Grands projets d’infrastructures de transport dansl'UE

2022/2021(INI) - 05/05/2023 - Rapport déposé de la commission, lecture unique

La commission du contrôle budgétaire a adopté le rapport d’initiative d’Andrey NOVAKOV (PPE, BG) sur les grands projets d’infrastructures de transport dans l’UE - mise en œuvre des projets et suivi et contrôle des fonds de l’UE.

Grands projets de transport dans l’UE

Les députés rappellent que les grands projets d’infrastructures jouent **un rôle crucial dans la mise en œuvre de la politique du RTE-T** et revêtent une importance majeure pour supprimer les goulets d’ étranglement et éliminer les chaînons manquants, notamment sur des tronçons transfrontaliers.

Le rapport souligne que **l’extension des corridors du réseau de transport européen aux pays partenaires du voisinage**, non membres de l’Union (tels que l’Ukraine, la Moldavie, la Macédoine du Nord, l’Albanie, etc.), améliorerait considérablement le fonctionnement sans heurts du RTE-T. Il demande que la Bulgarie et la Roumanie soient rapidement intégrées dans l’espace Schengen, car cela améliorerait considérablement la connectivité nord-sud en Europe orientale. Il invite la Commission à soutenir l’ Ukraine et ses efforts pour renforcer les liaisons ferroviaires entre l’Ukraine et l’Union en vue de l’ intégration future des infrastructures de transport ukrainiennes dans le RTE-T.

Financement de l’Union et mise en œuvre

Au cours de la période 2007-2020, l’Union a alloué plus de 109 milliards d’euros aux projets d’ infrastructures de transport sur le RTE-T, sans distinction de taille. La Banque européenne d’ investissement a fourni 151 milliards d’euros de prêts en faveur de projets de transport dans l’Union au cours de la période 2007-2020.

Le rapport souligne que l’Union connaît actuellement une situation sans précédent dans laquelle **de nombreuses sources de financement doivent être absorbées simultanément** et que les États membres ne disposent souvent pas de la capacité administrative nécessaire pour gérer tous les fonds disponibles au titre de la facilité pour la reprise et la résilience dans le cadre des plans nationaux pour la reprise et la résilience, tout en essayant d’absorber 392 milliards d’euros de fonds de la politique de cohésion avant la fin de 2027. Les députés appellent de leurs vœux des **synergies** entre les fonds de cohésion et la facilité pour la reprise et la résilience.

Préoccupés par le risque de décalage entre les priorités stratégiques de l’Union et celles des États membres, les députés demandent un **renforcement du rôle des coordonnateurs européens** afin de faciliter le déploiement de projets d’infrastructure le long des corridors RTE-T et de garantir la coopération et la bonne réalisation des projets transfrontaliers. En outre, les États membres devraient veiller à la cohérence entre leurs plans nationaux de transport et d’investissement et les objectifs de l’ Union en matière de transports. Les députés demandent aux États membres de faire de l’achèvement de l’ intégralité du réseau central du RTE-T d’ici à 2030 une priorité par rapport à l’achèvement des réseaux étendu et global.

Les députés regrettent que les grands projets d’infrastructures cofinancés par l’Union connaissent en moyenne **des retards plus longs** que des projets de transport comparables dans le monde. Ils invitent les États membres à mettre en œuvre la directive concernant des mesures de rationalisation en vue de

progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) afin de permettre des **procédures d'autorisation simplifiées et harmonisées** et d'éviter les retards dans les projets.

Le rapport demande que le budget du **mécanisme pour l'interconnexion en Europe** (MIE) soit augmenté pour faire face aux coûts supplémentaires découlant de l'inflation, ainsi que pour tenir compte d'autres besoins et défis géopolitiques et de transition qui ont une incidence sur la mise en œuvre du RTE-T, y compris les tronçons transfrontaliers.

Principales priorités et recommandations

Les députés estiment que l'expérience internationale en matière de financement et de mise en œuvre de grands projets d'infrastructure mérite d'être analysée et demandent que les enseignements tirés de cette analyse soient pris en compte dans l'architecture des futures politiques (après 2027). Ils estiment en particulier qu'un **système de contrôle systématique, basé sur la notion de risque**, pour les grands projets de transport contribuerait à mieux remédier aux retards importants des grands projets d' infrastructures de transport dans l'Union et contribuerait à améliorer encore la gestion des dépassements de coûts.

Un contrôle adéquat de la mise en œuvre des fonds est nécessaire, étant donné que les projets d' infrastructure sont exposés au risque d'irrégularités, notamment de corruption. Le rapport invite la Commission et les États membres à **rendre obligatoire l'utilisation d'un système unique d'information et de suivi intégré et interopérable**, comprenant un outil unique d'exploration de données et de calcul du risque, pour évaluer et analyser les données pertinentes, y compris les informations sur les bénéficiaires effectifs, et accroître la fiabilité du contrôle. Il demande une collaboration accrue entre le Parquet européen et l'Office européen de lutte antifraude, en vue d'améliorer les systèmes de suivi et de contrôle en gestion partagée et de prévenir les possibilités de mauvaise gestion des fonds.

La Commission est invitée à **renforcer encore les indicateurs d'évaluation ex post**, dans la mesure du possible, en introduisant des critères tels que la sécurité routière; la réduction du nombre de décès et de blessures graves; la réduction des émissions; la réduction de la pollution sonore; la hausse de l'activité économique en termes de revenus et d'avantages en matière d'emploi pour les entreprises et la population locales; les avantages en termes de temps et de coût du transport pour les personnes et le fret; et d'autres avantages sociaux. Pour chaque grand projet d'infrastructure de transport, une analyse coûts-avantages socio-économique approfondie ainsi qu'une évaluation de l'impact sur l'environnement devraient être réalisées.

Les députés demandent **un alignement étroit entre les priorités stratégiques de l'Union et celles des États membres**. Ils souhaitent que la Commission puisse exercer un contrôle accru sur la planification et la mise en œuvre des projets le long des corridors du réseau de transport. Un **traitement prioritaire** (caractérisé par des délais plus courts et des procédures simultanées et/ou simplifiées) devrait s'appliquer automatiquement aux projets relatifs au RTE-T lorsqu'un tel cadre existe dans un cadre juridique national. Les États membres dont les cadres juridiques nationaux ne prévoient pas de tel traitement prioritaire devraient en instaurer un pour les projets de transport. Les avantages liés à l'existence d'une autorité désignée pour rationaliser les procédures administratives au niveau national sont soulignés.

Préoccupés par le fait que les longs temps d'attente aux frontières intérieures de l'Union ont une incidence négative sur les infrastructures financées par l'Union et réduisent leur facilité d'utilisation globale, les députés demandent qu'une **durée standard d'une minute en moyenne** soit fixée à l'échelle de l'Union pour le traitement et le contrôle, aux frontières de l'Union, des véhicules utilitaires lourds immatriculés dans l'Union.

Les députés demandent que le mécanisme transfrontalier européen soit adopté rapidement, puisqu'il améliorerait l'efficacité des investissements de l'Union dans les infrastructures de transport

transfrontalières. Ils invitent la Commission à mettre en place une procédure accélérée européenne pour les projets d’infrastructure le long du réseau central et du réseau global RTE-T.