



2022/2081(DEC)

31.1.2023

AVIS

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission du contrôle budgétaire

concernant la décharge sur l'exécution du budget de l'Union européenne pour l'exercice 2021, section III – Commission et agences exécutives (2022/2081(DEC))

Rapporteur pour avis: Gheorghe Falcă

PA_NonLeg

SUGGESTIONS

La commission des transports et du tourisme invite la commission du contrôle budgétaire, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. salue la constatation de la Cour des comptes européenne (ci-après la «Cour») selon laquelle les comptes consolidés de l'Union européenne pour 2021 présentent fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs, la situation financière de l'Union; regrette que le niveau d'erreur estimatif pour les dépenses ait augmenté jusqu'à 3 %, contre 2,7 % l'année dernière, ce qui était déjà signalé et décrit comme significatif et généralisé, et recommande à la Commission européenne d'améliorer le suivi des dépenses, par exemple en clarifiant les règles et les procédures relatives aux mécanismes de financement, ainsi qu'en améliorant les mécanismes de suivi chaque fois que cela est possible, afin de réduire au minimum les risques liés aux dépenses à haut risque, par exemple les financements au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE);
2. souligne que toutes les institutions de l'Union doivent respecter le règlement financier ainsi que des normes élevées en matière de gestion;
3. prend acte de l'écart important entre l'estimation du risque au moment du paiement dans le rapport annuel de la Commission sur la gestion et la performance du budget de l'UE¹ (1,9 %) et le rapport annuel de la Cour des comptes européenne sur l'exécution du budget de l'Union (3 %); encourage la Commission à réexaminer ces mécanismes de contrôle interne sur la base des recommandations formulées par la Cour;
4. constate que la pandémie n'est pas terminée et que de nouveaux variants apparaissent, et souligne qu'il est essentiel de continuer à faire preuve de vigilance; souligne que l'inflation se situe à des niveaux jamais vus depuis des décennies, ce qui réduit la capacité financière effective du budget de l'Union, ce dernier étant ajusté sur la base d'un déflateur fixe de 2 %, soit un coefficient bien en deçà du niveau réel de l'inflation; relève que les tensions dans la chaîne d'approvisionnement contribuent à l'augmentation des pressions inflationnistes et compromettent l'autonomie stratégique ouverte de l'Union;
5. se félicite des conclusions du rapport annuel de la Commission sur les audits internes effectués en 2021², selon lesquelles la direction générale de la mobilité et des transports dispose d'un système efficace de contrôle interne pour contribuer à garantir le soutien, le suivi et l'application du droit de l'Union dans les États membres;
6. se félicite du rapport spécial n° 05/2021 de la Cour sur les infrastructures de recharge pour véhicules électriques, dans lequel la Cour salue le succès de la Commission dans la promotion d'une prise standard commune au niveau de l'Union pour la recharge des véhicules électriques, met en avant les obstacles qui continuent d'entraver la circulation des véhicules électriques dans l'ensemble de l'Union et présente des recommandations;
7. regrette que l'adoption tardive du CFP 2021-2027 ait reporté l'adoption d'actes juridiques

¹ https://ec.europa.eu/info/publications/annual-management-and-performance-report-2021_en

² https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/252903/annual_internal_audit_report_web-10.06.pdf

établissant la nouvelle génération de programmes, ce qui a repoussé à 2022 la mise en œuvre des programmes relevant de la gestion partagée, reportant ainsi sur les années suivantes certaines parties du budget 2021 qui risquent d'être affectées par des taux d'inflation élevés;

8. note que près des trois quarts des financements pour la reprise et la résilience, liés à l'atténuation du changement climatique et à la lutte contre ce phénomène, sont axés sur la transition énergétique et la construction de transports durables afin d'atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050; insiste sur la nécessité d'appuyer les projets de transport qui répondent aux exigences d'un réseau de transport européen durable et à l'épreuve du temps;
9. déplore que le CFP n'émette toujours pas de signal fort en matière d'investissements dans les infrastructures et ne donne toujours pas la priorité à l'achèvement du RTE-T (aucune augmentation de l'enveloppe du MIE allouée au transport, aucun financement expressément consacré au transport dans le cadre du plan de relance);
10. note que le dernier appel à propositions lancé dans le cadre du programme 2014-2020 du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) a été clôturé en 2021 et que 77 actions ont été sélectionnées, avec une contribution totale du MIE de plus de 280 millions d'EUR, générant un investissement global de plus de 500 millions d'EUR; regrette toutefois que le premier appel à propositions 2021-2027 au titre du MIE n'ait été publié qu'en septembre 2021 et que les premiers engagements datent de mi-2022 en raison du retard pris dans les négociations sur le CFP 2021-2027;
11. note que, pour le secteur des transports du MIE, les crédits d'engagement pour 2021 ont été alloués à la première série de 13 appels à propositions et que plus de 400 propositions ont été présentées; relève que l'évaluation de ces propositions est en cours et qu'aucun crédit de paiement n'a été utilisé en 2021 pour les appels; signale que la sélection concernait des études portant sur les étapes préparatoires des travaux à venir dans le cadre du programme MIE 2021-2027, en se concentrant sur la construction d'infrastructures de modes de transport durables le long des corridors de réseau central; ajoute que la dernière date butoir du mécanisme de mixage a été atteinte, ce qui a permis de cofinancer 45 projets au titre des deux priorités (ERTMS et carburants alternatifs), pour une contribution globale du MIE de plus de 305 millions d'EUR, couvrant des coûts éligibles totaux pour plus de 1,2 milliard d'EUR;
12. constate qu'au 31 décembre 2020, le Fonds européen pour les investissements stratégiques avait soutenu des investissements dans les infrastructures de transport pour un montant d'environ 9,3 milliards d'EUR afin de promouvoir les réseaux de transport et une flotte plus propre et de réduire les encombrements et les goulets d'étranglement;
13. se félicite de l'évaluation du règlement (UE) n° 913/2010 (relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif) réalisée par la DG MOVE, qui a conclu que le cadre juridique actuel était insuffisant pour atteindre les objectifs ambitieux fixés pour le rail par le pacte vert et développés dans la stratégie pour une mobilité durable et intelligente; rappelle que cette idée a été abordée dans le cadre du réexamen du règlement RTE-T et sera complétée en 2023 par la révision des corridors de fret ferroviaire;
14. demande de tirer parti du succès retentissant de l'Année européenne du rail 2021, qui comprenait une série de manifestations, de campagnes et d'initiatives visant à promouvoir le rail en tant que mode de transport durable, innovant et sûr, à souligner ses avantages pour les

personnes, l'économie et le climat et à mettre l'accent sur les difficultés qui restent à surmonter pour créer un véritable espace ferroviaire unique européen sans frontières; rappelle les performances environnementales remarquables du transport ferroviaire que la Commission a définies comme l'une de ses priorités dans le plan d'action visant à stimuler le transport ferroviaire de voyageurs à longue distance et transfrontalier; demande que des mesures soient prises pour intensifier les investissements dans le transport ferroviaire ainsi que dans l'harmonisation et la normalisation du système, mais aussi pour améliorer les possibilités de financement afin d'encourager les investissements dans l'achèvement de l'ERTMS; demande que des mesures soient prises pour intensifier les investissements dans les plateformes logistiques multimodales et de transport multimodal de passagers;

15. salue les propositions FUEL dans le secteur du transport maritime, REFUEL dans le secteur de l'aviation et AFIR de la DG MOVE, ainsi que les autres propositions «Ajustement à l'objectif 55» auxquelles la DG MOVE a collaboré; souligne que la mise en œuvre du règlement AFIR est essentielle pour concrétiser la majorité des propositions;
16. se félicite du lancement d'un nouveau plan d'action NAIADES III intitulé «Moderniser le transport par voies navigables intérieures en Europe en assurant sa pérennité», aligné sur le nouveau cadre financier pluriannuel (2021-2027) et axé sur le transfert d'un plus grand volume de transport de marchandises vers les voies navigables intérieures; souligne qu'une harmonisation et une normalisation au niveau européen en faveur d'une navigabilité et d'équipements de qualité, ainsi qu'un financement adéquat, sont essentiels à cet égard et demande que des actions et des investissements supplémentaires soient consentis afin de parvenir à un système de transport plus résilient face au changement climatique;
17. se félicite de la proactivité de la DG MOVE en 2021 visant à promouvoir les meilleurs progrès au sein de l'Organisation maritime internationale en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, étant donné que l'approche mondiale est l'élément clé de la réalisation de l'objectif fixé dans l'accord de Paris;
18. se félicite que le programme numérique du MIE contienne de nouvelles connexions de réseau à très haute capacité pour les facteurs socio-économiques et des connexions de très haute qualité pour les communautés locales afin d'assurer la transition numérique, et se réjouit qu'en 2021 le programme numérique du MIE ait contribué à hauteur de 4 284 milliards d'EUR au budget 2022 pour le climat;
19. se félicite des nouveaux projets de recherche et d'innovation lancés en 2021 dans le cadre d'Horizon 2020 et d'Horizon Europe, y compris des projets emblématiques concernant le rail, les aéroports et les ports verts, de nouveaux partenariats/entreprises communes, ainsi que du lancement de missions liées au climat, qui ont représenté 0,5 million d'EUR de dépenses de la DG MOVE pour le seul Horizon 2020;
20. se félicite que la Commission ait lancé en 2021 le partenariat pour un transport par voie d'eau à émissions nulles proposé par la plateforme technologique Waterborne au titre d'Horizon Europe; souligne la nécessité de soutenir les technologies de propulsion renouvelables pour le transport maritime européen, telles que les carburants renouvelables d'origine non biologique, l'électricité fournie par le réseau électrique terrestre, les systèmes de propulsion éoliens, les biocarburants durables et toute autre technologie innovante à émissions nulles;
21. se félicite de l'ambition de tendre vers la neutralité climatique dans les programmes

européens en faveur de la jeunesse, par exemple au moyen d'un soutien économique supplémentaire aux voyages effectués avec des moyens de transport à faible émission de carbone dans le cadre des programmes Erasmus+ et du corps européen de solidarité³;

22. salue le document d'analyse n° 05/2021 de la Cour sur le cadre de l'Union relatif aux grands projets d'infrastructures de transport et déplore ses constatations concernant les dépassements de coûts importants et les retards dans les projets; demande à la Commission, ainsi qu'à la Cour, à l'OLAF et au Parquet européen, de suivre de près les projets de transport de l'Union, d'améliorer les procédures et de présenter au Parlement et aux parlements nationaux un rapport annuel d'exécution précisant les mesures prises pour assurer l'achèvement du réseau RTE-T; souligne que les conclusions du document d'analyse n° 05/2021 de la Cour cadrent avec ses préoccupations antérieures; rappelle à cet égard le rapport spécial n° 10/2020 intitulé «Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus»;
23. demande à la Commission, en collaboration avec la Cour et l'OLAF, de suivre de près les projets de transport de l'Union; estime que cela est essentiel non seulement pour garantir la transparence et empêcher ainsi la corruption et l'utilisation abusive de l'argent des contribuables, mais aussi pour veiller à ce que les normes de sécurité les plus strictes pour les utilisateurs ne soient pas compromises;
24. se félicite de l'analyse de la Cour sur l'intégration de cinq domaines prioritaires horizontaux dans la législation de l'Union⁴; constate avec regret le faible niveau d'intégration de la dimension de genre dans les 11 programmes examinés, dont Horizon Europe et le Fonds européen de développement régional, au titre desquels des projets liés aux transports sont financés;
25. souligne que le financement de la révision du réseau RTE-T doit bien refléter l'extension de la connexion vers le voisinage oriental et mettre davantage l'accent sur cet aspect, aux fins de la connectivité des pays et régions touchés par la guerre d'agression menée par la Russie, tels que l'Ukraine ou la Moldavie, ainsi que sur la révision des priorités des États membres d'Europe de l'Est en ce qui concerne les liaisons transfrontalières manquantes; demande également à la Commission de proposer une communauté des transports entre l'Union et l'Europe orientale ou le partenariat oriental, y compris un cadre d'investissement pour l'Europe orientale; insiste, à cet égard, pour ne pas retarder plus encore l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie à l'espace Schengen afin d'assurer des liaisons de transport ininterrompues vers l'est; ajoute que cela permettra également de réduire les coûts supportés par les entreprises en dehors de l'espace Schengen;
26. souligne que le RTE-T apporte une contribution essentielle à la réalisation des objectifs politiques de l'Union dans le cadre des politiques d'adhésion et de voisinage, notamment grâce à des projets transfrontaliers, et que le maintien et le renforcement des liaisons de transport étroites avec les pays tiers dans le cadre du RTE-T et la poursuite de l'intégration des pays des Balkans occidentaux et du partenariat oriental revêtent donc une importance

³ https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/258050/Detailed%20replies_EP%2027.10.2022.pdf

⁴ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/annualreport-Performance-2021/annualreport-Performance-2021_FR.pdf

considérable pour l'Union;

27. souligne l'importance d'une intégration plus poussée et plus qualitative des régions ultrapériphériques, des pays partenaires de l'Association européenne de libre-échange et de la Communauté des transports de l'Europe du Sud-Est, ainsi que de la promotion d'une meilleure connectivité avec les régions périphériques de l'Union; demande instamment la publication d'appels spécifiques pour les liaisons de transport desservant les régions ultrapériphériques et, dans le secteur numérique, pour la modernisation des câbles sous-marins;
28. réclame une augmentation de l'enveloppe budgétaire du MIE II dans le cadre du CFP actuel afin de refléter toutes les priorités stratégiques ainsi que la création, dans le prochain CFP, d'une enveloppe budgétaire consacrée au «transport extérieur» dans le cadre du MIE III, afin d'accroître la coopération avec les pays tiers en ce qui concerne les projets transfrontaliers et le déploiement d'infrastructures;
29. demande à la Commission de suivre de près le risque croissant qu'en raison de la guerre d'agression injustifiée et illégale que mène actuellement la Russie en Ukraine, des passifs éventuels au titre du budget de l'Union déclenchent des obligations de payer, et de prendre aussi les mesures nécessaires pour garantir que les outils d'atténuation des risques restent suffisamment efficaces;
30. prend acte du faible montant de deux millions d'euros réservé aux crédits de paiement destinés à la mobilité militaire, dont l'enveloppe financière est malheureusement insuffisante; rappelle que le budget de la mobilité militaire a été réduit, passant de 5,9 milliards d'EUR à 1,69 milliard d'EUR, comme en 2020; demande une augmentation rapide et substantielle de la dotation budgétaire pour la mobilité militaire afin d'adapter le réseau RTE-T au nouveau paysage géopolitique ainsi que d'améliorer et de développer les infrastructures à double usage, dont le rôle stratégique est nécessaire pour répondre aux besoins actuels et futurs; souligne la nécessité d'améliorer la capacité de l'Union à évaluer et à contrôler la propriété et les investissements dans le domaine des infrastructures stratégiques, étant donné qu'il s'agit d'un aspect essentiel pour garantir la sécurité de l'Union et de nos citoyens;
31. se félicite du plan d'action sur la mobilité militaire 2.0 et de la communication conjointe sur une politique de cyberdéfense de l'Union présentée par la Commission européenne et le haut représentant afin de faire face à la détérioration de l'environnement de sécurité à la suite de l'agression illégale et injustifiée de la Russie contre l'Ukraine et de renforcer la capacité de l'Union à protéger ses citoyens et ses infrastructures; accueille favorablement le règlement d'exécution de la Commission, qui définit les exigences en matière d'infrastructures de transport nécessaires à la double mobilité civile et militaire; se félicite de la décision d'accroître la flexibilité des fonds restants de la politique de cohésion pour la période 2014-2020, y compris de REACT-EU;
32. demande une meilleure connexion et protection des infrastructures et une rationalisation des questions réglementaires; plaide pour une coopération renforcée avec l'OTAN et les principaux partenaires stratégiques, tels que les États-Unis, le Canada et la Norvège, tout en promouvant la connectivité et le dialogue avec les partenaires régionaux et les pays de l'élargissement, tels que l'Ukraine, la Moldavie et les Balkans occidentaux;

33. demande que soient recensés les éventuels déficits en matière d'infrastructures, de sorte à guider les actions futures visant à donner la priorité aux améliorations et à intégrer les exigences de la chaîne d'approvisionnement en carburant, afin de soutenir les mouvements à grande échelle et à court préavis de forces militaires;
34. demande la numérisation des processus administratifs liés à la logistique douanière et aux systèmes de mobilité militaire; souligne qu'il est essentiel d'investir dans des mesures visant à protéger les infrastructures de transport contre les cyberattaques et d'autres menaces hybrides;
35. salue le rapport spécial n° 27/2021 de la Cour sur les investissements cofinancés par l'Union dans le secteur du tourisme, qui évalue l'efficacité du financement du FEDER et du FC pour les investissements publics dans le tourisme, ainsi que les progrès réalisés par la Commission sur le parcours de transition pour le tourisme mis en place aux fins de la transition numérique et écologique du secteur, et invite la Commission à mettre en œuvre les recommandations formulées dans le rapport; relève que la Commission doit effectuer, avant fin 2024, une évaluation ex post du soutien octroyé au titre du FEDER pour la période 2014-2020; réitère la demande du Parlement de créer une nouvelle ligne budgétaire pour le tourisme, afin de soutenir ce secteur durement touché par la COVID-19 et qui souffre désormais de la crise énergétique et de l'inflation; invite la Commission à élaborer une nouvelle stratégie pour le secteur du tourisme et une feuille de route pour un tourisme durable;
36. attire l'attention sur le rapport spécial n° 15/2021 de la Cour, dans lequel celle-ci souligne que, pendant la crise de la COVID-19, malgré les actes de la Commission, les droits des passagers aériens n'ont pas été pleinement protégés; invite la Commission à mieux informer sur les droits des passagers aériens;
37. se félicite de la création de l'Agence exécutive européenne pour le climat, les infrastructures et l'environnement (CINEA), qui reprendra les activités de l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA), et attend avec intérêt la publication de son rapport annuel d'activité 2021; se félicite du changement de nom visant à intégrer également la dimension climatique; salue aussi sa nouvelle démarche consistant à accorder des financements au titre du MIE partiellement et de manière séquentielle, afin de respecter les délais fixés pour les projets;
38. note qu'à la fin du mois de décembre 2021, la DG MOVE comptait un effectif de 420 personnes, personnel externe compris (agents contractuels et END); invite l'EPSO à adapter la procédure de sélection conformément aux recommandations du rapport spécial n° 23/2020 de la Cour afin d'employer directement des spécialistes pour des postes permanents ou d'abandonner complètement le système EPSO pour les spécialistes et de mettre au point une nouvelle procédure de recrutement ciblée semblable à celle de la BCE;
39. propose d'accorder la décharge à la Commission et à ses agences exécutives sur l'exécution du budget général de l'Union pour l'exercice 2021 dans le domaine des transports et du tourisme.

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

Date de l'adoption	31.1.2023
Résultat du vote final	+ : 38 - : 1 0 : 1
Membres présents au moment du vote final	Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Dominique Riquet, Vera Tax, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Suppléants présents au moment du vote final	Sara Cerdas, Ignazio Corrao, Clare Daly, Nicola Danti, Markus Ferber, Maria Grapini, Colm Markey, Beata Mazurek, Ljudmila Novak, Jörgen Warborn
Suppléants (art. 209, par. 7) présents au moment du vote final	Achille Variati

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

38	+
ECR	Beata Mazurek, Roberts Zile, Kosma Zlotowski
PPE	Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Lukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Colm Markey, Ljudmila Novak, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Jörgen Warborn
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Nicola Danti, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Sara Cerdas, Ismail Ertug, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

1	-
ECR	Peter Lundgren

1	0
ID	Philippe Olivier

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention