



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission des transports et du tourisme

2010/2001(BUD)

3.9.2010

AVIS

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission des budgets

sur la position du Parlement sur le projet de budget 2011 tel que modifié par le
Conseil: section III - Commission
(2010/2001(BUD))

Rapporteur pour avis: Dominique Riquet

PA_NonLeg

SUGGESTIONS

La commission des transports et du tourisme invite la commission des budgets, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. rappelle que le transport est un élément essentiel de l'économie européenne puisqu'il permet la mobilité transfrontalière des personnes, des biens et des connaissances; souligne que le transport est un vecteur d'égalité et de mobilité sociale, pour les jeunes en particulier, étant donné qu'il crée des possibilités d'échanges, en particulier dans le domaine de la connaissance et de la formation;
2. insiste sur le fait que le financement des transports devrait contribuer à une meilleure intégration de ce secteur qui préparerait la voie à une société plus efficace dans les domaines de l'économie, de la sécurité, des intérêts sociaux et de l'environnement;
3. estime, à son grand regret, que les crédits d'engagement proposés par la Commission dans le projet de budget constituent le minimum nécessaire pour conserver le rythme de mise en œuvre de la politique et de la législation de l'Union européenne dans les domaines des transports et du tourisme; estime qu'après la paralysie complète des transports qu'a provoquée en Europe la crise déclenchée par l'éruption du volcan Eyjafjallajökull, il devient plus urgent que jamais de revoir le financement du secteur européen des transports afin de le doter de ressources suffisantes pour garantir la mise en place d'un réseau alternatif complémentaire qui permette d'éviter que ce type d'incidents ne se reproduise et ne mette en péril la compétitivité et la croissance économique;
4. reconnaît que la nouvelle procédure budgétaire et la situation économique exigent de déterminer les priorités politiques; souligne, néanmoins, qu'il est important d'éviter une insuffisance des crédits de paiement et qu'il peut s'avérer nécessaire d'adopter, le cas échéant, un budget rectificatif;
5. rappelle, dans l'optique d'une reprise de l'économie européenne, que l'investissement dans les transports, notamment dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), a un rôle crucial à jouer tant par l'impulsion donnée à la croissance et à l'emploi que par la promotion des intérêts économiques de l'Union; considère, par conséquent, que tous les mécanismes de financement possibles doivent être examinés pour permettre l'aboutissement d'un maximum de projets, notamment la création d'un fonds européen dévolu aux transports, qui devrait être intégré dans le cadre financier pluriannuel;
6. attache une grande importance aux investissements en faveur de la sécurité dans tous les modes de transport;
7. souligne que le secteur des transports offre un grand potentiel dans la lutte contre le changement climatique et invite la Commission à donner la priorité aux mesures de "décarbonisation" dans tous les modes de transport, sur la base des objectifs du paquet énergie/climat, tout particulièrement en encourageant la comodalité entre tous les modes de transport et en recourant davantage à la technologie STI;
8. estime que la contribution du budget de l'Union aux agences qui s'occupent du transport

devrait être fixée proportionnellement à leurs responsabilités additionnelles et à la priorité politique donnée au renforcement de la sécurité ferroviaire et aérienne ainsi qu'à la lutte contre la pollution maritime suite aux graves incidents récents;

9. souligne l'importance de garantir des droits équivalents et transparents à tous les passagers, quel que soit le mode de transport; insiste sur la nécessité de créer une interface unique d'information et de réservation commune à tous les modes de transport, qui offre des informations claires sur les trajets et les droits des passagers, afin de faciliter la liberté de circulation;
10. se félicite que le traité de Lisbonne rende possible la création d'un programme pluriannuel pour le tourisme; considère que, dans l'attente de ce programme, il est essentiel de prolonger et de renforcer les actions préparatoires existantes.

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Introduction

L'exercice budgétaire considéré est le cinquième de la période couverte par le cadre financier pluriannuel 2007-2013, dont la procédure de révision à mi-parcours n'a toujours pas été engagée. Dans la rubrique 1a du cadre financier "Compétitivité pour l'emploi", qui concerne les transports et le tourisme, la marge de manœuvre est de 50,1 millions d'euros en 2011.

Dans un contexte de crise économique et de rigueur budgétaire, cet exercice est marqué par l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne. Celui-ci modifie de manière significative la procédure budgétaire, qui ne comprend plus qu'une seule lecture, suivie d'une conciliation éventuelle, et qui place le Parlement européen sur un pied d'égalité avec le Conseil. De plus, le tourisme est maintenant une compétence pleine et entière de l'Union européenne, ce qui crée une base juridique pour son financement.

Les secteurs des transports et du tourisme, qui ont particulièrement été affectés par la crise économique et représentent plus de 10% du PIB et plus de 20% des émissions globales de CO₂ de l'UE, méritent une attention particulière dans le cadre de cet exercice budgétaire.

I. Le budget des transports

Le titre 6 du budget de la Commission européenne, intitulé "Mobilité et transport"¹, regroupe l'ensemble des lignes budgétaires relatives à la politique des transports de l'UE.

Le projet de budget (PB) pour l'exercice 2011 élaboré par la Commission européenne propose une augmentation de 10,5% des crédits d'engagement, qui passent ainsi de 1 407,5 millions d'euros en 2010 à 1 555,4 millions d'euros en 2011. Il prévoit, en revanche, une diminution de 1,7% des crédits de paiements, qui passent de 1 224,2 millions d'euros en 2010 à 1 203,1 millions d'euros en 2011.

1) Dépenses administratives (ligne 06 01)

La Commission a réalisé un effort de réduction de ses dépenses administratives de 2,4 millions d'euros afin de permettre un financement accru des agences².

En ce qui concerne l'Agence TEN-T, le financement prévu dans le PB paraît approprié.

2) Agences

La Commission européenne souligne que, suite aux coupes intervenues dans la rubriques 1a du cadre financier 2007-2013 pour assurer le financement du programme Galileo, les trois

¹ En 2011, le titre 6 est uniquement consacré aux transports alors qu'il était également consacré à l'énergie au cours des exercices précédents.

² Lorsqu'un chiffre est cité sans précision concernant les crédits d'engagement ou de paiement, il s'agit de crédits non dissociés pour lesquels les crédits d'engagement et de paiement sont égaux.

agences du domaine des transports devraient souffrir d'un manque de financement important (estimé à 20 millions d'euros) en 2011, 2012 et 2013, alors même que leurs missions ont été étendues au cours des dernières années.

- Agence européenne pour la sécurité aérienne (ligne 06 02 01)

Pour 2011, le PB prévoit une contribution totale de l'UE de 34,4 millions d'euros. Par ailleurs, l'EASA prévoit une stabilisation de ses ressources propres dans les années à venir. Celles-ci sont estimées à un peu plus de 92 millions d'euros en 2011.

L'Agence estime que la contribution totale de l'UE devrait être de 37,7 milliards d'euros en 2011 afin d'assurer la préparation et la mise en œuvre opérationnelle en 2012-2013 des paquets aériens adoptés en 2008 et 2009 ¹.

- Agence européenne pour la sécurité maritime (ligne 06 06 02)

Pour 2011, le PB prévoit une contribution totale de l'UE de 54,9 millions d'euros. L'Agence estime qu'elle devrait s'élever à 56,6 millions d'euros en crédits d'engagement et à 57,6 millions d'euros en crédits de paiement afin de faire face à la montée en charge des bases de données qu'elle aura à gérer en 2011 (SafeSeaNet, THETIS, EQUASIS, etc.).

- Agence ferroviaire européenne (ligne 06 02 08)

Pour 2011, le PB prévoit une contribution totale de l'UE de 25,3 millions d'euros alors que l'Agence estime qu'elle devrait s'élever à 27 millions d'euros. Le financement adéquat de l'Agence est indispensable au développement de programmes européens importants tels que Safety, Interop et ERTMS, et donc au progrès de l'interopérabilité et la sécurité.

3) Programme Marco Polo (lignes 06 02 06 et 06 02 07)

Le PB, qui prévoit une augmentation de 1,9 millions d'euros des crédits d'engagements et une stabilité des crédits de paiement destinés au programme Marco Polo II, paraît adapté aux besoins actuels. En effet, si le programme a souffert d'un net ralentissement à cause de la crise économique, les perspectives d'utilisation des crédits à partir de 2010 devraient s'améliorer. Il conviendra néanmoins de rester très attentif à l'évolution du programme.

4) Réseaux transeuropéens (ligne 06 03)

Si le PB prévoit une stabilité des crédits de paiement à 900 millions d'euros en 2011 par rapport à 2010, un effort budgétaire important est réalisé en matière des crédits d'engagement (+17,1%). Ceux-ci passent de 1 048,8 millions d'euros en 2010 à 1 228,2 millions d'euros en 2011.

Les réseaux prioritaires, et notamment les points frontières, souffrent d'un manque de

¹ Règlements du Conseil 216/2008 et 1108/09, qui étendent les missions de l'Agence à la sécurité aérienne des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne. Ces nouvelles missions comprennent notamment la réglementation et les inspections de normalisation.

financement. Il est souhaitable, au delà des fonds spécifiques TEN-T, de réfléchir à la mise en place d'une action concertée afin d'augmenter les capacités de financement dans ce domaine.

5) Activités de soutien à la politique européenne des transports et aux droits des passagers (06 02 03)

Le PB pour 2011 prévoit un budget relativement stable par rapport à 2010 pour ces activités.

6) SESAR (lignes 06 03 05 et 06 06 02 03)

Le titre 6 comprend deux lignes budgétaires relatives à SESAR, qui représentent les deux sources de financement pour 2007-2013: le programme-cadre de recherche et le programme TEN-T.

Les montants prévus par le PB apparaissent comme satisfaisants. Ils viseront essentiellement à financer des activités de recherche, de développement et de validation de nouveaux systèmes ATM (Air Traffic Management).

7) Recherche liée aux transports (ligne 06 06)

La réduction des crédits d'engagement et de paiement prévue dans le PB est motivée par le transfert des dépenses de recherche relatives à Galileo vers le titre 2 du budget de la Commission, consacré à l'Entreprise.

8) Projets pilotes et actions préparatoires

Evoquée par le vice-président Kallas et illustrée par la récente irruption volcanique, il paraît utile d'envisager la mise en place d'un système européen intégré d'information et de réservation, tous modes de transport confondus, pour le transport des passagers. Il est souhaitable d'entamer cette action par un projet pilote approprié.

II. Le budget du tourisme

Bien que le tourisme constitue depuis l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne une compétence à part entière de l'Union européenne, il ne bénéficie pas d'un budget propre dans le PB. La Commission ne fait que reprendre les actions préparatoires existantes dans ce domaine, qui se situent dans le titre 2 du budget de la Commission, intitulé "Entreprise".

Afin de développer l'action de l'UE dans le domaine du tourisme, les actions préparatoires "Tourisme social" et "Tourisme durable" devraient être poursuivies en 2011, voire renforcées. Par ailleurs, la création de deux nouveaux projets pilotes "Tourisme industriel" et "Tourisme européen et routes de l'héritage culturel" présenterait une véritable valeur ajoutée dans la promotion des spécificités culturelles et patrimoniales des régions européennes.

Observations finales

Les remarques ci-dessus sont basées sur le projet de budget pour l'exercice 2011. Nous attendons la position du Conseil, qui sera adoptée à la mi-juillet. Les principaux amendements de votre rapporteur pour avis porteront sur cette position. Il se réserve en particulier le droit d'introduire des amendements là où le Conseil opère des coupes forfaitaires indifférenciées, qui ne tiennent pas compte des besoins, des réalités du terrain et des priorités d'action du Parlement européen pour chacune des lignes budgétaires.

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	2.9.2010
Résultat du vote final	+ : 31 - : 4 0 : 1
Membres présents au moment du vote final	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Dominique Vlasto, Artur Zasada
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Philip Bradbourn, Anne E. Jensen, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Jan Mulder, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Laurence J.A.J. Stassen, Nuno Teixeira, Oldřich Vlasák, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke