



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## Transports

Question écrite n° 45426

### Texte de la question

Suite au Conseil ECOFIN du 20 septembre 1996 et à ses résultats tels que parus dans la presse, M. Marius Masse interroge M. le ministre délégué aux affaires européennes sur la compatibilité entre la ferme volonté de réaliser le réseau transeuropéen de transport, telle qu'elle a été exprimée dans une déclaration commune publiée dans le Journal officiel des Communautés du 9 septembre 1996, et le refus de tout financement complémentaire de ces réseaux par ce conseil. De même, il lui demande s'il n'y a pas contradiction entre la position du Gouvernement français soutenant certains projets du réseau et celle qu'il a manifestée devant le Conseil ECOFIN.

### Texte de la réponse

Comme le sait l'honorable parlementaire, les chefs d'Etat et de gouvernement des Etats membres de l'Union européenne ont privilégié le domaine des transports pour mettre rapidement en œuvre le programme de réseaux transeuropéens. Lors du Conseil européen d'Essen, en décembre 1994, ils ont défini quatorze projets prioritaires pour lesquels ont été affectés 75 % des crédits de la ligne « réseaux » du budget communautaire, la Communauté pouvant apporter son concours à hauteur maximale de quelque 10 % du coût total de l'ouvrage. Mettant en avant l'importance des demandes de cofinancement présentées par les Etats membres, la commission a souhaité abonder de 1 milliard d'écus les crédits d'engagement de la rubrique 3, en faveur, essentiellement, des réseaux. Cette augmentation impliquait une révision du cadre actuel des perspectives financières de la Communauté. La raison pour laquelle le Conseil Ecofin du 14 octobre dernier n'a pu retenir cette proposition est que celle-ci serait contradictoire - et c'est l'avis des principaux pays contributeurs au budget communautaire - avec l'objectif de maîtrise budgétaire que se sont assigné l'Union et les Etats membres. Les nouveaux crédits éventuellement nécessaires doivent être recherchés par un redeploiement des crédits au sein même de la rubrique 3 qui apparaît, sur certains postes, en état de sous-exécution. Cette position ne conduit nullement à revenir sur le caractère prioritaire des réseaux transeuropéens. Nous estimons que les crédits aujourd'hui disponibles doivent d'ores et déjà pouvoir être engagés pour les projets murs. Pour répondre aux préoccupations des populations concernées par les quatorze projets et souligner la priorité qu'accorde l'Union à ces ouvrages, il faut rappeler les contributions importantes qui ont déjà été apportées à leur réalisation. La Banque européenne d'investissement a octroyé, depuis 1993, près de 30 milliards d'écus de prêts à long terme en faveur des réseaux, permettant ainsi la mise en œuvre d'un grand nombre des chantiers retenus comme prioritaires. Le Fonds européen d'investissement a, pour sa part, apporté sa garantie pour un montant de l'ordre de 374 millions d'écus. Sans préjuger du résultat des discussions en cours entre le Conseil et le Parlement sur le budget communautaire pour 1997, il doit être souligné que, dans le projet actuel, les sommes allouées aux réseaux transeuropéens au titre de la ligne « réseaux » ont augmenté sensiblement par rapport au budget 1996, de 20 % en crédits d'engagement et 25 % en crédits de paiement. 352 millions d'écus de concours directs ont été ainsi programmés, qui, dans une large part, sont destinés aux 14 projets prioritaires, dont les trois qui intéressent directement la France, les lignes TGV-Est, Lyon-Turin et TGV-Sud. Ces projets ont déjà reçu des concours en 1995 et d'autres ont été programmés pour 1996, ces soutiens s'inscrivant en complément des

contributions nationales. S'agissant plus particulièrement des projets français, leur réalisation est engagée, à différents stades. Le Premier ministre, après la réunion tenue le 4 novembre dernier avec les principaux ministres concernés, a confirmé l'importance que le Gouvernement attachait au TGV-Est. Il a rappelé qu'une ligne nouvelle serait réalisée entre Paris et Strasbourg avec pour objectif à terme un temps de parcours de 2 heures. Le contenu de la première phase des travaux et ses modalités de réalisation doivent être préparés avec les collectivités locales concernées. Le calendrier sera annoncé d'ici à la fin de l'année. En ce qui concerne le TGV-Sud, le Président de la République vient de rappeler, à l'occasion du récent sommet franco-espagnol, que ce projet serait réalisé comme envisagé. De même, s'agissant de la ligne Lyon-Turin, il faut signaler la tenue, le 14 novembre dernier, de la première réunion de la commission intergouvernementale qui a la responsabilité du suivi des études engagées par le GEIE Alpetunnel.

## Données clés

**Auteur :** [M. Masse Marius](#)

**Circonscription :** - SOC

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 45426

**Rubrique :** Politiques communautaires

**Ministère interrogé :** affaires européennes

**Ministère attributaire :** affaires européennes

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 25 novembre 1996, page 6075

**Réponse publiée le :** 16 décembre 1996, page 6587