Grands projets d’infrastructures de transport dansl'UE

2022/2021(INI) - 13/06/2023 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 538 voix pour, 23 contre et 68 abstentions, une résolution 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 ont rappelé que les grands projets d’infrastructures jouent **un rôle crucial** dans la mise en œuvre de la politique relative au transeuropéen de transport (RTE-T) et revêtent une importance majeure pour supprimer les goulets d’étranglement et éliminer les chaînons manquants, notamment sur des tronçons transfrontaliers. Un suivi et un contrôle efficaces et une bonne gestion financière de ce type de projets sont l’une des clés de leur mise en œuvre réussie.

La **connectivité** au sein des régions européennes et entre celles-ci est cruciale, en raison notamment de la crise causée par la pandémie de COVID-19, de la guerre d’agression menée par la Russie contre l’Ukraine et de la nécessité de mettre en place d’autres itinéraires logistiques utilisant différents modes de transport. Les députés ont dès lors souligné 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.

Financement de l’Union et mise en œuvre

La résolution souligne que l’Union connaît actuellement une situation sans précédent dans laquelle de nombreuses sources de financement doivent être absorbées simultanément. 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 ont appelé de leurs vœux **des synergies entre les fonds de cohésion et la facilité pour la reprise et la résilience** afin d’accroître l’incidence des investissements sur le terrain et d’éviter un double financement.

Lacunes et défis recensés en matière de politique

Le Parlement a demandé 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. Il a souligné que les projets relevant des plans nationaux des États membres devraient aller de pair avec les projets alignés sur les objectifs de l’Union en matière de transports. Les États membres devraient 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.

La résolution a souligné que **la Commission devrait jouer un rôle plus important** dans la surveillance de la planification des projets et de leur mise en œuvre le long des corridors. Il est suggéré de renforcer la cohérence entre les plans nationaux de transport et les investissements et les priorités de l’Union, de même que la conditionnalité du financement de l’Union au respect des priorités de l’Union en matière de déploiement des infrastructures de transport.

Les députés ont regretté 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 ont invité 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 Parlement a attiré l'attention sur le fait que **l'inflation** représente un risque énorme pour les projets d' infrastructure actuels et futurs, qui pourraient être bloqués en raison des prix fortement gonflés des bâtiments et des matières premières. Il a demandé que le budget du **mécanisme pour l'interconnexion en Europe** (MIE) soit augmenté pour faire face aux coûts supplémentaires découlant de l'inflation.

Principales priorités et recommandations

La résolution a notamment précisé ce qui suit :

- 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;

- une **approche en deux étapes**, selon laquelle les promoteurs de projets ne seraient invités à soumettre un dossier de projet complet qu'une fois leur manifestation d'intérêt approuvée, pourrait être envisagée pour la prochaine période de programmation;

- l'utilisation d'un **système unique d'information et de suivi intégré et interopérable** devrait être rendu obligatoire, étant donné que les projets d'infrastructure sont exposés au risque d'irrégularités, notamment de corruption;

- les **résultats** des grand projets de transport devraient bénéficier d'une plus grande visibilité, étant donné qu'ils jouent un rôle important dans l'obtention d'avantages socio-économiques et environnementaux à long terme;

- la Commission devrait renforcer encore les indicateurs d'évaluation ex post, dans la mesure du possible, en introduisant des critères tels que la **sécurité routière**; pour chaque grand projet d'infrastructure de transport, une analyse coûts-avantages socio-économique ainsi qu'une évaluation de l'impact sur l' environnement devraient être réalisées;

- un **alignement étroit** entre les priorités stratégiques de l'Union et celles des États membres serait souhaitable; la Commission devrait exercer un contrôle accru sur la planification et la mise en œuvre des projets le long des corridors du réseau de transport;

- l'existence d'une **autorité désignée** pour rationaliser les procédures administratives au niveau national présenterait des avantages;

- afin d'éviter les longs temps d'attente aux frontières intérieures de l'Union une **durée standard d'une minute en moyenne** devrait être 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, afin de contribuer à faciliter une utilisation optimale des infrastructures et des réseaux de transport;

- le **mécanisme transfrontalier européen** doit être adopté rapidement, puisqu'il améliorerait l'efficacité des investissements de l'Union dans les infrastructures de transport transfrontalières.