



2017/2044(BUD)

31.8.2017

AVIS

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission des budgets

sur le projet de budget général de l'Union européenne pour l'exercice 2018
(2017/2044(BUD))

Rapporteur pour avis: Evžen Tošenovský

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. souligne que le budget alloué aux transports et au tourisme devrait être à l'avenant de l'importance de ces secteurs et de leur contribution à la croissance économique, au développement durable, aux intérêts des utilisateurs et à l'existence d'emplois de qualité dans l'Union européenne; regrette, à cet égard, que le Conseil ait réduit les lignes budgétaires relatives au secteur des transports dans la rubrique 1a et demande qu'elles soient rétablies à leur niveau initial;
2. réaffirme l'importance de l'instrument de financement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour la réalisation du réseau RTE-T et la mise en place d'un espace européen unique des transports; souligne que les restrictions budgétaires imposées au MIE par le passé, à cause du financement du Fonds européen pour les investissements stratégiques, devraient dorénavant être évitées; regrette qu'il n'ait pas été possible de parvenir à un recouvrement intégral des fonds pour le MIE; invite la Commission à présenter de nouvelles initiatives et règles financières à appliquer aux combinaisons de subventions du MIE-Transports et de financements du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI);
3. estime que le MIE est un instrument qui présente une forte valeur ajoutée européenne et un caractère essentiel pour l'optimisation du réseau de transport dans toute l'Union, le raccordement ou la modernisation d'infrastructures de transport existantes ou nouvelles et l'interopérabilité des services de transport; estime que les fonds nécessaires devraient être préservés pour réaliser l'objectif premier du MIE-Transports, qui concerne le réseau central; insiste sur la nécessité d'une meilleure coordination entre les États membres afin d'assurer la cohérence des projets transfrontaliers dans le cadre de l'infrastructure ferroviaire, aérienne et routière centrale; souligne par ailleurs l'importance de financer des plans spécifiques de restructuration d'infrastructures plus vulnérables à l'usure telles que les ponts et les passages souterrains; souligne qu'il est essentiel d'investir dans les aéroports régionaux, catalyseurs de l'efficacité et de la productivité des entreprises et du développement économique régional;
4. souligne la nécessité d'accroître le soutien apporté aux projets de liaison ferroviaire à grande vitesse entre l'Ouest et l'Est de l'Europe; rappelle qu'il est essentiel de compléter les connexions manquantes dans les liaisons ferroviaires régionales transfrontalières démantelées, ainsi que de moderniser et d'entretenir les infrastructures de transport existantes qui permettraient une meilleure coopération entre les États membres de l'Union et/ou des pays tiers, par exemple la création d'une macro-région de la mer Noire; se félicite de l'approche de la Commission visant à cofinancer le rétablissement des liaisons ferroviaires régionales transfrontalières qui ont été démantelées ou abandonnées; souligne qu'une optimisation de l'infrastructure est essentielle au développement des régions de l'Union en retard de développement, et invite la Commission à élaborer des instruments budgétaires spécifiques aux fins de cette optimisation; encourage les États membres, les régions transfrontalières et la Commission à renforcer plus avant ces projets;
5. estime qu'à la lumière des initiatives récemment entreprises par la Commission et la

Banque européenne d'investissement afin de prioriser les emprunts et les nouveaux instruments financiers, il importe de ménager des ressources suffisantes pour les subventions, étant donné qu'elles restent un instrument de financement essentiel dans le secteur des transports, en particulier pour les infrastructures ou pour d'autres projets, notamment ceux qui ne prévoient aucun investissement privé; rappelle que pour atteindre les objectifs du programme RTE-T, il est fondamental que les projets à forte dimension technologique, comme le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), reçoivent les ressources appropriées, y compris en exploitant les possibilités de partenariat public-privé par l'intermédiaire du mécanisme de l'EFSI afin d'obtenir les ressources nécessaires pendant tout le reste de l'actuel cadre financier pluriannuel (CFP); met néanmoins l'accent sur l'importance des synergies entre les différents mécanismes de financement tels que le MIE, l'EFSI et les fonds ESI afin de maximiser l'efficacité des fonds de l'Union;

6. demande à la Commission de présenter un rapport sur le niveau de mise en œuvre et d'utilisation des fonds structurels et de cohésion dans les projets d'infrastructure, en précisant ceux qui contribuent au développement du réseau central, des corridors et du réseau global; demande à la Commission de présenter au Parlement et au Conseil des bilans annuels sur tous les projets concrets cofinancés par l'Union dans les domaines des transports et du tourisme, y compris des informations détaillées sur les montants affectés à ces projets; invite en outre la Commission, en ce qui concerne le train de mesures sur la mobilité récemment publié, à présenter une vue d'ensemble de la situation des aires de stationnement sûres et sécurisées pour les conducteurs de poids lourds qui existent et qui sont prévues; demande à la Commission de présenter des estimations de coût pour la modernisation des aires de stationnement existantes et la construction de nouvelles aires sûres et sécurisées, ainsi que d'étudier de nouveaux mécanismes de financement possibles au niveau européen;
7. souligne l'importance des objectifs en matière de transport fixés lors de la COP 21 pour la lutte contre le changement climatique; souligne qu'il est nécessaire de mobiliser des ressources financières en vue d'un transfert modal de la route vers les modes de transport durables (rail, transport maritime et fluvial), d'optimiser les connexions multimodales et d'opérer le transfert vers les services de transport numériques; rappelle qu'il est essentiel de développer une économie des transports à faible intensité de carbone par le développement de corridors de fret ferroviaire, qui représentent un élément essentiel pour le transfert du fret depuis le transport routier vers le transport ferroviaire et pour améliorer la durabilité du transport ferroviaire; considère que l'ERTMS devrait être déployé afin de maximiser les avantages de l'interopérabilité au sein de l'espace ferroviaire unique européen; encourage les États membres à investir dans des transports publics intelligents, durables et intégrés; recommande également de veiller à la réduction du niveau sonore dans les transports afin de doter les citoyens d'un environnement de grande qualité; encourage la Commission à financer et à soutenir des projets destinées à développer et à améliorer le transport fluvial, tels que le dragage et le nettoyage du Danube;
8. souligne le rôle déterminant joué par les systèmes globaux de radionavigation par satellite européens (GNSS), Galileo et EGNOS, pour le système de transport, en particulier dans le domaine de la sécurité et de la sûreté, notamment pour le transport aérien, routier, ferroviaire et maritime ainsi que pour le développement et l'exploitation de systèmes de transport multimodaux et autonomes; réaffirme qu'il est essentiel d'accorder un soutien

financier suffisant aux applications en amont et en aval au sein des budgets alloués aux programmes européens au titre du GNSS et d'Horizon 2020; déplore le recul de 9,6 % des ressources du GNSS européen (Galileo et EGNOS); demande instamment le rétablissement des lignes budgétaires consacrées aux programmes spatiaux européens, pour lesquelles une réduction supplémentaire de 5 % est prévue, au premier niveau et le maintien du financement approprié des programmes spatiaux, dont le coût ne doit pas être sous-estimé;

9. demande à la Commission de préserver le financement consacré au développement et à la fourniture d'infrastructures et de services mondiaux de radionavigation par satellite pour les systèmes Galileo et EGNOS; réaffirme qu'il est essentiel d'affecter des fonds suffisants à Galileo et à EGNOS en 2018 afin de fournir rapidement des services GNSS ininterrompus pour les routes intelligentes et les véhicules connectés, les flottes intelligentes, ainsi que pour la gestion du fret et du trafic, par exemple via le système de gestion du trafic aérien (ATM), l'ERTMS ou le service eCall; estime qu'il faut préserver les financements nécessaires pour EGNOS afin de permettre en priorité l'extension de la couverture EGNOS au sud-est et à l'est de l'Europe, puis à l'Afrique et au Moyen-Orient, ainsi que d'acquérir les stations de mesure et de contrôle d'intégrité d'EGNOS et de les connecter au système;
10. rappelle les missions cruciales de l'Agence du GNSS européen (GSA) en ce qui concerne les systèmes Galileo et EGNOS ainsi que la contribution importante de la GSA à l'innovation technologique et à la compétitivité de l'Union; se dit préoccupé par les ressources insuffisantes allouées à la GSA pour qu'elle puisse s'acquitter de son mandat et estime nécessaire que la GSA bénéficie d'un financement approprié afin de garantir un fonctionnement et une exploitation sans heurts des programmes européens de GNSS; insiste encore sur la contribution importante de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) en tant qu'autorité de certification pour la prestation des services EGNOS et dans le cadre des actions préparatoires nécessaires au contrôle des performances de Galileo;
11. souligne l'importance des agences européennes du secteur des transports pour le bon fonctionnement de l'espace européen des transports; estime qu'elles devraient disposer de ressources budgétaires adéquates, adaptées aux modifications récentes ou prévues de leurs responsabilités;
12. souligne l'importance de faire face de manière efficace et définitive au problème des flux migratoires par voies maritimes ou par voies terrestres; appelle de ses vœux un financement approprié de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, de l'Agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes et de Frontex en vue de la protection et de la surveillance des frontières extérieures de l'Union;
13. souligne les défis en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation et l'importance de la contribution de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) dans ce domaine, notamment en ce qui concerne les menaces liées à la cybersécurité et la météorologie spatiale, ainsi que la sécurité des passagers en dehors de l'espace aérien de l'Union; insiste sur l'importance d'un financement suffisant de l'AESA afin de lui permettre d'assumer ses nouvelles compétences définies dans la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation

civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil¹;

14. souligne une nouvelle fois que l'AESA a déjà réduit ses effectifs de 5 % sur cinq ans conformément à l'accord interinstitutionnel; considère dès lors que toute réduction supplémentaire proposée par le Conseil pourrait nuire au bon fonctionnement de l'AESA et pourrait l'empêcher d'accomplir les tâches qui lui incombent actuellement et celles qui lui seront attribuées par l'autorité législative; insiste en outre sur le fait que les nouveaux effectifs dont l'AESA a besoin pour accomplir les tâches supplémentaires découlant des nouvelles évolutions stratégiques et de la nouvelle législation ne doivent pas être pris en considération dans le cadre de l'objectif de réduction;
15. souligne que les postes au sein de l'AESA (y compris les pensions y afférentes) qui sont entièrement financés par le secteur et qui n'ont donc aucune incidence sur le budget de l'Union ne devraient pas être visés par une réduction des effectifs, pas même par celle prévue dans l'accord interinstitutionnel;
16. souligne que l'AESA jouit d'un pouvoir discrétionnaire pour augmenter le nombre de postes entièrement financés par le secteur au cours d'un exercice donné en fonction de l'évolution de la charge de travail, notamment des besoins du secteur; insiste sur le fait qu'à cette fin, il convient qu'en plus du nombre de postes financés par des redevances et des frais déjà autorisés dans le cadre de l'adoption du budget de l'AESA, l'autorité budgétaire indique le pourcentage supplémentaire (plafond fixé à 10 %) de postes pouvant être autorisés par le conseil d'administration de l'AESA sur proposition de cette dernière en vue de faire face à une évolution imprévue de la demande sur le marché; souligne par ailleurs que le conseil d'administration devrait fonder sa décision sur une évaluation documentée de la charge de travail imprévue et des critères d'efficacité;
17. souligne l'importance du programme Horizon 2020 pour la stimulation et le soutien de projets relatifs à la recherche et à l'innovation dans les domaines de la gestion intelligente de la logistique et de la mobilité dans les transports, notamment la conduite autonome, la mobilité publique et partagée ainsi que la sécurité des transports; déplore le recul des financements en faveur de la recherche et de l'innovation dans le domaine des transports au titre d'Horizon 2020; estime que la mise en place de moyens de transport intégrés intelligents sûrs et continus représente une importante valeur ajoutée de l'Union aux fins de l'amélioration du système de transport européen; souligne qu'il faut accroître la contribution d'Horizon 2020 et du MIE, ainsi que d'autres sources de financement de l'Union, aux projets liés à la sécurité, à la sûreté, à l'innovation et à la numérisation dans le domaine de l'aviation, en associant étroitement l'AESA aux marchés publics et à la mise en œuvre des projets;
18. souligne à nouveau qu'il est essentiel d'accorder un financement approprié aux entreprises communes, notamment à SESAR, à Shift2Rail et à Clean Sky; estime que l'entreprise commune Shift2Rail devrait donner la priorité à des projets d'interopérabilité et maximiser les avantages de l'interopérabilité au sein de l'espace ferroviaire unique européen; relève l'importance de l'allocation des fonds qui permettent d'entretenir les infrastructures et de respecter des critères de qualité précis, afin de renforcer la sécurité et la protection des consommateurs;

¹ COM(2015)0613.

19. souligne qu'il faut financer comme il se doit la mise en œuvre des composantes de SESAR afin de permettre le déploiement des fonctionnalités du système européen de gestion du trafic aérien (ATM) qui sont considérées comme essentielles à l'amélioration du fonctionnement de ce système;
20. invite la Commission à présenter les conclusions des actions préparatoires et des projets pilotes couronnés de succès qui ont été financés à partir du budget général de l'Union ces dernières années; demande plus particulièrement à la Commission de faire le point sur l'état d'avancement du projet pilote sur un espace plus propre grâce à la désorbitation et au recours à des matériaux innovants pour l'équipement spatial, afin d'accroître l'efficacité de la future initiative technologique commune appliquée au secteur spatial;
21. encourage la Commission à continuer d'accorder la priorité au financement de solutions en matière de sécurité et de sûreté dans les différents moyens de transport qui auraient une incidence sur la fluidité du transport de passagers; encourage la Commission à mettre l'accent sur la sécurité des usagers de la route vulnérables, tels que les piétons, les cyclistes et les motocyclistes; encourage la Commission à soutenir les initiatives susceptibles d'améliorer la sécurité des transports routiers et de contribuer ainsi à la réalisation de l'objectif stratégique visant à réduire de moitié, d'ici 2020, le nombre de morts sur les routes européennes et à diminuer le nombre de blessés graves; invite la Commission à prendre acte de l'écart considérable en matière de qualité des infrastructures entre les régions en retard de développement et le reste de l'Europe, et lui demande d'accroître les investissements dans ces régions;
22. souligne qu'il faut favoriser un tourisme durable tout en protégeant ses sources au sein du patrimoine naturel, culturel, historique et industriel; insiste sur l'importance de l'orientation vers le tourisme durable, qui implique une meilleure coordination entre le tourisme et les projets d'infrastructures; rappelle enfin que le développement du réseau EuroVelo, en combinaison avec le réseau ferroviaire RTE-T, apporte des avantages environnementaux et économiques intéressants, notamment pour les petites et moyennes entreprises (PME); souligne que les PME des secteurs du transport et du tourisme se heurtent à des difficultés pour s'adapter à la transformation numérique et qu'il est nécessaire de les soutenir; réclame davantage de fonds pour le secteur du tourisme, en particulier pour les PME et leur numérisation; estime que des fonds doivent être alloués aux zones montagneuses, rurales, côtières, insulaires et isolées afin que le tourisme puisse s'y développer davantage;
23. insiste en outre sur le fait qu'il faut encore améliorer l'accessibilité sans entrave des personnes à mobilité réduite aux services de tourisme; prie la Commission de soutenir différentes possibilités de financement de mesures visant à garantir l'accessibilité des services de transport, des véhicules, des infrastructures et des plates-formes de transport intermodales, ainsi que d'autres mesures favorisant l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées;
24. se félicite de la nouvelle initiative InterRail et estime qu'elle pourrait offrir aux jeunes générations une chance d'explorer leur liberté de mouvement en voyageant dans le respect de l'environnement et demande que ce projet, comme d'autres dans le domaine du tourisme, relève d'une ligne budgétaire spéciale et directe, indépendante de la rubrique 1a relative au secteur des transports et à d'autres secteurs importants pour la compétitivité et

la croissance de l'Union; demande une nouvelle fois à la Commission de présenter des propositions utiles à cet égard;

25. invite la Commission à soutenir la revitalisation des trains de nuit européens confortables, qui permettent de remplacer de manière durable des vols de courte distance ou des longs trajets en voiture;

**INFORMATIONS SUR L'ADOPTION
PAR LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

Date de l'adoption	31.8.2017
Résultat du vote final	+: 39 -: 1 0: 2
Membres présents au moment du vote final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Suppléants présents au moment du vote final	Matt Carthy, Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Markus Ferber, Maria Grapini, Kateřina Konečná, Werner Kuhn, Franck Proust, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg

**VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

39	+
ALDE	Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Matt Carthy, Kateřina Konečná
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Markus Ferber, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Franck Proust, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Wim van de Camp.
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Miltiadis Kyrkos, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, István Ujhelyi.
Verts/ALE	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Keith Taylor.

1	-
EFDD	Peter Lundgren

2	0
ECR	Jacqueline Foster
EFDD	Daniela Aiuto

Légende des signes utilisés:

- + : pour
- : contre
- 0 : abstention