen sur la participation du public au processus décisionnel, le Gouvernement français estime qu'il n'est pas en mesure de s'engager fermement sur la réalisation de projets dont les étapes de consultation publique, d'études environnementales ou économiques n'auraient pas encore été menées à leur terme selon les règles. C'est pourquoi, s'il soutient la liste des projets annexés au projet de règlement établissant un mécanisme pour l'interconnexion en Europe, il ne peut à ce stade s'engager sur la réalisation de ces projets.

Nous sommes bien sûr favorables à la bonne prise en compte, au cours de la phase d'études et de construction d'un projet, des intérêts des autorités régionales et locales et à la participation du public. Ces principes ont, en France, une valeur constitutionnelle (Charte de l'environnement).

CONCLUSION

L'objectif d'un réseau transeuropéen de transport est à la fois ancien et très loin d'être atteint : les initiatives européennes ne sont pas parvenues à fédérer le développement des réseaux existants, dont le cadre est resté national. Le principal obstacle à la réalisation dans les délais impartis des RTE-T est financier.

Trois cinquièmes du futur financement MIE sont consacrés au développement de réseaux transeuropéens de transports modernes, durables et hautement performants, sélectionnés chaque année, sur des critères qui incluent la maturité du projet ainsi que la valeur européenne ajoutée, plus spécialement en vue d'éliminer les goulots d'étranglement et de combler les liens manquants, en particulier en ce qui concerne les sections transfrontalières.

Malgré la mise en place du MIE, le financement continuera de reposer essentiellement sur le niveau national à moins que la montée en puissance des financements de la Banque européenne d'investissement, ou des « project bonds », ne permette de contredire cette tendance.

La Commission européenne, si elle souhaite que les réseaux transeuropéens de transports puissent être réalisés, doit non seulement obtenir les financements nécessaires, ce qui ne sera pas facile, mais se garder de sa tentation permanente de vouloir imposer des normes contraignantes qui génèrent un coût financier excessif pour les Etats, annulant le bénéfice des financements obtenus.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

La Commission s'est réunie le 5 février 2013, sous la présidence de M[me] Danielle Auroi, Présidente, pour examiner le présent rapport d'information.

Elle aborde la question de la révision des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), qui est en cours à Bruxelles et concerne tant le territoire national. Cette politique constitue une compétence exclusive de l'Union européenne, alors que dans les autres domaines de la politique des transports, nous nous situons dans des compétences partagées.

Les RTE-T définissent les grands axes routiers et ferroviaires situés entre les points essentiels, par exemple les ponts. Ils ont très vite fait l'objet, dès 1994, de la définition de grandes priorités à travers des axes structurants qui manifestent une action volontariste européenne se traduisant par les projets prioritaires – ou grands projets. Il y en avait à l'époque quatorze, que l'on appelle la « liste d'Essen ». Ils ont été transformés en trente projets prioritaires en 2004. Cette liste, négociée par le Commissaire Karen Van Miert avec les États membres, se trouve sur une première carte mise à votre disposition. Vous pouvez noter que certains grands projets, appelés les autoroutes de la mer, passent par la voie maritime. Pour la France, l'essentiel est constitué par les lignes ferroviaires entre l'Espagne et le Rhin.

Ces projets prioritaires concentrent théoriquement le maximum de financement. Ils ont été dotés de coordonnateurs, personnalités « un peu particulières », nommées par la Commission européenne, après agrément du Parlement européen et des États membres traversés par le corridor ; ils sont au nombre de neuf. Je suis l'un d'entre eux jusqu'au mois de juillet. Seul Français, je coordonne le projet Dresde-Konstansa-Le Pirée, c'est-à-dire 4 200 kilomètres de lignes entre sept États membres. J'essaye de faire en sorte qu'il n'existe pas des segments complètement dissociés, puisque nous voulons l'axe fluide et transeuropéen. Les coordonnateurs sont là pour animer les actions à un niveau ministériel et politique ; ce ne sont pas des missions administratives.

Cette politique est dotée d'un budget relativement faible : 8,1 milliards d'euros pour les dernières perspectives budgétaires, pour vingt-sept États membres, étant entendu que ceux qui ont intégré le plus récemment l'Union européenne bénéficient surtout des fonds de cohésion. De ce fait les pays de l'Est bénéficient de financements infiniment plus conséquents, d'autant que s'y ajoutent les prêts de la BEI.

Les RTE-T ont été dotés d'un règlement financier et d'une agence qui publie des appels à projets ponctuels, tous les deux ans et tous les ans, destinés à financer des tronçons non prioritaires appartenant néanmoins au réseau

transeuropéen. Par exemple aujourd'hui même un appel sur les transports urbains a été lancé. Certaines villes peuvent récupérer ainsi des crédits. Il existe également des projets de recherche qui peuvent faire l'objet de financement avec « civitas », qui est un projet européen spécifique.

Tout cela tient dans une enveloppe de 8,1 milliards d'euros. Si nous en dressons un bilan, l'état d'avancement est très variable. Ces crédits souffrent d'une sous consommation chronique, surtout à l'Est, du fait de priorités décalées de celles de la Commission européenne. Quand j'anime une réunion pour un réseau ferroviaire je suis en face d'États membres qui ne pensent qu'à faire des autoroutes, ce qui est électoralement plus simple quand l'on est en plein développement et en phase de motorisation des ménages. Il y a donc une sous consommation non négligeable pour l'ensemble de ces pays. Mais il existe aussi des désaccords à l'Ouest. Par exemple nous avons été dotés en France, on le sait peu, de crédits s'élevant environ à 700 millions d'euros pour réaliser l'axe Dax-Vitoria. Si l'Espagne a utilisé ces crédits, la France ne l'a pas fait, alors que côté Méditerranée l'axe Perpignan-Figueras a été réalisé. En Autriche, la priorité de la Commission européenne est le passage avec l'Italie par un tunnel sous le col du Brenner, alors que les Autrichiens souhaitent consolider l'étoile ferroviaire autour de Vienne.

Par ailleurs, la crise est arrivée et remet en cause la capacité des États à apporter leur contribution qui reste la plus importante.

Le projet de révision reconfigure la carte des RTE-T sur laquelle va intervenir cette politique. Plutôt que des projets prioritaires, il est défini un réseau central et un réseau global, c'est-à-dire le reste du réseau. L'important est le réseau central qui va capter 80% des crédits. Il privilégie l'intermodalité, les nœuds et sur-finance les tronçons transfrontaliers pour éviter les goulots d'étranglement, ce qui nous amène à examiner les autres cartes. Vous pouvez voir qu'est prévue une plus grande variété d'infrastructures éligibles, privilégiant beaucoup l'intermodalité, la réduction des goulets d'étranglement et les tronçons transfrontaliers. Par exemple, un chantier comme la LGV Tours-Bordeaux a bénéficié de très peu d'argent européen car il est considéré comme chantier national alors que si les travaux avaient débutés par l'axe Bordeaux-Irun, il aurait été considéré comme tronçon transfrontalier. Demain Bordeaux-Toulouse bénéficiera de financements beaucoup plus importants car il figure sur le réseau central, même si cette liaison n'a pas de caractère transfrontalier.

La révision propose également une réforme du règlement financier qui va nous amener jusqu'à un taux de 40 % pour les tronçons transfrontaliers. Evidemment, il s'agit du plafond et la nuance est importante car il nous faut maintenant parler du budget. Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe ferait passer le budget de 8,1 milliards d'euros à 21,7 milliards d'euros auxquels s'ajouteraient 10 milliards d'euros pilotés par Bruxelles pour les pays de l'Est. La France a un intérêt important à cette politique de travaux qui participe au pôle de compétitivité du budget européen.

Il est prévu également la mise en place des obligations de projets, mécanisme de garantie par l'Union européenne et la BEI de prêts venant de l'épargne privé, cela permettra de mobiliser une épargne courte vers des projets de long terme.

Enfin, une dotation de crédits de la BEI lui permettra d'intervenir de manière beaucoup plus large.

Il est également prévu des dispositions de gouvernance, en ne parlant plus de projets prioritaires, mais en désignant dix grands corridors transnationaux, totalement intermodaux, traversant l'Europe de part en part. Un coordonnateur sera désigné par corridor qui animera un groupe de pilotage ; j'en suis l'inventeur à l'Est ; ce groupe comprendra les États traversés, ce qui évitera de faire des investissements massifs avant un goulet d'étranglement de réseau.

La question s'est posée de doter les coordonnateurs de pouvoirs plus coercitifs, mais l'idée a été abandonnée par le Conseil.

Autre élément qui a soulevé des objections de plusieurs États dont la France : le règlement a tendance à être très exigeant et très précis sur les normes imposées pour les travaux d'infrastructure. Elles sont nécessaires à l'interopérabilité mais les États ont trouvé que les standards de vitesse ou l'exigence d'électrification allait trop loin et qu'il fallait laisser plus de place à la subsidiarité.

Cette réforme très importante est aujourd'hui en danger. L'augmentation des crédits prévue est contestée à l'occasion du débat sur les perspectives budgétaires 2014-2020 de l'Union européenne. C'est pourquoi je vous propose de soutenir les propositions budgétaires de l'Union européenne, car cet instrument est également un moteur de croissance économique. Je crois que nous devons saluer et soutenir l'initiative de la Commission européenne visant à réviser les lignes directrices de la politique des RTE-T. Cet instrument de relance et de compétitivité sera plus accessible à la France car il s'inscrit non seulement dans l'objectif de liberté de circulation des biens et des personnes au sein de l'Union européenne, mais également comme un instrument privilégié de relance économique et de compétitivité européenne.

Les conclusions apportent, dans ce contexte, leur soutien aux propositions budgétaires de la Commission européenne en tant qu'elles proposent de porter les perspectives budgétaires 2014-2020 pour les RTE-T à 31,5 milliards d'euros, contre 8,1 pour la précédente période de programmation ; qu'elles « ouvrent » l'éligibilité des crédits RTE-T à une plus grande diversité d'éléments du réseau, en particulier les ports, les aéroports, les goulets d'étranglement, les plates-formes intermodales du réseau central ; qu'elles permettent d'envisager des niveaux de financements européens plus substantiels pour un pays comme la France qui ne bénéficie pas du Fonds de cohésion.

Nous devons soutenir en conséquence entièrement le nouvel instrument – le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe – et le Règlement d'intervention qui lui est associé.

Je me félicite que le réseau éligible soit plus complet, du fait de la révision du Réseau et de sa dissociation entre réseau central qui reconduit les ex-projets prioritaires, et un réseau général permettant de mobiliser des financements européens de rabattement ou de prolongement du réseau central.

Nous devons exprimer des réserves à l'égard des trop nombreuses conditionnalités normatives que la proposition de règlement envisage d'imposer aux États membres, sauf pour ce qui concerne le strict nécessaire à une interopérabilité européenne.

Je vous propose d'exprimer notre intérêt pour l'approche en termes de corridors intermodaux que la Commission propose de substituer à une approche en termes de projets prioritaires modaux.

Nous devons considérer comme hautement souhaitable de veiller à ce que les priorités et les engagements budgétaires de la Commission coïncident plus étroitement avec les priorités des États membres.

Je vous propose également d'approuver la mise en place de coordonnateurs européens, sur les nouveaux corridors, et le fait qu'ils en animent les structures de gouvernance.

Enfin, j'émets le vœu qu'un bilan annuel des projets français réalisés et financés par l'Union européenne au titre des RTE-T, soit adressé par la Commission européenne au Parlement.

La Présidente Danielle Auroi. Merci pour ce passionnant exposé, sur un sujet absolument décisif. J'approuve pleinement vos propositions de conclusion, en vous suggérant seulement de mentionner aussi l'importance de la cohérence des réseaux européens de transports avec les objectifs poursuivis par l'Union et les Etats membres dans la lutte contre le changement climatique.

M. Gilles Savary. Cet aspect est bien évidemment au cœur de l'approche retenue dans le choix des RET.22 des 30 projets portés par l'Union jusqu'ici sont par exemple des projets ferroviaires.

M. Jérôme Lambert. Il importe de remarquer que notre expérience d'élus nous confronte bien souvent à certaines incohérences dans le financement des grands projets de transport, dans lequel l'aide européenne apparaît parfois cruellement absente. Je pense notamment à la ligne Tours-Bordeaux, qui repose sur des partenariats publics-privés défaillants qui mettent les collectivités territoriales intéressées à rude épreuve.

M. Jean-Luc Bleunven. C'est aussi le cas de régions entières totalement négligées, comme par exemple l'extrême ouest de notre pays.

M. Charles de La Verpillière. Les nouvelles orientations des réseaux européens de transport auront-elles des conséquences sur le projet de ligne à grande vitesse Lyon-Turin ?

M. Gilles Savary. S'agissant du Tours-Bordeaux ou de la Bretagne, il importe de comprendre le raisonnement suivi pour la sélection des premiers réseaux européens. L'idée était de s'assurer que les Etats ne négligent pas, comme ils l'avaient fait si longtemps, les interconnexions et la partie transfrontalière de leur réseau. C'est pourquoi les financements communautaires se concentraient exclusivement sur ces éléments, s'en remettant aux Etats pour les lignes intérieures. Les nouvelles orientations se dégagent de cette logique, pour encourager la réalisation de grands axes prioritaires à l'échelle de l'Union. Dans ce nouveau contexte, comme je l'ai dit, si les liens transfrontaliers demeureront favorisés, avec un cofinancement européen pouvant atteindre 40 %, il sera désormais possible de mobiliser des fonds de l'Union pour des projets intérieurs, dans un plafond toutefois limité à 20 % du coût global.

La question du Lyon-Turin est différente. Nous sommes ici confrontés aux limites des moyens globaux de financement de l'Union. Le coût du projet est tel que toute contribution très significative de l'Europe à son financement obèrerait en contrepartie les sommes disponibles pour tous les autres réseaux. Il me paraît dès lors peu probable que l'Union s'implique jusqu'à hauteur du plafond théorique des 40 %, sans que cela ne remette en cause une infrastructure jugée prioritaire par ailleurs.

La commission a donné un *avis favorable* à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (E 6760).

CONCLUSIONS ADOPTÉES PAR LA COMMISSION

La Commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu le traité sur l'Union européenne,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens de télécommunications et abrogeant la décision n° 1336/97/CE,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes et abrogeant la décision n° 1364/2006/CE,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie,

Salue et soutient l'initiative de la Commission européenne visant à réviser les lignes directrices de la politique des RTE-T.

Exprime le vœu que la politique des RTE-T s'intègre pleinement dans la lutte contre le réchauffement climatique.

1. Un instrument de relance et de compétitivité plus accessible à la France

Relève que cet instrument de relance et de compétitivité sera plus accessible à la France car il s'inscrit non seulement dans l'objectif de liberté de circulation des biens et des personnes au sein de l'Union européenne, mais également comme un instrument privilégié de relance économique et de compétitivité européenne ;

Apporte, dans ce contexte, son soutien aux propositions budgétaires de la Commission européenne en tant :

– qu'elles proposent de porter les perspectives budgétaires 2014-2020 pour les RTE-T à 31,5 milliards d'euros, contre 8,1 pour la précédente période de programmation ;

– qu'elles « ouvrent » l'éligibilité des crédits RTE-T à une plus grande diversité d'éléments du réseau, en particulier les ports, les aéroports, les goulets d'étranglement, les plates-formes intermodales du réseau central ;

– qu'elles permettent d'envisager des niveaux de financements européens plus substantiels pour un pays comme la France qui ne bénéficie pas du Fonds de cohésion ;

Soutient en conséquence entièrement le nouvel instrument – le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe – et le Règlement d'intervention qui lui est associé ;

2. Un réseau éligible plus complet

Se félicite que le réseau éligible soit plus complet, du fait de la révision du Réseau et de sa dissociation entre réseau central qui reconduit les ex-projets prioritaires, et un réseau général permettant de mobiliser des financements européens de rabattement ou de prolongement du réseau central ;

Exprime sa satisfaction quant à l'éligibilité financière aux crédits européens, qui porte sur les éléments de réseau les plus stratégiques, susceptibles d'en améliorer la fluidité et l'intermodalité comme les nœuds (ports, aéroports, etc.), les plates-formes intermodales, les

goulets d'étranglement et les sections transfrontalières ;

Souhaite que toute révision éventuelle de ce réseau associe les États membres concernés, notamment pour garantir sa cohérence avec les programmations et les priorités nationales, et met en garde contre une approche trop technocratique de la Commission européenne à ce propos ;

Exprime ses réserves à l'égard des trop nombreuses conditionnalités normatives que la proposition de règlement envisage d'imposer aux États membres, sauf pour ce qui concerne le strict nécessaire à une interopérabilité européenne ;

3. Une gouvernance associant cohérence et subsidiarité

Exprime son intérêt pour l'approche en termes de corridors intermodaux que la Commission propose de substituer à une approche en termes de projets prioritaires modaux ;

Suggère que la gouvernance des RTE-T privilégie l'objectif d'un raccourcissement des délais de réalisations des projets, ainsi qu'une meilleure consommation des crédits européens ;

Considère comme hautement souhaitable de veiller à ce que les priorités et les engagements budgétaires de la Commission coïncident plus étroitement avec les priorités des États membres ;

Approuve la mise en place de coordonnateurs européens, sur les nouveaux corridors, et le fait qu'ils en animent les structures de gouvernance à condition :

– que les coordonnateurs soient co-désignés par la Commission européenne, et les États membres concernés, sous agrément et contrôle du Parlement européen ;

– que les coordonnateurs soient d'une autre nationalité que les États membres où ils doivent effectuer leur mission ;

– qu'ils soient tout autant « coordonnateurs » des programmes et des réalisations des différents États membres situés sur le corridor qu'ils

animent, que les « coordonnateurs » des différents intervenants de l'Union européenne sur le corridor : directions générales concernées (Regio, Move), BEI, Agence Exécutive du RTE-T (TEN-T EA) ; – qu'ils soient, si possible, associés pour information et pour avis, par les États membres lors de la définition de leurs plans nationaux d'investissement en infrastructures de transport ; – qu'ils ne disposent d'aucune capacité de coercition ou de sanction sur les États membres ou leurs entités régionales et locales, le cas échant ; – qu'ils puissent être auditionnés, à leur demande, par les Parlements nationaux, afin notamment de permettre un suivi régulier de la mise en œuvre de leurs corridors. Emet le vœu qu'un bilan annuel des projets français réalisés et financés par l'Union européenne au titre des RTE-T, soit adressé par la Commission européenne au Parlement français. – qu'ils soient, si possible, associés pour information et pour avis, par les États-membres lors de la définition de leurs plans nationaux d'investissement en infrastructures de transport ; – qu'ils ne disposent d'aucune capacité de coercition ou de sanction sur les États-membres ou leurs entités régionales et locales, le cas échant ; – qu'ils puissent être auditionnés, à leur demande, par les Parlements nationaux, afin notamment de permettre un suivi régulier de la mise en œuvre de leurs corridors. Émet le vœu qu'un bilan annuel des projets français réalisés et financés par l'Union européenne au titre des RTE-T, soit adressé par la Commission européenne à l'Assemblée nationale.

ANNEXES

ANNEXE 1 :
CARTOGRAPHIE

RTE-T : routes, ports, terminaux rail-route et aéroport

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

Comprehensive & Core Networks:
Inland waterways and ports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE UK

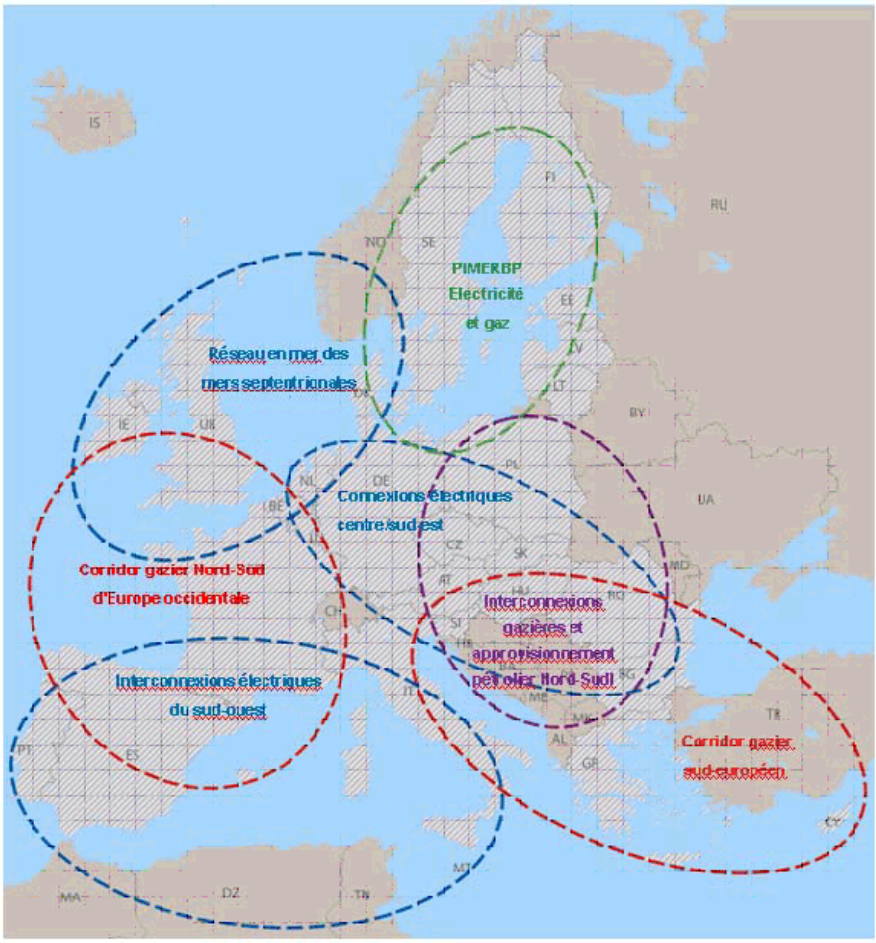
3

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK

Comprehensive & Core Network:
Roads, ports, rail-road terminals and airports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



- - - Gaz

- - - Électricité

- - - Électricité et gaz

- - - Pétrole et gaz

Réseaux intelligents pour l'électricité dans l'UE

ANNEXE 2 :
TRANSPORTS FERROVIAIRES ET EFFECTIVITÉ DES INVESTISSEMENTS

Les projets présentés ci-dessous se situent à des stades d'avancement différents, depuis les pré-études fonctionnelles, antérieures au débat public, jusqu'aux travaux définitifs avant mise en service complète. La loi de programmation du Grenelle de l'environnement, l'avant-projet de schéma national des infrastructures de transport et l'engagement volontaire pour le fret définissent actuellement le cadre de la politique de développement de ces lignes nouvelles.

Les perspectives d'avancement de ces différents projets ne tiennent donc pas compte des conclusions qui découleront du réexamen du projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) que le gouvernement va prochainement engager.

Lyon – Turin

Élément du projet prioritaire n°6 des réseaux trans-européens de transport (RTE-T), le projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin doit contribuer à faire basculer, de la route vers le fer, le trafic de marchandises traversant les Alpes franco-italiennes, secteur très sensible du point de vue environnemental. La part du fer dans le transport de marchandises sur le secteur pourrait ainsi atteindre 50 %. Le projet doit aussi améliorer les liaisons entre les grandes agglomérations alpines de France et d'Italie et sécuriser les déplacements entre les deux pays.

Le projet comporte des parties situées sur les territoires français et italien (les accès) et une « *section transfrontalière*» entre Saint-Jean de Maurienne et Suse-Bussoleno.

Les accès français du projet figurent dans le programme prioritaire de 2 000 km de lignes nouvelles à lancer avant 2020, inscrit dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. La section transfrontalière fait l'objet d'un engagement entre les deux pays dans le cadre du traité de Turin du 29 janvier 2001 et, plus récemment, dans le cadre d'un nouvel accord signé à Rome le 30 janvier 2012.

1 - Accès français :

La réalisation du tunnel de base de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin suppose la mise à niveau des accès fret et voyageurs du côté français. Ces accès doivent également prendre en compte la desserte de Chambéry par la LGV.

Le tracé des accès au tunnel international a été arrêté le 17 février 2006. Une première phase de réalisation des accès voyageur et fret avait été définie en février 2007 comprenant notamment une ligne nouvelle mixte entre Grenay et Avressieux, le tunnel de Dullin-L'Épine et un premier tube du tunnel de Chartreuse. Elle avait fait l'objet d'un protocole de financement avec les collectivités territoriales le 18 mars 2007 pour un montant de 4,4Md€$_{01/2007}$

Depuis 2007, les nouvelles spécifications techniques d'interopérabilité imposent de reconfigurer le tunnel de Dullin-L'Épine en réalisant deux tubes de circulation alors qu'un seul était prévu initialement. Compte tenu de la présence de deux tubes de circulation, il est apparu nécessaire de réexaminer la possibilité de rendre le tunnel de Dullin-L'Épine également apte à la circulation de trafics de marchandises, notamment en procédant à un abaissement de son profil en long.

La décision du 10 novembre 2011 a défini un nouveau phasage tenant compte de ces nouvelles contraintes techniques et visant à optimiser les coûts de l'opération et les fonctionnalités des ouvrages. Ainsi, la première phase, d'un montant de 4 145 M€$_{01/2009}$, est constituée d'une ligne mixte entre Grenay et Chambéry et a un objectif de mise en service coïncidant avec la mise en service du tunnel de base franco-italien. La seconde phase, d'un montant de 2 952M€$_{01/2009}$, consiste en la réalisation d'une nouvelle ligne fret entre Avressieux et Saint-Jean-de-Maurienne avec le percement d'un tube dans les tunnels de Chartreuse, de Belledonne et de Glandon. La troisième phase sera le doublement de cette ligne et le percement d'un second tube dans les trois tunnels permettant la circulation des trains de voyageurs et représente un montant d'investissement de 2 129 M€$_{01/2009}$. La quatrième phase consistera en la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse voyageur entre Grenay et Avressieux.

L'enquête publique portant sur les deux premières phases des accès français s'est déroulée du 16 janvier au 19 mars 2012. La commission d'enquête a rendu son avis le 2 juillet 2012, lequel fait état de3 réserves et 22 recommandations, auquel le maître d'ouvrage prépare des réponses en vue du passage en Conseil d'Etat. Le décret d'utilité publique est prévu pour la fin de l'année 2013.

2 - Section transfrontalière :

Le coût de la section transfrontalière, composée essentiellement du tunnel de base (d'environ 57 km) est évalué à environ 8,5 Md€$_{01/2010}$, compte tenu du niveau actuel des études.

Sur le territoire français, la « *section transfrontalière* » a été déclarée d'utilité publique par décret du Premier ministre le 18 décembre 2007, cette déclaration ayant été complétée sur le territoire de la commune de Villarodin-Bourget par un arrêté préfectoral en 2011. En outre, les acquisitions foncières se poursuivent.

Les études et les reconnaissances géologiques (creusement de « *descenderies* », assimilables à des tunnels de reconnaissance) ont été confiées à la société Lyon-Turin-Ferroviaire (LTF), filiale commune de RFF et RFI, pour une dépense totale atteignant, fin 2011, 841 M€. Le montant total des études et reconnaissances prévu dans le programme de LTF, et approuvé par la CIG, s'élève à 900,7 M€.

En France, les travaux de descenderies sont achevés : la descenderie de Modane (4 000 m) est terminée depuis novembre 2007 et le creusement de la descenderie de La Praz (2 480 m) s'est achevée en janvier 2009 ; les travaux de la descenderie de Saint-Martin-La-Porte (2 280 m) se sont achevés mi 2010.

Sur le territoire italien, à la suite des oppositions apparues en 2005 dans la vallée de Suse, un vaste processus de concertation locale via « *l'Observatoire du Val de Suse* », animé par Mario Virano, commissaire extraordinaire du Gouvernement italien, a été mis en place. En juin 2008, « *l'accord de Pracatinat* » marque une étape importante vers l'acceptation du projet, dont le tracé général a été modifié et approuvé le 29 janvier 2010.

Le « *projet préliminaire modificatif* » fixant le nouveau tracé sur le territoire italien et la mise à jour des spécifications techniques du projet a été approuvé par l'Italie en novembre 2011. LTF a pris possession des terrains permettant de mener à bien les reconnaissances géologiques par le percement de la galerie dite de la « Maddalena » en avril 2012 de telle sorte que les reconnaissances doivent débuter prochainement.

S'agissant du financement, l'Union européenne a décidé, en décembre 2008, l'octroi d'un montant de 671,8 M€ à l'opération sur la période 2007-2013 (dont 214 M€ pour la France) dans le cadre du programme pluriannuel des RTE-T. Cette décision repose sur l'objectif de lancement des travaux de percement du tunnel de base à la fin de l'année 2013.

Dans le cadre de la revue à mi-parcours des projets inscrits aux RTE-T, l'UE a décidé un léger ajustement de sa participation pour la porter à 662,6 M€, et annoncé son intention de prolonger la période de validité de sa décision jusqu'à fin 2015. L'UE s'est également montrée très attentive au respect de certains jalons importants pour la réalisation du projet, et notamment la conclusion d'un avenant au traité de Turin.

Les itinéraires d'accès français ont quant à eux fait l'objet, le 11 juin 2009, d'une décision de subvention annuelle, au titre du programme annuel 2008 des RTE-T, à hauteur de 7,58 M€. Une subvention européenne de 4,7 M€ avait déjà été accordée au titre du programme annuel 2007 des RTE-T.

En outre, le 17 décembre 2007, les ministres français et italien en charge des infrastructures ont défini un mandat de travail à la CIG pour la période 2008-2009

afin de préparer un nouvel accord binational portant sur le tracé définitif, le calendrier, la prise en charge financière ainsi que sur les principes de gouvernance de l'opération et de la politique de report modal.

Ce nouvel accord binational a été signé à Rome le 30 janvier 2012 par les deux ministres des transports. Il valide les modifications de tracé des accès italiens et définit le nouveau périmètre de la partie transfrontalière, sur laquelle s'appliquent les nouvelles clés de financement entre la France (57,9 %) et l'Italie (42,1 %), déduction faite de la participation de l'Union européenne. En termes de gouvernance, l'accord institue un Promoteur public responsable de la réalisation et l'exploitation de l'ouvrage entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suze – Bussoleno et confie à celui-ci l'exploitation de la ligne historique du Fréjus entre Modane et Bardonnèche. Les statuts de ce promoteur sont en cours d'élaboration. En outre, l'accord pose les principes qui régiront la politique de report modal permettant d'assurer l'efficience du nouvel ouvrage. Un nouvel accord sera nécessaire pour le lancement définitif des travaux du tunnel.

Contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier

Élément du projet prioritaire n° 3 du réseau transeuropéen de transport, le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM) est une ligne nouvelle à grande vitesse de 80 km, dont 19 km de raccordements, conçue pour un trafic mixte de voyageurs et de marchandises. La mise en service de ce contournement soulagera la ligne ferroviaire actuelle, proche de la saturation, et contribuera à assurer la continuité du réseau à grande vitesse entre la France et l'Espagne.

Par ailleurs, le débat public relatif à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, qui s'est déroulé en 2009, a permis d'acter la réalisation d'une gare nouvelle dans l'agglomération de Montpellier dès la mise en service du contournement, ainsi que la réalisation d'une gare nouvelle dans l'agglomération de Nîmes dans un calendrier qui doit encore être précisé.

La réalisation du contournement de Nîmes et Montpellier s’accompagnera d’un programme de modernisation de la ligne actuelle entre Montpellier et Perpignan qui sera réalisé dans le même calendrier.

La déclaration d’utilité publique du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier a été prononcée le 16 mai 2005. Le taux de rentabilité socio-économique de l'opération a été évalué à 11,0%.

Le Comité interministériel d’aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 14 octobre 2005 a décidé d’étudier ce projet dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, afin d’en accélérer la réalisation.

La procédure de dévolution a été menée par RFF entre septembre 2008 et juin 2012. Elle s'est achevée le 28 juin 2012 par la signature entre RFF et Oc'Via du contrat de partenariat, d'un montant de 1304 M€$_{07/2011}$ HT, pour la conception, la construction, l'exploitation, la maintenance et le financement du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier. Le décret en Conseil d'État approuvant le contrat de partenariat a été publié au Journal officiel de la République française le 19 juillet 2012. La mise en service de l'infrastructure est prévue pour 2017.

Parallèlement à la procédure de dévolution, un dispositif conventionnel a été établi pour permettre le financement public du projet. Ce dispositif a été signé le 25 avril 2012 par l'État, RFF, le Conseil régional de Languedoc-Roussillon, le Conseil général du Gard et les communautés d'agglomération de Nîmes et de Montpellier. Il porte sur un montant de 1987 M€$_{07/2011}$ HT permettant de financer :

- le contrat de partenariat du CNM ainsi que des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de RFF regroupant les raccordements et jonctions de la ligne nouvelle et des travaux sur la ligne classique pour un montant total de 1757 M€$_{07/2011}$ HT,

- les gares nouvelles de Nîmes et Montpellier pour des montants respectifs de 95 M€$_{07/2011}$ HT et 135 M€$_{07/2011}$ HT.

Enfin, le conseil d'administration de RFF a décidé le 5 juillet dernier de recourir à un contrat de partenariat pour la conception, la construction, la maintenance et le financement de la gare de Montpellier Odysseum. L'avis d'appel public à la concurrence a été publié le 19 juillet dernier. La mise en service de la gare interviendra dans les mêmes délais que celle du CNM.

Bretagne – Pays de la Loire

Le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays-de-la-Loire est le prolongement, en direction de Rennes et de Nantes, de la LGV Paris-Le Mans. Il s'inscrit dans la continuité de la LGV Atlantique mise en service en 1989. Le projet porte sur 182 kilomètres entre Le Mans (Connerré) et Rennes (Cesson-Sévigné) en section courante. Le projet est à dominante trafic voyageur ; seule la section nord du Mans est mixte voyageur/fret. Il ne comporte pas de gare nouvelle.

Le projet a pour objectif d'améliorer de manière significative la desserte de la Bretagne et des Pays-de-la-Loire, avec un gain de 37 minutes entre Paris et Rennes, et au-delà, avec l'ensemble de la Bretagne occidentale jusqu'à Brest et Quimper, de 22 minutes pour Laval et de 8 minutes pour Angers, Nantes et les territoires situés au-delà. Le coût de l'opération est estimé à 3,4 milliards d'euros courants. Le taux de rentabilité socio-économique de l'opération, évalué lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en 2006, s'établit à 8,8 %.

L'enquête publique s'est déroulée du 1er juin au 31 juillet 2006 et le décret portant déclaration d'utilité publique de l'opération a été publié au *Journal Officiel* le 28 octobre 2007.

Le 30 janvier 2007, les Régions co-financeuses (Bretagne et Pays-de-la-Loire), l'État et la SNCF ont signé une convention garantissant les dessertes des gares du Mans, de Vitré, de Sablé sur Sarthe et de Laval.

L'État, les Régions Bretagne et Pays de la Loire et Réseau ferré de France (RFF) ont signé, le 29 juillet 2008, un protocole d'intention qui acte le recours à un contrat de partenariat pour la réalisation de la ligne et fixe les principes de financement du projet, à la suite duquel l'avis d'appel public à la concurrence a été publié.

Le contrat de partenariat a été signé le 28 juillet 2011 entre RFF et la société Eiffage Rail Express, constituée par Eiffage et le décret approuvant le contrat de partenariat a été publié au *Journal Officiel* de la République française le 2 août dernier. L'achèvement des travaux est prévu en 2016.

Le coût du projet s'élève à 3 340 M€ pris en charge à 43 % par Réseau ferré de France (1 430 M€), le solde étant réparti à parité entre l'État (950 M€), d'une part, et les collectivités territoriales (950 M€), d'autre part. La convention de financement entre l'État, les collectivités territoriales cofinanceuses (notamment les Régions Bretagne et Pays de la Loire) et Réseau ferré de France a été signée le 13 juillet 2011, préalablement à la signature du contrat de partenariat. Le projet a, en outre, bénéficié d'un soutien communautaire au titre des appels à projets annuels des réseaux trans-européens des transports d'un montant total de 11 M€.

Rennes-Nantes – Rennes-Brest – Rennes-Quimper

Parallèlement à la réalisation de la ligne nouvelle, un important programme d'amélioration pour un montant de près de 310 M€ est inscrit au contrat de projet 2007-2013 en vue de réduire le temps de parcours depuis Rennes vers Quimper et Brest. En outre, des études exploratoires ont été engagées en 2010 dans le cadre du contrat de projet, afin de préciser les actions complémentaires permettant d'atteindre l'objectif de réduction à trois heures des temps de parcours entre Paris et la Bretagne occidentale.

Par ailleurs, des études de même nature ont été initiées pour améliorer la liaison Rennes – Nantes et permettre une desserte ferroviaire de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Ces études permettront la constitution d'un dossier de saisine pour la Commission nationale du débat public dans l'objectif de lancer à la mi-2013 un débat public unique portant sur l'ensemble des trois branches et des scénarios contrastés évalués entre 2,8 Mds et 4,3 Mds $€_{2010}$.

SEA et Corridor atlantique

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 *de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement* précise que la ligne Sud-Europe-Atlantique (LGV SEA) est constituée d'un tronçon central Tours-Bordeaux et des trois branches Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Hendaye et Poitiers-Limoges. L'ensemble de la LGV SEA est incluse dans le programme prioritaire de 2000 km de lignes nouvelles à grande vitesse à lancer d'ici 2020.

- ***I. Lgv SEA : TRONÇON CENTRAL Tours-Bordeaux***

Le tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA permettra de diffuser la grande vitesse ferroviaire au grand Sud-Ouest de la France. Sa réalisation permettra de mettre Bordeaux à 2 h 05 de Paris contre environ 3 heures actuellement. Ce projet comprend la réalisation de 302 km de lignes nouvelles entre Tours et Bordeaux, auxquels s'ajoutent 39 km de raccordements ainsi que la seconde phase de résorption du bouchon ferroviaire de Bordeaux.

Le projet a été étudié en deux sections : une première section relie le nord d'Angoulême à Bordeaux (121 km) et une seconde relie Tours au nord d'Angoulême (181 km). La déclaration d'utilité publique de la section Angoulême-Bordeaux est intervenue le 18 juillet 2006, celle de la section Tours-Angoulême le 10 juin 2009.

Le coût d'investissement du tronçon central Tours-Bordeaux s'établit à environ 6,7 milliards d'euros HT (conditions économiques de juillet 2009). Le taux de rentabilité socio-économique de l'opération, évalué lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en 2007, est compris entre 7,7 % et 8,4 %.

À la suite de la décision du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 14 octobre 2005, l'avis d'appel public à la concurrence pour la mise en concession du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA a été publié le 1er mars 2007.

Le décret approuvant le contrat de concession conclu entre Réseau ferré de France et la société LISEA a été publié le 30 juin 2011 au *Journal officiel* de la République. La mise en service du tronçon central Tours-Bordeaux de la LGV SEA est prévue en 2017.

Les discussions sur le financement de l'opération avec les collectivités territoriales ont été conduites parallèlement à la procédure de dévolution du contrat de concession. Elles ont permis la conclusion d'un protocole de financement pour la réalisation de la LGV SEA qui acte les principes de financement du tronçon central Tours-Bordeaux et des trois branches de la LGV SEA. La conclusion au premier semestre 2011 de la convention de financement liant l'État, trente-deux collectivités territoriales partenaires et RFF a, par la suite, permis de confirmer la mise à disposition des subventions publiques, préalablement à la signature du contrat de concession. La contribution des collectivités publiques au financement du projet

s'élève à 2 681 M€ et celle de RFF à 1 760 M€. La subvention d'équilibre versée au concessionnaire représente 2 262 M€. Une vingtaine de collectivités, dont la participation au financement avait été envisagée lors de l'élaboration du plan de financement, ont cependant refusé de s'associer à la convention de financement.

- ***II. LGV SEA : BRANCHE BORDEAUX-ESPAGNE***

A la suite du débat public mené en 2006 sur le prolongement de la LGV Sud-Europe-Atlantique de Bordeaux vers l'Espagne, RFF a confirmé l'opportunité du projet et la poursuite des études en retenant notamment la réalisation d'un tronc commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse afin de minimiser l'impact de la nouvelle infrastructure sur les territoires et l'environnement. Les objectifs poursuivis par le projet sont le transfert modal du transport de marchandises de la route vers le rail sur le corridor atlantique, ainsi que l'amélioration des services de voyageurs dans le sud aquitain et vers l'Espagne. Le projet placerait Bordeaux à environ 30 minutes de Mont-de-Marsan, 1 heure de Bayonne et 1 heure et 10 minutes de la frontière espagnole.

Un protocole-cadre pour la réalisation et le financement des études des deux branches Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, désignés sous l'appellation « Grand projet ferroviaire du Sud-Ouest » (GPSO), a été conclu le 26 décembre 2007, entre l'État, la Région Aquitaine, la Région Midi-Pyrénées et Réseau ferré de France, pour un montant de 76 M€, afin de permettre la conduite d'études accélérées. Les conventions de financement correspondantes ont été signées en application des CPER Aquitaine et Midi-Pyrénées en 2008.

La première étape des études du GPSO a fait l'objet, le 27 septembre 2010, d'une approbation ministérielle qui a permis de retenir un fuseau de passage de 1000 m environ ainsi que d'arrêter les principales fonctionnalités du projet. La deuxième étape a fait l'objet d'une approbation ministérielle en date du 30 mars 2012 qui a permis d'intégrer à l'ensemble du programme du GPSO les aménagements sur le réseau existant aux entrées dans les agglomérations de Bordeaux et de Toulouse et de retenir un tracé préférentiel associé à une bande de 500 m de large. La troisième étape permettra de préparer l'enquête d'utilité publique, dont l'ouverture est prévue pour mi-2013 afin de pouvoir prendre le décret de déclaration d'utilité publique avant la fin de l'année 2014. Des nouvelles conventions de financement sont prévues entre l'État, RFF et les collectivités locales concernées à la fin de l'année 2012 pour permettre, sur l'ensemble du programme du GPSO, la tenue de l'enquête publique et l'anticipation d'acquisitions foncières. Les montants consacrés se portent respectivement à hauteur de 19,5 M€ et 16,5 M€.

Les premiers principes de financement de cette branche ont été définis dans le cadre du protocole d'intention pour la réalisation de la LGV SEA élaboré durant l'année 2009.

Le coût prévisionnel de la partie française de la branche Bordeaux-Espagne (244 km entre Bordeaux et Hendaye, dont 52 km de tronc commun avec la branche Bordeaux-Toulouse) est à ce jour évalué entre 6 022 M€ et 6 942 M€ HT (conditions économiques de juin 2009), y compris 50% du tronc commun avec la branche Bordeaux-Toulouse. Le taux de rentabilité socio-économique de l'opération a été évalué lors du débat public à 6,0 %.

S'agissant des financements communautaires, la Commission a décidé le 27 novembre 2008 d'octroyer, dans le cadre du programme des RTE-T, une subvention de 17,1 M€ destinée à participer au financement de la première phase des études de la branche Bordeaux-Espagne.

- ***III. LGV SEA : branche Bordeaux-Toulouse***

À l'issue du débat public qui s'est tenu en 2005, RFF a confirmé l'opportunité du projet et la poursuite des études du projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse, avec une desserte des villes d'Agen et de Montauban. L'objectif principal est de relier Toulouse à Paris en 3 heures, avec la réalisation préalable du tronc central Tours-Bordeaux évoqué au point I, et à Bordeaux en 1 heure environ (contre 2 heures actuellement). Le projet contribuera en outre à l'amélioration des liaisons interrégionales et intercités entre l'axe atlantique et l'axe méditerranéen.

Le projet comporte un tronc commun avec la LGV Bordeaux-Espagne afin de minimiser l'impact de la nouvelle infrastructure sur les territoires et l'environnement. Ces deux projets sont ainsi regroupés en un seul et même projet, désigné sous l'appellation « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest », et il a été retenu un calendrier identique pour les deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne (voir ci-dessus).

La première étape des études du GPSO a fait l'objet, le 27 septembre 2010, d'une approbation ministérielle qui a permis de retenir un fuseau de passage de 1 000 m environ, ainsi que d'arrêter les principales fonctionnalités du projet. La deuxième étape a fait l'objet d'une approbation ministérielle en date du 30 mars 2012 qui a permis d'intégrer à l'ensemble du programme du GPSO les aménagements sur le réseau existant aux entrées dans les agglomérations de Bordeaux et de Toulouse et de retenir un tracé préférentiel associé à une bande de 500 m de large. La troisième étape permettra de préparer l'enquête d'utilité publique, dont l'ouverture est prévue pour mi-2013 afin de pouvoir prendre le décret de déclaration d'utilité publique avant la fin de l'année 2014. Des nouvelles conventions de financement sont prévues entre l'État, RFF et les collectivités locales concernées à la fin de l'année 2012 pour permettre, sur l'ensemble du programme du GPSO, la tenue de l'enquête publique et l'anticipation d'acquisitions

foncières. Les montants consacrés se portent respectivement à hauteur de 19,5 M€ et 16,5 M€.

Les premiers principes de financement de cette branche ont été définis dans le cadre du protocole d'intention pour la réalisation de la LGV SEA élaboré durant l'année 2009.

Le coût prévisionnel de la LGV Bordeaux-Toulouse (216 km dont 52 km de tronc commun avec la ligne Bordeaux-Espagne) est à ce jour évalué entre 3 847 M€ et 4 627 M€ HT (conditions économiques de juin 2009), y compris 50 % du tronc commun avec la ligne Bordeaux-Espagne. Le taux de rentabilité socio-économique a été évalué au moment du débat public à 4,8 %.

- ***IV. LGV SEA : branche Poitiers-Limoges***

La réalisation de la branche Poitiers-Limoges de la LGV SEA permettra l'amélioration de la desserte ferroviaire du Limousin, mettant Limoges à 2 heures de Paris environ et 38 minutes de Poitiers.

À la suite du débat public qui s'est tenu entre septembre et décembre 2006, les études préalables à l'enquête publique, d'un montant de 30 M€ financés à hauteur d'un tiers par l'État, d'un tiers par les collectivités territoriales et d'un tiers par RFF, ont été engagée.

Les réunions des comités de pilotage des études des 6 juillet et 6 novembre 2009 ont permis de définir des zones préférentielles de passage. Une esquisse de tracé a par ailleurs été proposée au comité de pilotage du 30 août 2010, et un point d'avancement des études, notamment socio-économiques, a été présenté aux comités de pilotage des 29 novembre 2010 et 16 mai 2011. Sur ces bases, la décision ministérielle du 6 février 2012 a permis d'arrêter les fonctionnalités de la nouvelle infrastructure et de préciser le tracé de référence associé à une bande de 500m. Elle demande de préciser les fondements du calcul de rentabilité socio-économique de l'opération et d'en partager les analyses avec les acteurs locaux.

Les premiers principes de financement de cette branche ont été définis dans le cadre du protocole d'intention pour la réalisation de la LGV SEA élaboré durant l'année 2009.

Le coût prévisionnel du projet (112 km de ligne nouvelle) est à ce jour évalué, sur la base de la proposition de tracé de RFF présenté au comité de pilotage du projet à environ 1,6 milliard d'euros HT (conditions économiques de janvier 2009).

Nouvel axe ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées

La nouvelle liaison ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées fait partie de l'axe prioritaire n°16 (axe ferroviaire de fret Sines/Algeciras-Madrid-Paris) des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T). Elle est inscrite, pour la

partie française, sur la carte des infrastructures à long terme définie par le CIADT du 18 décembre 2003 ainsi que dans l'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport et, pour la partie espagnole, dans le plan stratégique des infrastructures et des transports (PEIT).

Sans rupture de comportement dans les transports, sa réalisation ne sera techniquement nécessaire qu'à très long terme compte tenu des deux projets ferroviaires majeurs déjà engagés sur les façades maritimes : ligne nouvelle Perpignan-Figueras dont la mise en service partielle est intervenue le 19 décembre 2010, et branche Bordeaux-Espagne de la LGV Sud-Europe-Atlantique connectée au Y basque.

Au cours du sommet franco-espagnol du 10 janvier 2008, la France et l'Espagne se sont mises d'accord sur un programme d'études préliminaires sur la période 2008-2013, qui développera notamment les études d'analyse territoriale, environnementale, les études préliminaires de tracé, et l'évaluation de la rentabilité socio-économique et la faisabilité financière de la nouvelle liaison ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées. Ce programme servira de base aux décisions qui seront prises dans le cadre des procédures d'information, de participation et de concertation dans chacun des deux pays ; en France, il permettra de prendre une décision sur la présentation du projet au débat public.

Le programme d'études préliminaires devra envisager un large choix des corridors de tracés à l'échelle de l'ensemble du massif pyrénéen, afin d'analyser objectivement les avantages et inconvénients respectifs des différentes solutions possibles, de manière à permettre d'identifier l'articulation du projet avec la planification des infrastructures de chacun des deux États.

Ce programme, d'un montant de 10 M€, a fait l'objet d'une décision de subvention de l'Union européenne au titre du programme pluriannuel 2007-2013 des réseaux transeuropéens de transports, à hauteur de 50 %, soit une participation de 5 M€.

Le 20 octobre 2009, un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) a été créé entre les deux gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, afin de conduire ce programme d'études sous l'autorité d'un comité de pilotage constitué par les deux États et dont la première réunion s'est tenue le 2 février 2011 à Paris, qui a permis de valider une première phase de programme d'études.

- **CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE**

Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) est un des projets stratégiques figurant dans l'engagement national pour le fret ferroviaire présenté en Conseil des ministres le 16 septembre 2009, dans l'objectif de

contribuer à la suppression, à moyen terme, des goulets d'étranglement qui nuisent au développement des trafics de fret en France.

En effet, l'agglomération lyonnaise se situe au cœur des échanges européens et la saturation du réseau ferroviaire lyonnais est aujourd'hui devenue une réalité. Le CFAL est donc une infrastructure, qui permettra notamment de desserrer les contraintes qui pèsent dès à présent sur le nœud ferroviaire lyonnais en libérant de la capacité sur les parties les plus chargées du réseau.

La décision ministérielle du 23 décembre 2009 a approuvé les études d'avant-projet sommaire de la partie nord et les études préliminaires de la partie sud. Elle a par ailleurs décidé du lancement des études d'avant-projet sommaire de la partie sud et le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la partie nord, qui s'est tenue début 2011.

Le coût du CFAL nord est estimé à 1 500 $€_{2007}$ HT et celui du CFAL sud à 1 400 $€_{2007}$ HT. Le taux de rentabilité socio-économique du programme CFAL est évalué entre 4,3 % et 5,6 % et sans prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics.

L'engagement national pour le fret ferroviaire prévoit la mise en service du CFAL, respectivement pour la partie nord et la partie sud, en 2019 et en 2020.

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

La réalisation d'une liaison à grande vitesse entre Perpignan et Montpellier pourrait permettre de relier ces deux villes en 45 min (au lieu de 1 h 30 au mieux aujourd'hui) ; avec la réalisation du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier et la liaison Perpignan-Figueras, le trajet entre Barcelone et Paris pourrait être effectué en 4 h 30.

Un débat public s'est déroulé du 3 mars au 3 juillet 2009. A la suite de ce débat public, Réseau ferré de France (RFF) a décidé, le 26 novembre 2009, le principe et les conditions de la poursuite du projet. Dans cette décision, RFF a notamment confirmé la poursuite des études sur la base d'un projet de ligne nouvelle apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'intégralité de son linéaire et en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées. Cette décision a également été l'occasion d'inscrire le projet dans le couloir de passage dit « plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne, et dans le couloir « Corbières littorales » entre Narbonne et Perpignan, ainsi que de préciser les orientations à retenir pour les dessertes des agglomérations de l'arc languedocien.

Le coût de l'opération est évalué à 5 550 M€ aux conditions économiques de janvier 2010.

Le préfet de la région Languedoc-Roussillon a été mandaté, le 8 février 2010, pour coordonner les études préalables à la déclaration d'utilité publique, dans la perspective d'un lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2015. Sur la base des résultats de cette première étape, la décision ministérielle du 14 novembre 2011 a arrêté un fuseau de passage de 1 000 m de large au sein duquel s'effectuent les recherches de tracé de la nouvelle infrastructure. La décision ministérielle introduit une étape intermédiaire entre le choix du fuseau de 1 000 m et le choix du tracé pour définir, d'une part, les sections de ligne nouvelle qui accueilleront des trafics mixtes (voyageurs et fret) et, d'autre part, les modalités de dessertes des agglomérations de Narbonne, Béziers et Perpignan.

LGV PARIS-ORLEANS-CLERMONT-FERRAND-LYON

A la demande du secrétaire d'État chargé des transports, RFF a engagé, à l'automne 2007, une étude stratégique pour déterminer les scénarios d'aménagement ou de création d'infrastructures ferroviaires pouvant contribuer à l'amélioration de la desserte ferroviaire du Grand Centre et constituer une réponse adaptée à la saturation de la ligne à grande vitesse actuelle Paris-Lyon.

Les études conduites par RFF ont permis de présenter, lors du débat public qui s'est tenu du 4 octobre 2011 au 25 janvier 2012, quatre familles de scénarios permettant de répondre aux fonctionnalités du projet et d'améliorer les temps de parcours entre Paris et l'est de la région Centre. Le débat public s'est tenu du 4 octobre 2011 au 25 janvier 2012.

Suite au bilan de la Commission nationale du débat public en date du 20 mars 2012, RFF a décidé, lors de sa délibération du 5 juillet 2012, de poursuivre le projet par une étape préliminaire aux études préalables à l'enquêté d'utilité publique. Cette étape, d'une durée d'un an, permettra d'approfondir, sur la base des deux scénarios retenus (Ouest et Médian) les fonctionnalités de la ligne nouvelle, les modalités de financement, la socio-économie globale du projet ainsi que ses effets sur l'environnement.

Le coût du projet est estimé à 13 M€$_{2010}$ HT et les taux de rentabilité socio-économique sont estimés, respectivement pour les scénarios Ouest et Médian, à 4,3% et 5%.

LGV PACA

La ligne à grande vitesse Provence-Alpes Côte d'Azur participe à la constitution de « l'arc méditerranéen » Barcelone – Marseille – Gênes.

Les travaux menés depuis le débat public ont permis de faire émerger un consensus en faveur du scénario « Métropoles du Sud » que le Ministre d'État et le Secrétaire d'État chargé des transports ont décidé en juin 2009 de retenir pour la poursuite du projet.

Un protocole, signé par l'ensemble des co-financeurs le 23 décembre 2010, précise le programme et le financement des études de la ligne à grande vitesse Provence-Alpes Côte d'Azur jusqu'à la mise à l'enquête publique du projet, ainsi que le dispositif de gouvernance associé au projet.

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique, dont le coût est évalué à 86 M€ courants sont conduites par Réseau Ferré de France. Elles sont financées dans le cadre du Contrat de Projets État-Région PACA 2007-2013, à hauteur respectivement de 19,11 M€ pour RFF et l'État et 38,224 M€ pour les collectivités locales. Une participation de Monaco et de l'Union européenne est par ailleurs attendue à hauteur de 4,778 M€ chacun.

RFF a mené de septembre à décembre 2011 une phase de concertation sur la base de quatre scénarios qui s'inscrivent dans une fourchette de coûts autour de 15 milliards d'euros.

Le comité de pilotage du projet de décembre 2011 a permis de tirer un premier bilan de la phase de concertation qu'avait menée RFF au second semestre 2011, en prenant acte des points de consensus qui s'étaient dégagés et des points qui avaient fait l'objet d'une forte contestation au niveau local. Les études conduites par RFF ont été approfondies sur cette base, avec l'objectif de prendre davantage en compte les besoins de transports quotidiens et l'insertion du projet dans le territoire. Une nouvelle phase d'échanges avec les élus concernés par le projet devrait en parallèle être engagée sous la responsabilité des préfets de département. Elle permettra à chacun de s'exprimer sur le projet mais plus globalement sur les enjeux de mobilité en région PACA, permettant ainsi de mieux préciser les conditions de poursuite du projet.

Interconnexion des LGV au Sud de l'Île-de-France

Le projet d'interconnexion des LGV au sud de l'Île-de-France consiste à réaliser un barreau de ligne nouvelle reliant la LGV Atlantique aux LGV Sud-Est, Est Européenne et Nord pour éviter que les TGV intersecteurs ne continuent de circuler sur la ligne classique de grande ceinture, également empruntée par le RER C et les trains de fret. La réalisation de cette ligne nouvelle permettra d'améliorer la jonction entre les différentes LGV convergeant vers Paris et facilitera l'accès des TGV aux plates-formes aéroportuaires de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly.

Le débat public s'est tenu entre le 13 décembre 2010 et le 20 mai 2011 et a porté sur trois familles de scénarios, avec un coût estimé entre 1,4 et 3,3 Md€, présentant invariablement la création d'une gare nouvelle à Orly :

- une famille de scénarios A avec ligne nouvelle (18 km) raccordée à l'actuelle LGV Sud-Est. Cette famille se décline en deux options : avec la seule gare nouvelle d'Orly (coût du projet: 2,5 Md€) ou avec

une gare nouvelle supplémentaire à Villeneuve-Saint-Georges (coût du projet : 3 Md€);

- une famille de scénarios B avec ligne nouvelle (16 à 19 km) en jumelage avec le corridor ferroviaire existant, qui pourrait être intégralement en surface ou partiellement en tunnel. Comme la première famille de scénarios, celle-ci se décline en deux options : une seule gare nouvelle à Orly (coût du projet : 1,4 à 1,8 Md€) ou deux gares nouvelles à Orly et Villeneuve-Saint-Georges (coût du projet : 1,5 à 2,3 Md€) ;

- une famille de scénarios C avec ligne nouvelle (31 km) raccordée à l'ancienne LGV Sud Est avec la création d'une gare TGV supplémentaire dans le secteur de Sénart (coût du projet : 3,3 Md€).

Pour la gare d'Orly, invariante du projet, quatre localisations sont envisagées, pour des coûts allant de 75 M€ à 650 M€.

Il en est ressorti une large adhésion aux scénarios à deux gares, c'est-à-dire au scénario A avec une gare à Orly et une gare à Villeneuve-Saint-Georges et au scénario C avec une gare à Orly et une gare à Lieusaint, sans qu'aucun de ces deux scénarios ne l'emporte franchement sur l'autre. Il a également révélé une large préférence des acteurs pour une gare d'Orly au plus près des aérogares (coût d'une telle gare estimé à 650 M€).

Sur la base du bilan de la CNDP, RFF a décidé, lors de son Conseil d'Administration du 22 septembre 2011, de poursuivre les études sur les retombées économiques des différents scénarios, avant de décider du scénario sur lequel seront menées des études plus approfondies.

Une convention de financement de ces études d'un montant de 3 M€ a été signée début 2012 entre l'Etat, la Région Ile de France et RFF.

Le projet Roissy – Picardie

Le projet Roissy-Picardie consiste en une ligne ferroviaire nouvelle de 7 km entre la LGV d'interconnexion Est (dans le secteur de Roissy) et la ligne Paris-Creil ; il prévoit également la réalisation d'aménagements sur les infrastructures existantes.

Le projet a pour principales fonctions : de desservir la gare Charles de Gaulle TGV (CDG TGV) en offrant à la région Picardie un accès direct au bassin d'emploi de Roissy ; de poursuivre les liaisons sur le réseau grande vitesse en direction des autres grandes villes de province en contournant Paris.

Il permettra notamment : d'améliorer les relations province-province en évitant les ruptures de charge dans Paris (gain de temps d'environ 40 minutes sur

ces relations) ; d'augmenter les capacités du réseau à grande vitesse vers le Nord de l'Europe grâce à un itinéraire Roissy-Amiens indépendant de la celui de la LGV Nord ; de renforcer le caractère intermodal de la plateforme aéroportuaire (plus de fréquences et plus de destinations) ; de désaturer la gare du nord en renforçant l'attractivité de la gare CDG-TGV ; de favoriser le report modal de la route vers le fer.

A la suite du débat public, qui s'est tenu du 15 avril 2010 au 31 juillet 2010, le bilan de la CNDP et le compte-rendu de la CPDP ont été rendus le 23 septembre 2010. Une convention de financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique a été signée pour un montant de 10 M€ entre la Picardie, l'Ile de France, l'Etat et RFF. Les études se poursuivent sur deux fuseaux, l'un central et l'autre plus au sud du département du Val d'Oise.

Le coût estimatif du projet, dont le TRI approche les 10 %, s'élève, selon les scénarios entre 210 M€ et 410 M€ (aux conditions économiques de janvier 2011) pour la création de la ligne nouvelle et les aménagements nécessaires sur la ligne Paris – Creil ainsi qu'en gares de Creil et de Roissy-Charles de Gaulle. Le comité de pilotage devrait proposer à l'approbation du ministre chargé des transports l'arrêt d'une zone de passage préférentiel d'ici la fin de l'année 2012, en vue d'une déclaration d'utilité publique courant 2014.

Ligne à grande vitesse (LGV) Est européenne - 2ème phase

Après la mise en service de la première phase de la LGV Est-européenne de Vaires à Baudrecourt, le 10 juin 2007, permettant de relier Paris à Strasbourg en 2h20, la seconde phase du projet a pour objet la réalisation de 106 km de ligne nouvelle entre Baudrecourt et Vendenheim, au nord de Strasbourg. Elle permettra un gain supplémentaire de 30 minutes sur le trajet Paris-Strasbourg, en ramenant ce temps de parcours à 1 h 50. Elle améliorera encore les liaisons entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg, en reliant Paris et Munich en 5 h 30, Luxembourg et Strasbourg en 1 h 25.

Une convention de financement et de réalisation a été signée le 1er septembre 2009 par l'État, RFF et seize collectivités intéressées par ce projet, sur la base d'un coût de l'opération arrêté à 2 010 M€ aux conditions économiques de juin 2008, pris en charge par l'État et l'ensemble des collectivités à hauteur de 680 M€ chacun, l'Union européenne pour 118 M€ et RFF pour 532 M€.

Les travaux de génie civil ont débuté le 5 juillet 2010. Le travail du tunnelier sur le lot essentiel du tunnel de Saverne (4 km de long) a commencé le 10 novembre 2011 pour une durée estimée à 22 mois.

Globalement, l'avancement de l'opération est conforme aux prévisions rappelées dans la convention de financement, avec l'objectif d'une mise en service en mars 2016.

Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône

Le projet de LGV Rhin-Rhône est constitué de trois branches en étoile centrées sur la région de Dijon permettant d'améliorer les déplacements sur deux axes majeurs :

- l'axe Nord-Sud, entre, d'une part, le Nord-Est de la France, l'Allemagne et la Suisse, et, d'autre part, le couloir rhodanien et l'arc méditerranéen ;

- l'axe Est-Ouest, entre d'une part, l'Est de la France et la Suisse, et, d'autre part, l'Ile de France et le Nord de la France.

La branche Est relie en ligne nouvelle l'agglomération dijonnaise à Mulhouse et comporte deux phases :

- une première phase, de 140 km, relie Villers-les-Pots (Côte d'Or) à Petit-Croix (territoire de Belfort) et permet de réaliser la majorité des gains de temps sur le projet. D'un coût de plus de 2,5 Md€, elle a été mise en service le 11 décembre 2011 avec un schéma de desserte progressif sur les années 2012, 2013 et 2014 ;

- la seconde phase est constituée d'une cinquantaine de kilomètres répartis de part et d'autre de la première phase. Son coût est estimé à 1 160 M€ (valeur 2011) : 310 M€ pour la section Ouest (entre Genlis et Villers-les-Pots) et 850 M€ pour la section Est (entre Petit-Croix et Lutterbach).

Un protocole d'intention de financement de cette seconde phase a été signé à Paris le 18 janvier 2012. Il fixe l'objectif de signature de la convention de financement des travaux à la fin du premier semestre 2013, en vue d'un démarrage effectif des travaux de la section Est au plus tard en 2014.

La branche Ouest de la LGV Rhin-Rhône relie l'agglomération dijonnaise à la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Les études de niveau avant-projet sommaire (APS) ont été menées sur la traversée de Dijon entre 2004 et 2006. Elle a fait l'objet d'une qualification de projet d'intérêt général (PIG) en juillet 2007, pour protéger le tracé face à l'urbanisation, qui a été reconduite en juillet 2010 pour trois ans. Les études préliminaires sur le reste de la branche Ouest ont été engagées dans le cadre du CPER 2007-2013.

La branche sud de la LGV Rhin-Rhône relie l'agglomération lyonnaise à la branche Est. Les études préliminaires de la branche Sud sont terminées. Le coût de la branche Sud est estimé entre 2 900 $M€_{2007}$ et 3 800 $M€_{2007}$ selon les fuseaux et les caractéristiques retenues (mixité fret-voyageurs partielle ou complète). La consultation formelle pilotée par le Préfet coordonnateur s'est achevée le 31 décembre 2009 et le Préfet coordonnateur a transmis au ministre sa synthèse et son avis sur ce bilan à l'automne 2010.

Lors du comité de pilotage de l'opération du 11 juillet 2011, il est apparu important de bien cerner l'articulation des deux branches, sud et ouest, avec l'environnement global du projet. Une mission a ainsi été confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dont l'objectif est d'éclairer, après toutes les consultations nécessaires sur les fonctionnalités souhaitées, la cohérence d'ensemble du projet. Les conclusions de la mission sont attendues courant 2013.

Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)

Annoncé par le Président de la République en 2009, le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie a pour principal objectif de relier le Grand Paris à sa façade maritime, avec un temps de parcours réduit à 1 h 15 entre Paris et le Havre comme entre Paris et Caen.

Le débat public s'est tenu entre octobre 2011 et février 2012 et a porté sur 4 scénarios pour la partie à l'ouest de Mantes la Jolie et sur 2 familles de scénarios pour la partie francilienne.

A l'ouest de Mantes la Jolie :

- **Le scénario A** prévoit une bifurcation des branches vers Rouen et Caen proche de Rouen. Au delà de Rouen, la ligne poursuit vers le Havre sur le plateau de Caux. Ce scénario représente un linéaire de 305 km de ligne nouvelle à l'ouest de Mantes pour un coût évalué à 6,5 Md€ (euros 2010).

- **Le scénario B** s'infléchit vers Evreux, ville au droit de laquelle se trouve la bifurcation des branches vers Rouen et Caen. Au delà de Rouen, la ligne poursuit vers le Havre sur le plateau de Caux. Ce scénario représente un linéaire de 265 km de ligne nouvelle à l'ouest de Mantes pour un coût évalué à 6,3 Md€ (euros 2010).

- Avec **le scénario C,** la bifurcation entre les branches du Havre et de Caen est reportée au delà de Rouen, avec un franchissement par le sud de l'estuaire de la Seine vers le Havre. Ce scénario représente un linéaire de 265 à 285 km de ligne nouvelle à l'ouest de Mantes pour un coût évalué à 9,5 Md€ (euros 2010).

- Par ailleurs, à la suite de diverses observations formulées dès l'ouverture du débat, RFF a étudié un nouveau **scénario dit « AB »,** qu'il a présenté à la réunion publique du 6 décembre 2011 à Bernay, et qui présente l'avantage de maintenir une bonne desserte d'Evreux (avec l'implantation d'une gare nouvelle) et de proposer un temps de parcours Caen-Rouen de 51 min (meilleur que dans le scénario A), pour un coût estimé, pour la partie normande à 6 Md€ (euros 2010).

En Île-de-France :

Les deux familles de scénarios se distinguent essentiellement par la possibilité ou non de desservir la zone de « Confluence » Seine - Oise.

Deux sites sont envisagés pour l'implantation de cette gare dite « intersecteurs » : « Achères Grand Cormier », situé sur le triage de la gare actuelle du Grand Cormier au cœur de la forêt de St Germain en Laye, et « Achères Ville », situé dans les terres agricoles au bord de l'agglomération à proximité des zones de développement du projet de port d'Achères.

Dans les deux familles de scénario, l'arrivée à Paris est prévue en gare St-Lazare, avec la possibilité d'une gare à Nanterre-La Défense, permettant une correspondance avec le futur métro automatique afin d'offrir un accès facilité à Roissy depuis la Normandie.

Ces familles de scénarios ont un coût estimé entre 4,4 et 5,4 milliards d'euros pour un linéaire de ligne nouvelle de 40 et 50 km.

Soit un coût total du projet pouvant aller de 10,4 à 14,9 Md€ (euros 2010) selon les scénarios.

Sur la base du bilan de la CNDP, RFF a décidé, lors de son conseil d'administration du 5 avril 2012, de poursuivre le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie en n'écartant à ce stade que le scénario C et de lancer les études préalables à l'enquête d'utilité publique après que « l'évaluation de l'économie du projet au regard des scénarios étudiés et des perspectives de trafics, prenant en compte les orientations des AOT en matière d'évolution des dessertes » ait été approfondie.

ANNEXE 3 :
LES SUBVENTIONS ISSUES DU BUDGET DES TRANSPORTS TRANSEUROPÉENS

I. Les subventions issues du budget des transports transeuropéens

Les subventions issues du budget RTE-T sont accordées dans le cadre d'un programme pluriannuel de travail (2011-2013) et d'un programme annuel de travail (2011) qui font respectivement l'objet d'appels à propositions. Ces documents sont absolument fondamentaux pour comprendre les priorités des appels à propositions et pour augmenter les chances de votre projet d'être sélectionné.

1- Programme pluriannuel de travail (2011-2013)

Le programme pluriannuel de travail prévoit d'allouer en 2011 180 millions d'euros aux projets d'intérêt commun dans le domaine du réseau transeuropéen de transport, notamment pour:
– les autoroutes de la mer (Motorways of the Seas (MoS) - 70 millions d'euros,
– les systèmes européens de gestion du trafic ferroviaire (European Rail Traffic Management Systems - ERTMS) - 100 millions d'euros,
– les systèmes d'information fluviale (River Information Systems - RIS) - 10 millions d'euros.
Les appels à propositions pour ce programme pluriannuel ont été lancés le 28 juin 2011 et clôturés le 23 septembre 2011. Bien que ces appels soient désormais clos, vous pouvez consulter à titre indicatif le contenu de ces appels sur la page suivante:
http://tentea.ec.europa.eu/en/apply_for_funding/follow_the_funding_process/calls_for_proposals_2011_-_map.htm

2- Programme de travail 2012

Le programme de travail prévoit pour l'année 2012 un montant de 200 millions d'euros

A. Priorités spécifiques

Priorité 1: promouvoir le développement d'un système de transport intégré et multimodal - 25 millions d'euros.
La priorité est centrée sur des études ou des travaux concernant des plateformes intermodales et les nœuds d'interconnexion de différents modes de transport (ports, ports intérieurs, terminaux ferroviaires et aéroports).

Priorité 2: promouvoir le développement d'infrastructures contribuant à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique et réduisant l'impact du transport sur l'environnement.

2a) Études et préparation de projets de déploiement contribuant à l'atténuation et l'adaptation au changement climatique (émissions de gaz à effet de serre) - 15 millions d'euros.

2b) Études et travaux étayant la réduction de l'impact du transport maritime sur l'environnement (polluants atmosphériques) - 20 millions d'euros.

Priorité 3: accélérer/faciliter la mise en œuvre des projets RTE-T - 100 millions d'euros
Cette priorité concerne des activités visant à éliminer les goulets d'étranglement et/ou à promouvoir les connexions transfrontalières et les effets de réseau au niveau de l'UE, en vue de constituer une réserve de projets à maturité pour 2014 et au-delà, notamment dans le cadre:

a) d'études préparatoires qui accéléreront la mise en œuvre de projets pour tous les modes (par exemple, des études de conception ou des études environnementales par opposition à des études de faisabilité),

b) des travaux concernant des projets mûrs devant être achevés pour 2014, dans les cas où le financement au titre du RTE-T comble une lacune et où l'effet multiplicateur à l'échelon de l'UE est clairement démontré. Pour cette sous-priorité, seuls seront soutenus des projets relatifs au rail, à la route, aux ports et aux voies navigables, ainsi que des projets visant des résultats au niveau des réseaux européens bénéficiant à la politique du ciel unique européen.

Priorité 4: soutien aux partenariats public-privé (PPP) et instruments financiers innovants - 15 millions d'euros.
Elle se concentrera sur:

a) des projets pour lesquels un PPP a déjà été identifié comme étant l'option privilégiée mais pour lesquels des études de mise en œuvre supplémentaires, qui peuvent comprendre des études techniques et financières, ou des études étayant la préparation du dossier d'appel d'offres et la phase de passation sont nécessaires afin de faire mûrir le projet et de le rapprocher du stade de l'exécution dans le cadre d'un PPP. Ces projets pourraient alimenter une réserve de projets de PPP identifiés qui seraient soumis à examen au cours de la phase pilote de l'initiative de financement de projets par emprunt obligataire,

b) des études portant sur des projets dont les caractéristiques pourraient être adaptées à un PPP seront également prises en considération. Les caractéristiques requises pour ces projets seraient notamment une capacité à engranger des recettes provenant des redevances d'utilisation, une exigence de service stable sur la durée de vie de l'actif et/ou un profil de risque qui puisse être réparti de manière équitable entre les secteurs privé et public. À cet égard, le présent programme de travail cherche à encourager les candidats à réaliser des évaluations de rentabilité détaillées pour les projets présentant des caractéristiques adéquates en termes de PPP, lorsqu'il existe un précédent d'une structure de PPP ou lorsque l'intérêt du secteur privé pour un PPP est démontré.

Priorité 5: soutien à la mise en œuvre à long terme du réseau RTE-T, notamment développement des corridors qui doit permettre une mise en œuvre coordonnée du réseau - 25 millions d'euros.

Les actions soutenues au titre de cette priorité devront comporter:
– des aspects multimodaux fondés sur l'intégration et l'interopérabilité modales,
– des options d'investissement tenant compte de l'optimisation des synergies entre les fonds publics et privés,
– des structures de gestion efficaces à même de répondre aux besoins et à la complexité des défis transfrontaliers dans un contexte multimodal.

La maturité de ces projets sera fonction du degré de préparation en ce qui concerne l'intégration de l'ensemble des différents aspects déterminant et justifiant le concept de corridor. Ils devraient aboutir à des plans de mise en œuvre à maturité validés par l'ensemble des parties concerné.

B. Montant maximal du cofinancement

Le montant du concours financier de l'Union ne dépasse pas les taux suivants :

Etudes : 50 % des coûts éligibles

Travaux :

– 10 % maximum du coût éligible pour les projets d'intérêt commun,

– 20 % maximum du coût éligible des travaux pour les projets prioritaires,

– 30 % maximum du coût éligible pour les tronçons transfrontaliers des projets prioritaires, pour autant que les États membres concernés aient donné à la Commission toutes les garanties nécessaires sur la viabilité financière et sur le calendrier de mise en œuvre du projet.

En outre, sauf dans des cas dûment justifiés, le montant total demandé en tant que contribution de l'Union aux coûts éligibles d'une action proposée sera compris entre un million et cinq millions d'euros ; cette fourchette n'est pas applicable aux actions proposées au titre de la priorité 4, pour lesquelles les demandes de contribution de l'Union aux coûts éligibles devront être comprises entre 500 000 euros et 2,5 millions d'euros.

C. Appel à propositions dans le cadre du programme de travail 2011

(PAS DE NOUVEL APPEL POUR L'INSTANT. Le prochain sera probablement lancé par la Commission en janvier 2013).

Informations générales

– Document officiel adopté par la Commission européenne le 22 décembre 2011

– Budget total de l'appel : 240 millions euros.

Calendrier indicatif :

– Publication : 10 janvier 2012

– Date limite de dépôt des candidatures : 13 avril 2012

– Date limite des soumissions de traductions en anglais (le cas échéant) : 25 avril 2012

– Consultation du comité d'assistance financière : juillet 2012

– Droit de regard du Parlement européen

– Adoption des décisions individuelles : septembre 2012 (à titre indicatif).

Modalités de candidature

Seules les demandes écrites présentées par des personnes morales de droit privé et public légalement constituées et enregistrées dans un État membre sont admissibles à un soutien financier de l'UE. Les demandes doivent être présentées par : un ou plusieurs États membres, et/ou avec l'accord des États membres concernés, organisations internationales, des entreprises communes ou entreprises publiques ou privées.

Période d'éligibilité des coûts

▪ Les dépenses engagées entre la date à laquelle l'application est enregistrée et la date d'achèvement peuvent être considérées comme éligibles

▪ La date de fin des actions doit être avant le 31 décembre 2014

Conseils pour candidater à cet appel

Pour plus d'informations sur cet appel à propositions, veuillez consulter la page consacrée à la journée d'information du 31 janvier 2012 (TEN-T Info Day 2011)

Source : Fanny Forest, Guide des financements européens en matière de transports – Villerail & Transports.

ANNEXE 4 :
EXAMEN PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DE LA PROPOSITION DE RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL CONCERNANT DES ORIENTATIONS POUR LES INFRASTRUCTURES ÉNERGÉTIQUES TRANSEUROPÉENNES ET ABROGEANT LA DÉCISION N^O^ 1364/2006/CEE 7928

COM (2011) 658 FINAL DU 19 OCTOBRE 2012 – E 6751

Réunion de commission du 12 décembre 2012

L'objectif du présent règlement est de développer et rendre interopérables les réseaux transeuropéens de l'énergie, et de réaliser le raccordement à ces réseaux.

L'une des priorités de la stratégie « Europe 2020 », adoptée par le Conseil européen le 26 mars 2010, est en effet de parvenir à une croissance durable en promouvant une économie plus efficace dans l'utilisation des ressources, plus verte et plus compétitive. Cette stratégie accorde une place privilégiée aux infrastructures énergétiques dans le cadre de l'initiative phare « Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources » et souligne la nécessité d'adapter au plus vite les réseaux européens en les interconnectant au niveau continental, notamment en vue d'y intégrer les sources d'énergie renouvelables.

Bien qu'il soit déjà défini légalement dans plusieurs textes [(6)], le marché intérieur de l'énergie reste fragmenté car les interconnexions entre les réseaux nationaux d'énergie sont insuffisantes. Or, il est impératif de disposer de réseaux intégrés à l'échelle de l'Union européenne.

Le présent règlement établit des règles pour développer et rendre interopérables en temps utile les réseaux européens d'énergie, dans le but de réaliser les objectifs du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en matière de politique de l'énergie. Plus spécifiquement, il vise, d'une part, à achever l'intégration du marché intérieur de l'énergie, notamment en veillant à ne laisser aucun État membre isolé du réseau européen et, d'autre part, à contribuer au développement durable et à la protection de l'environnement en soutenant l'Union dans la réalisation de ses objectifs en la matière, à savoir réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre, accroître de 20 % l'efficacité énergétique et

(6) *Le marché intérieur de l'énergie est défini légalement dans la directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité, et dans la directive 2009/73/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel.*

parvenir à 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'ici à 2020, tout en assurant la sécurité de l'approvisionnement et la solidarité entre les États membres.

Pour y parvenir, la présente initiative recense, pour la période jusqu'en 2020 et après, un nombre limité de corridors et de domaines prioritaires transeuropéens qui couvrent les réseaux d'électricité et de gaz et l'infrastructure de transport de pétrole et de dioxyde de carbone, et qui justifient le plus l'action de l'Union européenne. Elle vise donc à mettre en œuvre ces priorités, par les approches suivantes :

- rationaliser les procédures d'octroi des autorisations applicables aux projets d'intérêt commun afin de les écourter considérablement, d'accroître la participation du public et de favoriser son adhésion à la mise en œuvre de ces projets ;

- faciliter le traitement réglementaire des projets d'intérêt commun dans les secteurs de l'électricité et du gaz, en répartissant les coûts en fonction des bénéfices apportés et en faisant en sorte que les rendements autorisés soient proportionnés aux risques encourus ;

- veiller à ce que les marchés et, directement, l'Union européenne, apportent le soutien financier nécessaire à la mise en œuvre des projets d'intérêt commun. À cet égard, la proposition prévoit les conditions d'éligibilité des projets d'intérêt commun à un concours financier de l'Union européenne au titre du « mécanisme pour l'interconnexion en Europe », qui fait l'objet d'une proposition législative séparée.

La Commission des affaires européennes *a approuvé* cette proposition de règlement au cours de sa réunion du 12 décembre 2012.