

N° 125
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

24 avril 2022

**RÉSOLUTION EUROPÉENNE
PORTANT AVIS MOTIVÉ**

sur la conformité au principe de subsidiarité de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013, COM(2021) 812 final

Est devenue résolution du Sénat, conformément à l'article 73 octies, alinéas 4 et 5, du Règlement du Sénat, la résolution adoptée par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable dont la teneur suit :

Voir le numéro :

Sénat : 609 (2021-2022).

La proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2021 COM(2021) 812 final tend à modifier, d'une part, le règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et le règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, et d'autre part, à abroger le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

Cette proposition de règlement a pour objet de réviser les lignes directrices du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) pour répondre aux enjeux du Pacte vert pour l'Europe et de la stratégie de mobilité durable et intelligente. Elle définit de nouvelles exigences afin de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux, d'encourager le report modal vers des modes de transport plus propres, d'améliorer la résilience aux différents aléas et de garantir la sécurité des infrastructures de transport, en adéquation avec les enjeux liés à la transition écologique. Elle propose, dans ce cadre, d'adapter et de renforcer l'efficacité des instruments de gouvernance pour répondre à l'ensemble des besoins d'investissement.

Vu l'article 88-6 de la Constitution,

Le Sénat fait les observations suivantes :

– les articles 170 à 172 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne donnent compétence à l'Union pour définir les orientations stratégiques ainsi que les objectifs et les priorités des réseaux transeuropéens et soutenir des projets d'intérêt commun et laissent aux États membres, conformément au principe de subsidiarité, la responsabilité de la programmation et de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun ainsi que la coordination des politiques nationales lorsqu'elles sont susceptibles d'avoir un impact sur la réalisation des réseaux transeuropéens, l'Union venant alors en soutien. À ce titre, les États membres, avec les autorités locales et les opérateurs parties prenantes, restent responsables de la mise en œuvre des orientations et de la gestion des projets. Si constituer, à l'échelle européenne, un réseau sûr, efficace et prenant en compte la multimodalité et l'interopérabilité du système de transport européen constitue une priorité pour l'Union afin de renforcer sa cohésion économique, sociale et territoriale et implique une approche commune et cohérente des différentes planifications nationales, les règles définies à ce titre par la Commission doivent prévoir une certaine flexibilité dans la hiérarchisation des investissements, afin notamment de tenir compte des priorités nationales ; or plusieurs dispositions semblent empiéter sur les compétences des États membres en matière de mise en œuvre des orientations, de programmation et de pilotage des projets ;

– l'article 8 de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2021 COM(2021) 812 final autoriserait la Commission à exiger des États membres, au moyen d'un acte d'exécution, la mise en place d'une entité unique pour la construction et le pilotage de projets d'infrastructures transfrontaliers situés sur le RTE-T. Or la coordination et la gestion des projets transfrontaliers relèvent de la compétence des États membres. Le choix du mode de gouvernance de ces projets et, par conséquent, la décision de créer, ou non, une structure commune pour en assurer la réalisation doivent demeurer une prérogative des États membres, même si une telle décision peut être prise en liaison avec la Commission européenne. En ce sens, l'autorisation donnée à la Commission de pouvoir imposer une telle structure apparaît contraire au principe de subsidiarité ;

– l’article 40 de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2021 COM(2021) 812 final tend à imposer aux autorités locales responsables des nœuds urbains, même s’ils constituent l’élément principal du réseau transeuropéen de transport, d’établir un plan de mobilité urbaine durable, d’ici le 31 décembre 2025 ; or, comme le relève la Commission dans la proposition de règlement, « la mobilité urbaine est et demeure une politique relevant principalement de la compétence des États membres (autorités locales) » ;

– l’article 48 de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2021 COM(2021) 812 final imposerait aux États membres la mise en œuvre de nouvelles obligations concernant la maintenance et le cycle de vie des infrastructures de transport ; or l’entretien des infrastructures relève de l’entière responsabilité des États membres, qui conservent notamment la faculté d’adopter des normes élevées de sécurité ;

– l’article 51 – alinéas 6 et 7 – de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2021 COM(2021) 812 final charge les coordonnateurs européens des corridors de transport européens de recenser et de hiérarchiser les besoins d’investissement pour le fret ferroviaire et les lignes ferroviaires de voyageurs ; or les États membres ont la responsabilité du montage financier et de la programmation des projets d’infrastructure et doivent à ce titre rester compétents dans la mise en œuvre des orientations et le choix des projets pour le fret ferroviaire et les lignes ferroviaires des voyageurs ;

– les articles 58 et 62 – alinéa 3 – de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2021 COM(2021) 812 final imposeraient des mesures particulièrement contraignantes au regard des priorités des États membres, en prévoyant l’alignement des plans nationaux en matière de transport et d’investissement avec les priorités et délais fixés par le règlement RTE-T, la notification de ces plans à la Commission européenne au moins douze mois avant leur adoption au niveau national ainsi que la résorption, dans un délai de six mois, de tout retard important sur le réseau transeuropéen de transport, dès lors que l’État membre n’est pas en mesure de le justifier objectivement. Ces exigences tendent implicitement à remettre en cause les compétences des États membres dans la planification des investissements et la mise en œuvre des projets et à les rendre responsables de retards imputables à d’autres entités, publiques ou privées.

Le Sénat estime, en conséquence, que la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2021 COM(2021) 812 final n'est pas conforme, dans sa rédaction actuelle, au principe de subsidiarité prévu à l'article 5 du traité sur l'Union européenne et au protocole n° 2 annexé à ce traité.

Devenue résolution du Sénat le 24 avril 2022.

Le Président,

Signé : Gérard LARCHER