

Bruxelles, le 28 novembre 2017
(OR. en)

15053/17

TRANS 525

RAPPORT

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	13972/17
Objet:	Projet de conclusions du Conseil sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour les transports – Adoption

I. INTRODUCTION

1. En juin 2017, la Commission a publié son document de réflexion sur l'avenir des finances de l'UE¹, qui a engagé un processus de réflexion sur les priorités de financement de l'UE en vue des prochaines perspectives financières.
2. Dans ce contexte et compte tenu du fait qu'il est important à plus d'un égard que l'UE dispose d'une infrastructure de transport fonctionnant bien et de grande qualité, la présidence estonienne a fait de la contribution à ce processus de réflexion une de ses priorités horizontales en élaborant des conclusions du Conseil qui font le point sur la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) jusqu'à présent et examinent les futurs besoins d'investissement des infrastructures de transport de l'UE ainsi que ses priorités.

¹ Doc. 11006/17 + ADD 1.

II. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL

3. Lors de la réunion du groupe "Transports - Questions intermodales et réseaux" du 3 juillet 2017, la présidence a présenté le premier projet de conclusions du Conseil², qui a été examiné lors de plusieurs réunions ultérieures en septembre et octobre.
4. Lors de la réunion informelle des ministres des transports tenue à Tallinn, les ministres ont procédé à un échange de vues le 21 septembre 2017, dans lequel ils ont fait le point sur les résultats de l'utilisation des différents instruments d'investissement disponibles pour les projets RTE-T et ont débattu des futurs besoins d'investissement pour la mise en œuvre du réseau RTE-T au-delà de 2020. Les contributions ont considérablement alimenté certains aspects essentiels du présent projet de conclusions du Conseil.
5. À la suite de la réunion du groupe du 27 octobre 2017, le texte de compromis final de la présidence³ a été transmis aux délégations et a été examiné au cours d'une procédure de silence informelle. Les résultats de cette consultation ont montré que toutes les délégations étaient en mesure de soutenir le projet de conclusions du Conseil qui figure à l'annexe du présent rapport.
6. Le 16 novembre 2017, le Comité des représentants permanents a approuvé le projet de conclusions du Conseil.

III. CONCLUSION

7. Le Conseil est dès lors invité à examiner et à adopter les conclusions sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du RTE-T et sur le MIE-Transports qui figurent à l'annexe du présent rapport.

² Doc. 10674/17.

³ Doc. 10674/5/17 REV 5.

PROJET DE

CONCLUSIONS DU CONSEIL

sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour les transports

VU:

- le règlement (UE) n° 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et le règlement (UE) n° 1316/2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe¹;
- les conclusions du Conseil du 3 décembre 2014 sur les infrastructures de transport et le réseau transeuropéen²;
- les conclusions du Conseil du 8 juin 2017 intitulées "Priorités en matière de politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2020: compétitivité, décarbonation, numérisation en vue de garantir une connectivité mondiale, un marché intérieur efficace et un pôle d'activité maritime de premier plan"³;
- la déclaration ministérielle de Rotterdam relative à la mise en œuvre d'un réseau de transport transeuropéen (RTE-T), adoptée le 20 juin 2016⁴;
- la déclaration ministérielle de Rotterdam du 21 juin 2016 intitulée "Des corridors de fret ferroviaire pour doper le transport ferroviaire international de marchandises"⁵;

¹ JO L 348 du 20.12.2013, p. 1.

² Doc. 16363/14.

³ Doc. 9976/17.

⁴ Doc. 10308/1/16 REV 1.

⁵ Doc. 10306/16.

- le *livre blanc* de 2017 sur *l'avenir de l'Europe* du 1^{er} mars 2017⁶ et le document de réflexion sur l'avenir des finances de l'UE du 28 juin 2017⁷;
- la déclaration commune des coordinateurs européens sur l'avenir du RTE-T et du MIE,

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

1. RÉAFFIRME que les États membres sont déterminés à mettre en œuvre le réseau transeuropéen de transport en vue de garantir le bon fonctionnement du marché intérieur de l'UE, de renforcer la cohésion territoriale, l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, y compris les régions ultrapériphériques, de stimuler les investissements en faveur de la croissance et de l'emploi dans l'UE, d'assurer la transition vers la mobilité à faible taux d'émissions et le respect des nouveaux engagements internationaux de l'UE concernant les objectifs en matière de politique du climat (COP 21); à cet égard, MESURE l'importance que revêtent les infrastructures et services de transport dans la réalisation de l'espace européen unique des transports, de l'union de l'énergie et du marché unique numérique.

Faire rapport sur la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport

2. SALUE le premier rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T soumis par la Commission et CONSTATE que le rapport donne un aperçu de l'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T et met en exergue les investissements réalisés avec la contribution du MIE, des Fonds ESI et de la BEI, y compris par l'intermédiaire de l'EFSI;
3. NOTE que ce premier rapport ne contient pas d'informations sur les investissements nationaux réalisés dans le RTE-T et INVITE par conséquent la Commission et les États membres à faire usage, pour le prochain rapport, d'un processus d'information plus simple et plus clair afin d'inclure ces informations;
4. RAPPELLE que, au plus tard le 31 décembre 2023, la Commission est tenue d'effectuer un réexamen de la mise en œuvre du réseau central du RTE-T, qui évalue notamment la nécessité de modifier le réseau central pour tenir compte de la planification des investissements nationaux et de l'évolution des flux de transport.

⁶ Docs. 6952/17 + ADD 1 + ADD 2.

⁷ Docs. 11006/17 + ADD 1.

Gérer les corridors de réseau central

5. RÉAFFIRME le rôle important que les coordinateurs européens jouent pour faciliter la mise en œuvre rapide et efficace des corridors de réseau central multimodaux et CONSIDÈRE les plans de travail de corridors comme un outil adéquat pour suivre les progrès réalisés dans le développement des corridors de réseau central; à cet égard, SALUE la deuxième génération de plans de travail de corridors approuvée en décembre 2016 et INVITE les coordinateurs européens à présenter les plans de travail mis à jour d'ici le début de l'année 2018;
6. EST CONSCIENT de la nécessité constante de faciliter la mise en œuvre en temps utile des projets sur les corridors de réseau central; à cet égard, INVITE la Commission à désigner des coordinateurs européens pour le nouveau mandat à compter de mars 2018; DEMANDE aux coordinateurs d'axer leurs activités sur la mise en œuvre des corridors de réseau central afin de renforcer la coopération et les échanges entre les corridors de réseau central et d'assurer des synergies appropriées avec les objectifs pertinents de la politique en matière de transports, d'énergie et de télécommunications;
7. SALUE l'adoption du nouveau plan européen de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et PREND ACTE de la présentation du premier plan détaillé de mise en œuvre des autoroutes de la mer; INVITE les coordinateurs européens respectifs à poursuivre leurs efforts visant à assurer la mise en œuvre coordonnée des ERTMS et des autoroutes de la mer;
8. EST CONSCIENT du potentiel qu'offrent les corridors de fret ferroviaire pour la mise au point de mesures rentables permettant d'optimiser l'utilisation du réseau RTE-T et SALUE les efforts déployés par les coordinateurs européens pour exploiter les synergies qui existent avec les corridors de fret ferroviaire.

Fournir une réserve solide de projets

9. SE FÉLICITE de la première évaluation des besoins d'investissement concernant le corridor de réseau central, présentée par la Commission sur la base des informations recueillies dans les listes de projets indicatives des corridors; en guise de prochaine étape, INVITE la Commission, en concertation avec les États membres, à continuer d'améliorer la qualité des listes de projets indicatives jointes aux plans de travail, en vue d'identifier les projets pertinents pour veiller à ce que les corridors de réseau central soient achevés en temps utile;
10. NOTE que cette première évaluation montre que l'investissement total prévu pour la période allant de 2016 à 2030 s'élève à 607 milliards d'euros pour les corridors de réseau central et à environ 750 milliards d'euros pour le réseau central; CONSTATE par ailleurs que sur la période 2021-2030 les besoins d'investissement s'élèveraient à environ 500 milliards d'euros pour le réseau central et à environ 1 500 milliards d'euros en incluant le réseau global et d'autres investissements dans les transports; SOULIGNE que, selon les estimations, les investissements dans les corridors de réseau central entraîneraient, sur cette période, une augmentation de 4 500 milliards d'euros, soit 1,8 %, du PIB de l'ensemble de l'Union, mobiliseraient 13 millions d'emplois par an et généreraient une réduction globale des émissions de CO₂ d'environ 7 millions de tonnes⁸;
11. INVITE la Commission à présenter d'ici la mi-2018 une analyse plus solide de l'incidence des investissements liés au RTE-T sur les emplois et la croissance.

Renforcer un environnement propice aux investissements et rationaliser les procédures administratives

12. ATTEND AVEC INTÉRÊT le rapport sur l'état d'avancement du rapport Christophersen-Bodewig-Secchi, qui devrait mettre l'accent sur les progrès accomplis en ce qui concerne leurs douze recommandations et décrire les étapes et les mesures supplémentaires qui sont utiles pour améliorer le cadre des investissements en Europe; SE FÉLICITE que certaines mesures nécessaires aient déjà été mises en œuvre – comme la révision des règlements sur les marchés financiers et les critères statistiques pour les partenariats public-privé;

⁸ Chiffres basés sur les études du corridor de réseau central.

13. PREND NOTE de l'étude réalisée par la Commission et visant à recenser, dans les procédures réglementaires et administratives, les obstacles qui ont une incidence sur l'efficacité et l'efficience de la planification ainsi que sur la mise en œuvre de projets relatifs au réseau central RTE-T; ENCOURAGE la Commission à analyser avec soin les recommandations de cette étude, qui pourraient donner lieu à de nouvelles mesures.

Se raccorder aux pays voisins de l'Europe

14. EST CONSCIENT qu'il est important de relier le réseau RTE-T aux infrastructures des pays voisins, en vue de renforcer la connectivité, la croissance économique et la compétitivité tant de l'Union que des pays concernés;
15. À cette fin, INSISTE sur la nécessité de veiller à ce qu'aucune mesure discriminatoire ou restrictive ne soit imposée aux opérateurs de transport de l'Union fournissant des services de transport dans les pays voisins.

Faire le bilan des résultats intermédiaires du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) dans le secteur des transports

16. ATTEND AVEC INTÉRÊT les résultats de l'évaluation à mi-parcours du MIE et l'évaluation du programme MIE en termes de cohérence avec d'autres instruments de l'Union et d'exécution, en conformité avec les priorités de l'Union, en termes d'efficacité dans la mobilisation d'investissements supplémentaires destinés à améliorer les infrastructures de transport de l'Union et en termes de capacité à générer une valeur ajoutée européenne;
17. SE FÉLICITE de l'effet multiplicateur des fonds et des programmes de financement de l'Union, qui ont jusqu'à présent permis au MIE de mobiliser environ 45 milliards d'euros⁹ d'investissements pour développer le secteur des transports;
18. EST CONSCIENT que d'ici décembre de cette année, 92,2 % du budget du MIE-Transports destiné aux subventions, d'un montant de 23,2 milliards d'euros, auront été alloués dans le cadre des trois premiers appels à propositions et que l'enveloppe destinée à la cohésion aura été entièrement allouée; NOTE que les demandes de financement par le MIE ont considérablement dépassé les ressources disponibles;

⁹ Ce chiffre repose sur les estimations de la Commission.

19. RAPPELLE que la procédure de mise en concurrence pour la sélection des projets ainsi que la gestion efficace du budget du MIE, y compris l'actuelle application du principe "utilisé ou perdu", tel qu'il est inscrit à l'article 12 du règlement MIE, sont d'une importance cruciale pour le succès du MIE; et, à cet égard, DEMANDE la mise en œuvre des projets en temps utile par l'ensemble des bénéficiaires;
20. NOTE que, depuis sa création, le MIE a également démontré un certain potentiel en matière de synergies intersectorielles dans le cadre de projets liés aux transports, à l'énergie et au haut débit et des priorités qui y sont associées (à savoir la décarbonation, la numérisation et l'innovation), et qu'il convient de les renforcer davantage.

Mobiliser des instruments financiers innovants pour les transports

21. NOTE que, jusqu'à présent, seulement 9 % de l'ensemble des investissements mobilisés par l'intermédiaire de l'EFSI ont profité au secteur des transports, bien que le MIE-Transports ait apporté la contribution la plus importante à la mise en place de la garantie au titre de l'EFSI. SOULIGNE toutefois que jusqu'en novembre 2017, l'EFSI a soutenu 53 opérations contribuant à des objectifs en matière de transport, générant un montant total de 22,3 milliards d'euros en investissements liés;
22. PREND NOTE que 12 autres opérations de transport ont été financées par les instruments financiers de l'Union, comme l'instrument de prêt du MIE, mobilisant un montant de plus de 13,6 milliards d'euros; INVITE la Commission à continuer d'évaluer l'utilisation des instruments financiers innovants, assortis de subventions, le cas échéant, afin de faciliter l'accès au financement des projets de transport entre États membres et entre modes de transport;
23. SALUE le lancement, par la Commission, d'un appel "mixte" de 1,35 milliard d'euros afin de fournir des subventions à des projets de transport visant à attirer des financements privés supplémentaires, et PREND NOTE de la proposition de la Commission d'inclure, dans le règlement MIE, la faculté d'instaurer des mécanismes de financement mixte relevant du MIE visant à attirer des fonds à la fois privés et publics afin de renforcer l'efficacité du financement de l'Union en faveur de projets d'intérêt commun dans le RTE-T; DEMANDE à la Commission de fournir des informations détaillées présentant les résultats et analysant les enseignements tirés à l'issue du premier appel de financement mixte relevant du MIE.

Traiter la question des futurs besoins en investissements par un nouveau cadre intelligent en matière d'investissements

24. SE FÉLICITE de la déclaration commune des coordinateurs européens et PARTAGE leur vision d'une Europe plus efficace et plus intégrée, et PREND NOTE de leur appel à un renforcement du soutien de l'Union par une augmentation du budget de subventions pour les investissements offrant une valeur ajoutée européenne dans le domaine des transports;
25. INVITE la Commission à mobiliser davantage de financement public et privé en faveur des objectifs de la politique des transports de l'Union, et notamment l'achèvement du réseau central du RTE-T d'ici 2030 et de son réseau global d'ici 2050, ainsi que la mise en œuvre de la stratégie de mobilité à faibles émissions, de la mobilité transfrontière connectée, automatisée et coopérative ainsi que la promotion de solutions sûres et sécurisées; DEMANDE que soient trouvées de meilleures synergies entre les projets liés aux transports, à l'énergie et aux télécommunications grâce à un cadre renforcé pour combler les lacunes qui subsistent; SOULIGNE qu'il importe d'assurer une meilleure planification stratégique, de promouvoir un développement multimodal et durable et de tenir compte des besoins en matière de maintenance des infrastructures de transport;
26. APPELLE à un renforcement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe au titre de l'instrument d'investissement stratégique de l'UE pour la réalisation des réseaux transeuropéens; SOULIGNE que cet instrument devrait continuer à inclure l'enveloppe générale et l'enveloppe allouée à la cohésion ainsi qu'à être mis en œuvre principalement au moyen de subventions, associées à des instruments financiers et à des garanties budgétaires, et de combinaisons de subventions avec des fonds à la fois privés et publics; MESURE l'importance des Fonds ESI et d'autres fonds et instruments de l'Union dans la contribution à la réalisation des objectifs de la politique du RTE-T ainsi que le potentiel qu'ils présentent en matière de synergies;
27. SOULIGNE la valeur ajoutée européenne que présentent les projets relatifs à tous les modes de transport, en ce qu'ils visent à couvrir les tronçons transfrontaliers, à établir les liaisons manquantes, à supprimer les principaux goulets d'étranglement et à améliorer les connexions pour parcourir le "dernier kilomètre" sur le réseau RTE-T, à renforcer la cohésion territoriale par l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions, ainsi qu'à contribuer à une mobilité à faibles émissions et connectée et à garantir l'interopérabilité; RÉAFFIRME le rôle crucial que joue le volet des subventions pour assurer la mise en œuvre en temps utile de tels projets par le biais du mécanisme;

28. NOTE qu'un certain nombre de grands projets transfrontaliers RTE-T en cours, dont la date de clôture prévue est antérieure à 2030, sont actuellement mis en œuvre, et; EST CONSCIENT que la mise en œuvre de tels projets dépend dans une large mesure de la volonté politique et de la disponibilité des ressources financières, au niveau tant européen que national;
29. ADMET que les projets générateurs de recettes dans le secteur des transports sont souvent mieux adaptés au déploiement d'instruments financiers innovants et aux financements mixtes; SOULIGNE néanmoins que le volet de subventions est nécessaire pour les projets moins susceptibles de générer des recettes, mais qui mettent en évidence la valeur ajoutée européenne;
30. RÉAFFIRME que pour parvenir à un impact crédible et à long terme sur le marché, un instrument de l'Union pour les investissements dans les infrastructures doit se traduire par de la stabilité pour toutes les parties prenantes, en ce qui concerne tant les priorités que la forme que revêt le soutien; PRÉCONISE de veiller à assurer la continuité du cadre d'investissement pour les projets présentant une valeur ajoutée européenne.
-