



Document de séance

B8-0247/2018

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))

Merja Kyllönen

au nom du groupe GUE/NGL

**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° 2017/1123 du Conseil du 20 juin 2017 modifiant le règlement (UE, Euratom) n° 1311/2013 fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020¹,
 - 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 financière²,
 - 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 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,
 - vu sa résolution du 26 octobre 2016 sur la révision à mi-parcours du CFP 2014-2020⁴,
 - vu l'avis du Comité des régions du 15 juin 2016 sur la révision à mi-parcours du cadre financier pluriannuel⁵,
 - vu l'article 123, paragraphe 2, de son règlement intérieur,
- A. considérant que le secteur des transports et ses infrastructures sont essentiels au

¹ JO L 163 du 24.6.2017, p. 1.

² JO C 373 du 20.12.2013, p. 1.

³ Textes adoptés de cette date, P8_TA(2016)0309.

⁴ Textes adoptés de cette date, P8_TA(2016)0412.

⁵ JO C 17 du 18.1.2017, p. 20.

développement de tout pays et au bien-être de la population des États membres, et qu'ils contribuent à la croissance, à l'intégration sociale et économique ainsi qu'au développement économique en renforçant le potentiel économique de toutes les régions de l'Union;

- B. considérant que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) a été conçu comme un programme commun de financement géré centralement pour les infrastructures de transport, d'énergie et de télécommunications dans le cadre de la stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, durable et inclusive et des objectifs 20-20-20 de l'Union dans le domaine de la politique énergétique et climatique;
 - C. considérant que le MIE fournit une partie substantielle du financement de l'Union dédié aux projets dans le domaine des transports et de l'énergie et contribue de façon essentielle à la décarbonisation de l'économie européenne, participant ainsi à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de l'Union au titre de l'accord de Paris sur le climat;
 - D. considérant que les types de projets cofinancés par le MIE devraient correspondre aux ambitions de l'Union en matière d'accroissement de la connectivité à l'échelle européenne et de concentration du soutien sur les biens publics de dimension européenne; que le MIE contribue aux priorités de la Commission en matière de décarbonisation de l'Europe conformément aux objectifs de l'accord de Paris, ratifié par l'ensemble des États membres;
 - E. considérant qu'en ce qui concerne les investissements stratégiques européens, la Commission a déjà publié sa proposition de règlement relatif à des mesures de rationalisation pour la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), et qu'elle devrait avoir publié sa proposition législative pour le MIE après 2020 d'ici au 6 juin 2018;
1. estime que, dans le secteur des transports, la priorité devrait être accordée aux projets qui promeuvent le développement de modes de transport respectueux de l'environnement, améliorent les connexions transfrontalières, complètent les liaisons manquantes et éliminent les goulets d'étranglement si nécessaire; estime dès lors que, dans le cadre de ce scénario, le MIE pourra contribuer concrètement à l'ambition consistant à faire de l'Europe un espace où les transports sont harmonisés et durables; souligne que les critères d'attribution d'un financement de l'Union doivent comprendre l'obligation de démontrer comment le projet concerné contribuera à la réalisation des objectifs en matière de climat;
 2. insiste en outre sur le fait que le MIE devrait viser en premier lieu à apporter une valeur ajoutée de l'Union au développement de l'interconnectivité dans les transports, en mettant principalement l'accent sur les projets au niveau national, régional ou local qui ne pourraient être menés à bien sans le soutien de l'Union européenne; estime par conséquent qu'en cas d'insuffisance des financements nationaux, la Commission devrait continuer à allouer des financements depuis le MIE sous la forme de subventions aux projets présentant plus largement des avantages au niveau régional et de l'Union;
 3. souligne les avantages de la complémentarité du MIE, d'Horizon 2020 et des Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI); met l'accent sur le fait que le

Fonds européen de développement régional (FEDER) et le Fonds de cohésion présentent une forte dimension régionale qui répond à la demande locale et voit le soutien financier concentré sur les régions les moins développées et sur les 15 États membres qui peuvent prétendre à un soutien au titre du Fonds de cohésion; observe en outre que le MIE vise à répondre de façon centrale à la priorité européenne d'un réseau central du RTE-T en mettant l'accent sur l'intégration de l'Union européenne grâce aux connexions et interconnexions transfrontalières, à l'élimination des goulets d'étranglement et aux projets d'interopérabilité;

4. souligne que l'investissement dans les infrastructures de transport de l'Union, lorsqu'il est mis en œuvre à l'aide de la contribution de 11,3 milliards d'euros pour les transports provenant du Fonds de cohésion, devrait représenter un système équilibré constitué de sources en gestion centralisée et en gestion partagée;
5. juge nécessaire de mettre à jour le MIE en mettant l'accent sur les interconnexions et l'achèvement des réseaux dans les régions périphériques et en couvrant tous les besoins en matière de transport, y compris les solutions numériques, le transfert modal et les transports plus durables; estime que ce MIE mis à jour devrait également avoir comme priorité de rendre plus directs les liens entre les réseaux central et global, et mettre notamment l'accent sur les priorités horizontales telles que les autoroutes de la mer et les voies navigables intérieures; estime que cela devrait être pris en compte dans les listes répertoriant les projets présélectionnés compris dans le prochain règlement MIE;
6. rappelle que, pour que le réseau central soit achevé d'ici à 2030, un MIE mis à jour requerra plus de participation des citoyens concernés à la prise de décision, davantage de transparence dans l'évaluation et la surveillance de la mise en œuvre environnementale et financière des financements, l'amélioration de l'intégration modale et la promotion des opérations comodales;
7. salue l'introduction de synergies entre différents secteurs dans le MIE; espère que les futures lignes directrices sectorielles et le MIE seront rendus plus flexibles pour faciliter les synergies et mieux répondre aux nouvelles évolutions et priorités technologiques telles que le passage au numérique, tout en accélérant la décarbonisation et en relevant les défis de société communs;
8. souligne que le MIE doit demeurer un instrument efficace et ciblé permettant d'investir dans les infrastructures transeuropéennes des transports, de l'énergie et du secteur numérique et de contribuer aux priorités de l'Union en matière d'emplois durables, de croissance et d'investissement, tout en luttant contre les changements climatiques conformément à toutes les politiques horizontales de l'Union dans ce domaine afin d'achever la décarbonisation de l'Union d'ici à 2050;
9. rejette et considère comme hors du champ d'application du règlement (UE) n° 1315/2013 (sur le RTE-T) et du règlement (UE) n° 1316/2013 (sur le MIE) toute utilisation ou engagement du MIE aux fins de se conformer aux objectifs du plan d'action de l'Union pour la mobilité militaire;
10. charge son Président de transmettre la présente résolution à la Commission et aux États membres.