Informations de base

2022/2021(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Grands projets d'infrastructures de transport dansl'UE **Subject** 3.20.11 Réseaux transeuropéens de transport	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
CONT Contrôle budgétaire	NOVAKOV Andrey (EPP)	07/04/2022
	Rapporteur(e) fictif/fictive CREȚU Corina (S&D) CHASTEL Olivier (Renew) PEKSA Mikuláš (Greens /EFA) KUHS Joachim (ID) OMARJEE Younous (The Left)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme (Commission associée)	MARKEY Colm (EPP)	10/03/2022

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	VĂLEAN Adina

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
10/03/2022	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
10/03/2022	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
25/04/2023	Vote en commission		

05/05/2023	Dépôt du rapport de la commission	A9-0181/2023	Résumé
12/06/2023	Débat en plénière		
13/06/2023	Décision du Parlement	T9-0229/2023	Résumé
13/06/2023	Résultat du vote au parlement		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2022/2021(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55 Règlement du Parlement EP 57_o
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CONT/9/08483

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE729.931	02/02/2023	
Amendements déposés en commission		PE742.682	01/03/2023	
Avis de la commission	TRAN	PE737.197	21/03/2023	
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A9-0181/2023	05/05/2023	Résumé
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T9-0229/2023	13/06/2023	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2023)484	19/12/2023	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence

Nom	Rôle	Commission	Date	Représentant(e)s d'intérêts
MARKEY Colm	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	29/09/2022	European Investment Bank
MARKEY Colm	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	28/09/2022	TEN-T Coordinator

MARKEY Colm	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	26/09/2022	European Sea Ports Association
MARKEY Colm	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	16/09/2022	Department of Transport, Ireland
MARKEY Colm	Rapporteur(e) pour avis	TRAN	12/07/2022	European Rail Freight Association

Autres membres

Transparence		
Nom	Date	Représentant(e)s d'intérêts
GHEORGHE Vlad	12/10/2022	Société nationale SNCF

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.

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.