

MOVE.BDDG1.D11	
20. 02. 2013	
ACTION: ASO	Echéance: 4/3: VPSK sign.
INFO: MB, SO	Circulation

Paris, le 6 février 2013

Monsieur le Président,

Au cours de sa réunion du 5 février 2013, la Commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale a adopté des conclusions présentées par M. Gilles Savary sur la révision des réseaux de transport transeuropéens.

Je souhaitais vous en faire part et vous les transmettre personnellement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.



Danielle AUROI

Monsieur Siim KALLAS
Vice-président de la Commission européenne,
Commissaire chargé des transports
Rue de la Loi 200
Berlaymont
B - 1049 Bruxelles
BELGIQUE



PROPOSITION DE CONCLUSIONS

La Commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu le traité sur l'Union européenne,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens de télécommunications et abrogeant la décision n° 1336/97/CE,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes et abrogeant la décision n° 1364/2006/CE,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe,

Vu la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie,

Salue et soutient l'initiative de la Commission européenne visant à réviser les lignes directrices de la politique des RTE-T.

Exprime le vœu que la politique des RTE-T s'intègre pleinement dans la lutte contre le réchauffement climatique.

1. Un instrument de relance et de compétitivité plus accessible à la

France

Relève que cet instrument de relance et de compétitivité sera plus accessible à la France car il s'inscrit non seulement dans l'objectif de liberté de circulation des biens et des personnes au sein de l'Union européenne, mais également comme un instrument privilégié de relance économique et de compétitivité européenne ;

Apporte, dans ce contexte, son soutien aux propositions budgétaires de la Commission européenne en tant :

– qu'elles proposent de porter les perspectives budgétaires 2014-2020 pour les RTE-T à 31,5 milliards d'euros, contre 8,1 pour la précédente période de programmation ;

– qu'elles « ouvrent » l'éligibilité des crédits RTE-T à une plus grande diversité d'éléments du réseau, en particulier les ports, les aéroports, les goulets d'étranglement, les plates-formes intermodales du réseau central ;

– qu'elles permettent d'envisager des niveaux de financements européens plus substantiels pour un pays comme la France qui ne bénéficie pas du Fonds de cohésion ;

Soutient en conséquence entièrement le nouvel instrument – le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe – et le Règlement d'intervention qui lui est associé ;

2. Un réseau éligible plus complet

Se félicite que le réseau éligible soit plus complet, du fait de la révision du Réseau et de sa dissociation entre réseau central qui reconduit les ex-projets prioritaires, et un réseau général permettant de mobiliser des financements européens de rabattement ou de prolongement du réseau central ;

Exprime sa satisfaction quant à l'éligibilité financière aux crédits européens, qui porte sur les éléments de réseau les plus stratégiques, susceptibles d'en améliorer la fluidité et l'intermodalité comme les nœuds (ports, aéroports, etc.), les plates-formes intermodales, les goulets d'étranglement et les sections transfrontalières ;

Souhaite que toute révision éventuelle de ce réseau associe les États membres concernés, notamment pour garantir sa cohérence avec les programmations et les priorités nationales, et met en garde contre une approche trop technocratique de la Commission européenne à ce propos ;

Exprime ses réserves à l'égard des trop nombreuses conditionnalités normatives que la proposition de règlement envisage d'imposer aux États membres, sauf pour ce qui concerne le strict nécessaire à une interopérabilité européenne ;

3. Une gouvernance associant cohérence et subsidiarité

Exprime son intérêt pour l'approche en termes de corridors intermodaux que la Commission propose de substituer à une approche en termes de projets prioritaires modaux ;

Suggère que la gouvernance des RTE-T privilégie l'objectif d'un raccourcissement des délais de réalisations des projets, ainsi qu'une meilleure consommation des crédits européens ;

Considère comme hautement souhaitable de veiller à ce que les priorités et les engagements budgétaires de la Commission coïncident plus étroitement avec les priorités des États membres ;

Approuve la mise en place de coordonnateurs européens, sur les nouveaux corridors, et le fait qu'ils en animent les structures de gouvernance à condition :

– que les coordonnateurs soient co-désignés par la Commission européenne, et les États membres concernés, sous agrément et contrôle du Parlement européen ;

– que les coordonnateurs soient d'une autre nationalité que les États membres où ils doivent effectuer leur mission ;

– qu'ils soient tout autant « coordonnateurs » des programmes et des réalisations des différents États membres situés sur le corridor qu'ils animent, que les « coordonnateurs » des différents intervenants de

l'Union européenne sur le corridor : directions générales concernées (Regio, Move), BEI, Agence Exécutive du RTE-T (TEN-T EA) ;

– qu'ils soient, si possible, associés pour information et pour avis, par les États membres lors de la définition de leurs plans nationaux d'investissement en infrastructures de transport ;

– qu'ils ne disposent d'aucune capacité de coercition ou de sanction sur les États membres ou leurs entités régionales et locales, le cas échéant ;

– qu'ils puissent être auditionnés, à leur demande, par les Parlements nationaux, afin notamment de permettre un suivi régulier de la mise en œuvre de leurs corridors.

Emet le vœu qu'un bilan annuel des projets français réalisés et financés par l'Union européenne au titre des RTE-T, soit adressé par la Commission européenne au Parlement français.