



Document de séance

B8-0246/2018

28.5.2018

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

déposée à la suite d'une déclaration de la Commission

conformément à l'article 123, paragraphe 2, du règlement intérieur

sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe après 2020
(2018/2718(RSP))

Pavel Telička, Gesine Meissner, Izaskun Bilbao Barandica
au nom du groupe ALDE

Ismail Ertug, Inés Ayala Sender
au nom du groupe S&D

B8-0246/2018

Résolution du Parlement européen sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe après 2020 (2018/2718(RSP))

Le Parlement européen,

- vu les articles 311, 312 et 323 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (traité FUE),
- vu le règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 du Conseil du 2 décembre 2013 fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020¹, et sa modification ultérieure par le règlement (UE, Euratom) 2017/1123 du Conseil du 20 juin 2017²,
- vu l'accord interinstitutionnel du 2 décembre 2013 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière,
- vu sa résolution du 6 juillet 2016 sur la préparation de la révision postélectorale du CFP 2014-2020: recommandations du Parlement en amont de la proposition de la Commission³,
- vu le document de réflexion de la Commission du 28 juin 2017 sur l'avenir des finances de l'UE (COM(2017)0358),
- vu sa résolution du 24 octobre 2017 sur le document de réflexion sur l'avenir des finances de l'UE⁴,
- vu la proposition de la Commission du 14 septembre 2016 relative à un règlement du Conseil modifiant le règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020 (COM(2016)0604) et le document de travail des services de la Commission qui l'accompagne (SWD(2016)0299),
- vu la proposition de la Commission du 14 septembre 2016 relative à la modification de l'accord interinstitutionnel du 2 décembre 2013 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière (COM(2016)0606),
- vu la ratification de l'accord de Paris par le Parlement européen le 4 octobre 2016 et par le Conseil le 5 octobre 2016,

¹ JO L 347 du 20.12.2013, p. 884.

² JO L 163 du 24.6.2017, p. 1.

³ JO C 101 du 16.3.2018, p. 64.

⁴ Textes adoptés de cette date, P8_TA(2017)0401.

- vu sa résolution du 26 octobre 2016 sur la révision à mi-parcours du CFP 2014-2020¹,
 - vu l'avis du Comité des régions du 15 juin 2016 sur la révision à mi-parcours du cadre financier pluriannuel²,
 - vu le rapport de la Commission du 14 février 2018 sur l'évaluation à mi-parcours du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) (COM(2018)0066),
 - vu l'article 123, paragraphe 2, de son règlement intérieur,
- A. considérant que le développement et la réhabilitation des infrastructures de transport dans l'Union européenne restent plutôt fragmentés et représentent un défi majeur en termes de capacités et de financement mais sont essentiels à une croissance, des emplois et une compétitivité durables ainsi qu'à la cohésion sociale et territoriale au sein de l'Union;
- B. considérant que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) est un programme commun de financement géré centralement conçu pour promouvoir le développement d'un réseau transeuropéen (RTE) hautement performant, durable et interconnecté dans les domaines du transport, de l'énergie et des services numériques;
- C. considérant que l'achèvement rapide du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) contribuera de façon substantielle à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de l'Union en vertu de l'accord de Paris sur le climat et à la décarbonisation de l'économie européenne; que le réseau central devrait être achevé d'ici à 2030 et le réseau global d'ici à 2050;
- D. considérant qu'un Européen sur dix travaille dans le secteur des transports au sens large, et que le fait d'investir dans les infrastructures de transport entraînera la création de nouveaux emplois, étant donné qu'on estime que chaque milliard d'euros investi dans le réseau central du RTE-T créera jusqu'à 20 000 emplois;
- E. considérant que le MIE vise en premier lieu à faciliter les connexions transfrontalières, établir des nœuds urbains et multimodaux, pallier les défaillances du marché et éliminer les goulets d'étranglement; que le MIE a permis la réalisation de projets qui n'auraient pu être menés à bien sans son soutien, apportant ainsi une valeur ajoutée manifeste de l'Union en facilitant la coopération et la coordination transnationales;
- F. considérant que le secteur des transports a représenté la majeure partie du budget du MIE pour 2014-2020; que la part dédiée au transport a été répartie entre deux enveloppes: une enveloppe générale pour l'ensemble des États membres et une enveloppe de cohésion à la disposition des États membres relevant de la politique de cohésion et transférée directement depuis le Fonds de cohésion;
- G. considérant que le MIE est l'un des programmes de l'Union qui a eu le plus de succès étant donné qu'il a reçu beaucoup plus de demandes qu'il n'était possible d'honorer; que fin 2017, le volet du MIE relatif aux transports avait déjà alloué 21,3 milliards

¹ Textes adoptés de cette date, P8_TA(2016)0412.

² JO C 17 du 18.1.2017, p. 20.

d'euros sous forme de subventions à des projets relatifs au RTE-T, portant ainsi le total des investissements à 41,6 milliards d'euros; qu'au cours de l'année 2018, de nouvelles conventions de subvention seront signées dans le cadre d'un appel à propositions qui combinera les subventions au titre du MIE et les financements privés, notamment au titre du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFIS); que le budget initial de cet appel à propositions, fixé à 1 milliard d'euros, a été augmenté de 350 millions d'euros en novembre 2017 afin de soutenir la priorité relative à l'innovation et aux nouvelles technologies, conformément aux objectifs du plan d'action pour les carburants de substitution;

- H. considérant que l'introduction du principe de l'utilisation obligatoire sous peine de perte définitive («use it or lose it») a grandement contribué au succès du MIE; que le recouvrement du budget des projets qui n'ont pas été menés à bien devrait toutefois être accéléré;
- I. considérant que le MIE tend à accélérer les investissements dans les infrastructures de transport et l'innovation et à attirer les financements des secteurs public et privé, tout en renforçant la sécurité juridique et en respectant le principe de la neutralité technologique;
- J. considérant que la Commission devrait publier ses propositions législatives sur les investissements stratégiques européens, y compris sur une mise à jour du MIE, en juin 2018;
1. souligne que l'investissement dans les infrastructures de transport équivaut à investir dans la croissance à long terme, la cohésion, la compétitivité et l'emploi; insiste dès lors sur l'importance stratégique du programme du MIE pour l'intégration du marché intérieur, la mobilité intelligente et pour permettre à l'Union d'offrir une valeur ajoutée tangible aux citoyens grâce à ce programme;
 2. souligne que le programme du MIE 2014-2020 parvient à offrir une forte valeur ajoutée européenne en soutenant des projets de connectivité interopérable et multimodale de dimension transfrontalière et des projets renforçant la connectivité dans tous les modes de transport, y compris les transports maritimes, en accordant la priorité aux projets qui complètent les liaisons manquantes et en éliminant les goulets d'étranglement afin de créer un espace unique de transport européen accessible à tous et de rendre le secteur des transports plus innovant;
 3. prend acte que seul l'achèvement des réseaux central et global permettra de recueillir tous les bénéfices des investissements de l'Union dans le RTE-T et de développer le plein potentiel desdits investissements; souligne qu'il est nécessaire d'insister sur l'achèvement de ces réseaux respectivement en 2030 et 2050 au plus tard et de respecter les normes du XXI^e siècle tout au long du processus;
 4. invite la Commission à veiller à ce que le programme du MIE, dans le cadre de la proposition de cadre financier pluriannuel (CFP) 2021-2027, poursuive le programme actuel mais avec davantage d'ambition en termes d'objectifs stratégiques et de ressources financières; insiste sur la nécessité d'accélérer les investissements dans les projets numériques, innovants et de transports durables en vue de l'avènement d'un système de transports plus vert, véritablement intégré, moderne, accessible à tous, plus

sûr et plus efficace;

5. relève que l'intervention du MIE a été décisive pour le lancement de la plupart des projets; souligne que le MIE s'est révélé être un catalyseur essentiel pour les investissements publics et privés; estime cependant qu'il reste encore à faire pour développer tout son potentiel;
6. estime que, dans le cadre du prochain CFP, en s'appuyant sur un examen approfondi de la période 2014-2020 et des conséquences de la relation complexe entre le MIE et d'autres programmes et instruments financiers, tels qu'Horizon 2020, les Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI) et l'EFSD, et en particulier en tenant compte de l'effet de substitution observé entre le MIE et l'EFSD, la Commission devrait renforcer encore le MIE et assurer la complémentarité entre le MIE et d'autres programmes tels qu'Horizon Europe et le Fonds InvestEU, afin de maintenir et de promouvoir les objectifs clairs du programme, d'éviter les chevauchements et d'optimiser les ressources budgétaires;
7. souligne que toute réduction budgétaire du prochain MIE en faveur d'autres programmes, comme cela s'est produit avec le MIE 2014-2020 au profit de l'EFSD et du programme européen de développement industriel dans le domaine de la défense (EDIDP) serait jugée inacceptable; demande instamment à la Commission de préserver l'intégrité de la capacité financière du MIE;
8. prend acte des résultats encourageants du premier appel à propositions panaché lancé dans le cadre du programme du MIE actuel; encourage dès lors la Commission à réitérer ce type d'appel à l'avenir et à continuer à utiliser un MIE renforcé sous forme de subventions à combiner avec des instruments financiers de l'Union et hors Union; invite également la Commission à trouver des moyens d'encourager plus efficacement la participation de co-investisseurs privés, et demande aux États membres de supprimer les obstacles législatifs et administratifs à un tel processus;
9. demande à la Commission de continuer à encourager les synergies au niveau des projets entre les trois secteurs, qui sont actuellement limitées en raison de la rigidité du cadre budgétaire en ce qui concerne l'admissibilité des projets et des coûts;
10. souligne le rôle essentiel joué par l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA) dans le succès du MIE, puisqu'elle a mis en place sous sa gestion directe des procédures communes entre les trois secteurs, permis une affectation rapide des fonds, une excellente exécution budgétaire et l'optimisation de la capacité financière en redirigeant les sommes non dépensées vers de nouvelles actions;
11. soutient l'application du principe de l'utilisation obligatoire sous peine de perte définitive («use it or lose it») dans la gestion directe du MIE; insiste en parallèle en faveur du maintien de la possibilité de «recycler» les engagements lorsque des projets n'obtiennent pas les résultats prévus afin de renforcer l'efficacité du MIE;
12. reconnaît qu'il est complexe de présenter un projet, en particulier pour les grandes infrastructures de transport, et relève l'importance de l'assistance technique fournie, par exemple via le programme d'action de soutien du MIE, en particulier en faveur des États membres relevant de la politique de cohésion, afin de promouvoir l'admissibilité

des projets de haute qualité parvenus à maturation; invite la Commission à continuer à fournir ce type d'assistance et à revoir les critères d'évaluation pour déceler plus clairement la valeur ajoutée des projets; demande en outre à la Commission de prendre de nouvelles mesures pour simplifier radicalement les exigences administratives tant pour les subventions de faible montant que pour les subventions importantes et pour adapter l'assistance technique fournie pour les demandeurs présentant de petits projets;

13. se félicite que, dans le cadre du programme 2014-2020, 11,3 milliards d'euros aient été virés du Fonds de cohésion vers l'enveloppe de cohésion du pilier «transport» du MIE et souligne le succès éclatant des appels à proposition dans le domaine de la cohésion;
14. prend acte de la proposition de la Commission d'allouer 42 265 millions d'euros au MIE pour la période 2021-2027; déplore toutefois que, en prix constants, le montant affecté au volet «transport» du MIE s'élève à 11,384 milliards d'euros et que la contribution du Fonds de cohésion s'élève à 10 milliards d'euros, ce qui représente une baisse de 12 % et 13 % respectivement; relève que les sommes allouées au pilier «transport» sont les seules qui ont été réduites, et s'insurge contre cet état de fait; souligne que les défis auxquels le secteur des transports est confronté dans le marché intérieur et le succès du MIE rendent incohérente une réduction de l'enveloppe dédiée aux transports et invite la Commission à reconsidérer le montant proposé;
15. estime que, pour maintenir le degré élevé de crédibilité et d'attractivité du programme du MIE pour les investisseurs, il convient d'augmenter sa capacité financière pour le prochain CFP; souligne qu'un budget insuffisant pour les transports menacerait l'achèvement du RTE-T et déprécierait les investissements déjà consentis à partir des finances publiques; souligne en outre que l'enveloppe de cohésion est essentielle à l'achèvement des parties des réseaux centraux se trouvant dans les États membres relevant de la politique de cohésion et, partant, à la cohésion territoriale de l'Union européenne; invite la Commission et les États membres à maintenir la part du Fonds de cohésion qui est sous la gestion directe du MIE dans le prochain CFP;
16. invite la Commission et les États membres à continuer de s'engager en faveur des principaux objectifs stratégiques du MIE dans le secteur des transports: d'ici à 2030 – l'achèvement du réseau central RTE-T, notamment le déploiement de SESAR (système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien), des autoroutes de la mer et d'ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire), et la transition vers une mobilité propre, compétitive, innovante et connectée, s'appuyant notamment sur une infrastructure de recharge en carburants alternatifs dans l'Union d'ici à 2025; et la progression vers l'achèvement du réseau global RTE-T d'ici à 2050; rappelle à cet égard l'importance de mettre l'accent sur les connexions multimodales et transfrontalières;
17. invite la Commission à envisager de mettre en place des instruments transnationaux spécifiques et dédiés afin d'accélérer et de garantir la bonne mise en œuvre des priorités horizontales telles qu'ERTMS;
18. invite les coordinateurs européens à mener une évaluation approfondie, à la fin de la période 2014-2020, des projets achevés ou déjà bien avancés, de leurs réalisations concrètes et des goulets d'étranglement qui demeurent dans leurs corridors respectifs, et demande à la Commission de veiller à ce que les priorités des appels à propositions

tiennent compte de cette évaluation, ce qui est possible même si ces projets sont de longue haleine;

19. déplore et ne saurait tolérer qu'au cours de la période 2014-2020, l'évaluation à mi-parcours du MIE se soit principalement axée sur les sommes dépensées et le nombre de projets soutenus, malgré le caractère très concret de la plupart des projets financés par le MIE; souligne que la réussite d'un programme n'est pas uniquement garantie par la hauteur des sommes allouées et qu'il convient de mettre davantage l'accent sur les réalisations pratiques des projets, et demande instamment à la Commission d'ajuster sa méthode d'évaluation à cet égard; estime que le MIE peut être présenté comme l'un des programmes de l'Union qui a le plus de succès, à condition d'être mieux expliqué et mieux «vendu», et demande à la Commission de revoir ses méthodes de communication pour ce programme;
20. reconnaît que le secteur des transports devrait profiter pleinement des opportunités qu'offrent les technologies numériques et innovantes, et relève que les nouvelles infrastructures innovantes de transport sont toujours plus attractives pour l'investissement, en particulier pour les investissements du secteur privé; souligne toutefois que les infrastructures existantes restent la colonne vertébrale du réseau de l'Union; demande dès lors à la Commission de garantir l'attractivité de la mise à niveau ou de l'amélioration de l'infrastructure existante avec une ambition élevée en matière d'innovation;
21. salue les objectifs fixés dans le document intitulé «Plan d'action sur la mobilité militaire: l'UE prend des mesures en vue d'une union de la défense» pour l'amélioration des infrastructures et la création de synergies; invite la Commission à utiliser le MIE pour soutenir le développement d'infrastructures à double usage (civil et en matière de défense) le long du RTE-T;
22. charge son Président de transmettre la présente résolution à la Commission et aux États membres.