**Suite donnée à la résolution non législative du Parlement européen** **du 3 mai 2018 sur la mise en œuvre de la politique de cohésion et de l’objectif thématique «promouvoir le transport durable et supprimer les goulets d’étranglement dans les infrastructures de réseau essentielles» - Article 9, paragraphe 7, du règlement portant dispositions communes**

**2017/2285 (INI)**

**1.** **Rapporteur:** Andrey NOVAKOV (PPE/BG)

**2.** **Numéro de référence du PE**: A8-0136/2018 / P8\_TA-PROV(2018)0200

**3.** **Date d’adoption de la résolution:** 3 mai 2018

**4.** **Objet:** Politique de cohésion et objectif thématique de «promouvoir le transport durable et supprimer les goulets d’étranglement dans les infrastructures de réseau essentielles»

**5.** **Commission parlementaire compétente**: Commission du développement régional (REGI)

**6.** **Analyse/évaluation succincte de la résolution et des demandes qu’elle contient:**

La résolution souligne que le secteur des transports et l’infrastructure nécessaire pour ce secteur sont déterminants et essentiels pour le développement de tout pays, ainsi que pour le bien-être de la population des États membres. Elle fait observer que des réseaux de transport, d’énergie et des réseaux numériques intelligents, à l’épreuve du temps, durables et pleinement interconnectés sont une condition nécessaire à l’achèvement et au bon fonctionnement du marché unique européen et à la connexion de l’Europe avec le marché mondial.

La résolution souligne l’importance du cofinancement de l’Union pour le développement du système de transport européen et souligne que le mécanisme pour l’interconnexion en Europe (MIE), le Fonds de cohésion (FC) et le Fonds européen de développement régional (FEDER) devraient rester les sources principales de l’Union pour les investissements en matière d’infrastructures de transport. La résolution note que la logique d’intervention sous-tendant l’investissement dans les infrastructures de transport de l’Union devrait continuer de se fonder sur une combinaison équilibrée de sources en gestion partagée et de sources gérées de façon centralisée, rappelle que le FEDER et le FC présentent une dimension régionale marquée répondant à la demande locale et aux spécificités régionales et souligne que les enveloppes budgétaires appropriées des trois sources de financement doivent être renforcées de manière équilibrée, afin d’éviter une répartition asymétrique des investissements entre les différents niveaux.

La résolution fait observer que les infrastructures exigent une quantification objective *ex ante* de la demande et des besoins futurs avant la définition du budget et des modes de mise en œuvre. La résolution constate également que la modélisation des réseaux peut être efficace pour démontrer où l’investissement apporterait la meilleure valeur ajoutée européenne.

La résolution appelle de ses vœux le renforcement du soutien du FEDER à la coopération territoriale européenne, au moyen de ressources supplémentaires, en mettant l’accent sur les investissements dans les infrastructures de transport durables essentielles (telles que les voies navigables transfrontalières, les ports, les ponts, les chemins de fer, l’interconnexion des modes de transport et les terminaux, etc.).

La résolution souligne qu’il convient de soutenir davantage la promotion d’une gestion intelligente du trafic, y compris au moyen de la numérisation, en utilisant plus efficacement les infrastructures existantes et en réorientant la circulation vers les heures creuses.

La résolution invite la Commission à proposer, dans le cadre du ou des nouveaux règlements relatifs à la politique de cohésion pour l’après-2020, une affectation plus large des fonds disponibles pour permettre aux villes de soumissionner conjointement pour des infrastructures ou des technologies qui contribueraient à décarboner les transports urbains et à réduire la pollution atmosphérique due aux véhicules routiers. La résolution insiste sur la nécessité d’allouer des ressources à la promotion de la mobilité urbaine durable, au développement de systèmes de transport intelligents, à la promotion du cyclisme, aux projets piétonniers et à l’amélioration de l’accessibilité des transports pour les personnes handicapées.

**7.** **Réponse à ces demandes et aperçu des mesures que la Commission a prises ou envisage de prendre:**

La Commission convient qu’un développement durable du système et des infrastructures de transport de l’Union est essentiel pour l'évolution future de l’Union et de ses États membres et régions (**considérants C, F, G, H, I et K**) et qu’il existe un besoin continu de soutien ciblé provenant du budget de l’Union (**paragraphes 1 et 2**).

Pour la période après-2020, la Commission a proposé de maintenir le MIE, le FC et le FEDER comme sources principales du soutien apporté par l’Union aux investissements dans les infrastructures de transport (**paragraphes 1 et 2**). Dans sa proposition pour le prochain cadre financier pluriannuel, la Commission a proposé d’augmenter le budget du pilier pour le transport du MIE et de le porter à 30 milliards d’euros (**paragraphe 2**). Pour le Fonds de cohésion et le FEDER, les allocations pour les investissements dans le secteur des transports n’émergeront qu’au cours de l’exercice de programmation pour la période 2021-2027, sur la base des plans de transport complets élaborés par les États membres; le soutien du FEDER et du FC sera ciblé en conséquence (**paragraphes 2 et 6**). La hausse proposée des contributions nationales de cofinancement aidera également à maintenir et, espérons-le, à augmenter le volume des investissements tout en renforçant la responsabilité sur le terrain (**paragraphe 6**). En outre, le Fonds InvestEU proposé par la Commission contribuera de manière significative à stimuler les investissements publics et privés dans le secteur des transports, par des garanties budgétaires d’un montant de 11,5 milliards d’euros allouées au volet des infrastructures durables. La Commission a également proposé de simplifier les financements mixtes alliant subventions et soutien apporté par le Fonds InvestEU, à l’aide d’un règlement uniforme.

La coopération territoriale européenne (CTE) continuera de fournir un mécanisme pour une coopération transfrontière efficace, notamment en ce qui concerne les investissements dans la mobilité transfrontière régionale et locale. La CTE renforcera et complétera la coopération existante entre l’UE et les États membres en vue du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et des corridors du réseau central (**paragraphe 8**).

La résolution souligne, à juste titre, la nécessité d’intégrer la protection du climat dans la politique de cohésion liée aux transports en vue d’atteindre les objectifs de l’Union en matière de climat (**paragraphe 10**). Cela devrait se refléter dans le processus d’adoption et de planification des projets admissibles au financement.

La résolution souligne l’importance de la numérisation pour la promotion d’une gestion intelligente du trafic et l’utilisation plus efficace des infrastructures existantes. Toutes les sources de financement pertinentes de l’Union, comme le MIE, le FC et le FEDER, continueront de soutenir les instruments pertinents, rationalisés dans le cadre de la conception des nouvelles infrastructures ou de manière ad hoc pour les projets de modernisation (**paragraphe 11**). De même, un soutien continu sera apporté à la décarbonisation des transports, y compris dans les zones urbaines (**considérant H et paragraphe 15**). La Commission note que le soutien du FC et du FEDER prévu pour les investissements dans des transports urbains propres, des systèmes de transport intelligents, la multimodalité et les déplacements à pied ou à vélo avait déjà considérablement augmenté lors de la période 2014-2020 par rapport à la période de programmation précédente (**considérant H et paragraphes 2, 6, 15 et 17**).

La résolution appelle la Commission à exiger des États membres qu’ils intègrent la législation environnementale de l’Union dans les processus d’adoption et de planification de projets pouvant bénéficier d’un financement. La proposition relative au règlement portant dispositions communes prévoit que les États membres doivent garantir que les opérations soutenues par le Fonds sont conformes au droit applicable, étant donné que les États membres restent responsables en premier ressort de la gestion et du contrôle des programmes (**paragraphe 10**).

Le paquet sur la mobilité intitulé «L’Europe en mouvement» récemment adopté garantit l'existence d’un cadre politique complet pour les investissements dans les transports soutenus par le budget de l’Union lors de la prochaine période de financement (**paragraphe 12**). Cela tient compte de l’objectif en matière de transport durable et de la transition vers une mobilité à faible taux d’émissions.

La résolution souligne, à juste titre, que les décisions prises en matière d’investissements dans les infrastructures doivent se fonder sur une base solide, comprenant notamment une quantification *ex ante* de la demande et des besoins à venir. En ce qui concerne le soutien du FC et du FEDER sur la période 2021-2027, la Commission propose donc d’imposer que certaines conditions soient remplies avant que le cofinancement de l’Union puisse être mis à disposition. S’agissant des investissements dans les transports, il est proposé que les investissements soient inclus dans un plan de transport complet, comprenant notamment une cartographie des infrastructures existantes et futures. L’ensemble des investissements compris dans le plan directeur doivent avoir une justification économique et être appuyés à cet égard par une analyse solide de la demande et une modélisation du trafic. L’analyse coûts-bénéfices reste un outil important pour l’évaluation détaillée des projets (**paragraphes 2 et 4**).

Les États membres doivent également mobiliser les ressources et mécanismes de financement nécessaires afin de couvrir les coûts d’exploitation et d’entretien (**considérant A**). De manière logique, cette condition s’appliquera également pour la sélection des projets soutenus par le MIE.

La résolution appelle à une affectation plus large des fonds aux villes dans les propositions de la Commission européenne pour la période de programmation après-2020 (**paragraphe 15**). En pratique, l’affectation des fonds aux villes est déjà supérieure à l’exigence réglementaire de 5 % du FEDER pour la période de programmation actuelle et la Commission propose de la porter à 6 % dans le règlement FEDER après 2020. Le soutien apporté aux villes dans le cadre du nouvel objectif 5 proposé par la Commission devrait être intégré dans un plan de développement urbain durable, comprenant la dimension de la mobilité et les objectifs de décarbonisation.