

CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin, 35700 RENNES - FR
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
email : secretariat@crpm.org - web : www.crpm.org

FEVRIER 2015

POSITION POLITIQUE DE LA CRPM

AVIS DU BUREAU POLITIQUE DE LA CRPM

(Approuvé par le Bureau Politique de la CRPM - 27 février 2015, Nantes-Pays de la Loire, France)

CAMPAGNE DE LA CRPM POUR L'ACCESSIBILITE : PRIORITES ET CALENDRIER

Dans la [déclaration finale](#) de son Assemblée Générale de septembre 2014 à Umeå, la CRPM a confirmé la priorité accordée à l'amélioration de l'accessibilité de ses Régions membres : « **Améliorer l'accessibilité des régions maritimes et valoriser leur situation dans les flux de transport mondiaux** ».

Pour remettre ce sujet « au centre de l'agenda transports de l'UE », la CRPM décidait de lancer une « campagne pour l'accessibilité » articulée sur un agenda couvrant l'année 2015, dont le point d'orgue serait constitué d'un évènement majeur au premier semestre.

A travers cette position politique, le Bureau Politique de la CRPM est invité à débattre de cet agenda, des messages qui seront adressés aux Institutions européennes et de donner mandat au Secrétariat général pour mettre en œuvre ce programme et cette mobilisation.

En septembre dernier, au moment de l'Assemblée d'Umeå, la Commission européenne prévoyait de publier en 2015 une évaluation à mi-parcours du Livre Blanc Transports publié en 2011. La CRPM inscrivait sa campagne pour l'accessibilité dans ce contexte et prévoyait d'élaborer des propositions destinées à nourrir cette évaluation et le débat public consécutif à sa publication. La nouvelle Commission européenne est convenue de réduire le nombre de communications qu'elle prévoyait de publier en 2015 et au moment où ce projet de position est écrit, nul ne sait si cette évaluation à mi-parcours sera finalement préparée. Il n'en reste pas moins opportun pour la CRPM d'élaborer des propositions. Celles-ci seront utiles à la Commission européenne dans sa mission de mise en œuvre des décisions de 2013 sur le MIE (Mécanisme d'Interconnexion en Europe) et le RTE-T (Réseau Transeuropéen de Transports). Le Parlement européen et sa Commission TRAN (Transports et Tourisme) pourront en outre y puiser des arguments dans sa nécessaire veille sur la mise en œuvre du MIE et du RTE-T.

1. POURQUOI L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ DEVRAIT RESTER UN OBJECTIF ET UN CRITÈRE PRIORITAIRES, ET ... EN QUOI CE N'EST PAS TOUJOURS LE CAS

1.1 – Une base juridique incontestable

Les articles 90 et 91 du Traité prévoient que la politique commune des transports doit favoriser la cohésion territoriale, et l'article 174 impose qu'une attention particulière soit portée aux régions souffrant de handicaps graves et permanents.

L'article 4 des lignes directrices du RTE-T traduit cet objectif sans ambiguïté :

Article 4

Objectifs du réseau transeuropéen de transport

Le réseau transeuropéen de transport renforce la cohésion sociale, économique et territoriale de l'Union et contribue à la création d'un espace européen unique des transports efficient et durable, qui accroît les avantages qu'en retirent les usagers et favorise une croissance qui profite à tous. Il démontre la valeur ajoutée européenne en contribuant aux objectifs fixés dans les quatre catégories suivantes:

a) la cohésion par:

- i. l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment des régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population;
- ii. la réduction des écarts de qualité des infrastructures entre les États membres;
- iii. pour le trafic de voyageurs et de fret, l'interconnexion entre les infrastructures de transport pour, d'une part, le trafic sur longue distance et, d'autre part, le trafic régional et local;
- iv. des infrastructures de transport reflétant les réalités spécifiques de différentes parties de l'Union et assurant une couverture équilibrée de toutes les régions européennes;

1.2 - Accessibilité et performance économique sont liées

Même si un certain nombre de territoires périphériques, ultrapériphériques et insulaires ont pu construire des *success stories* en dépit de leur éloignement, les représentants des Régions de la CRPM connaissent le prix payé par leurs entreprises et leurs citoyens pour accéder aux marchés et aux lieux de décision. (*La simple participation à des Assemblées Générales ou des Bureaux Politiques de la CRPM ne représente pas le même temps, ni le même coût de voyage que si notre organisation réunissait des Régions centrales ...*).

Même si la corrélation entre niveau de développement et niveau d'accessibilité n'est pas systématique, et si le gain d'accessibilité n'engendre pas toujours un gain de développement, la relation entre accessibilité et développement économique des Régions est incontestable. Les travaux d'ESPON (European Spatial Planning Observatory Network) montrent ainsi qu'hormis quelques exceptions, l'ensemble des Régions avec un PIB inférieur à 75% de la moyenne de l'UE dispose d'un potentiel d'accessibilité inférieur à la moyenne de l'UE.

Sans intervention forte de l'UE, les territoires les plus enclavés risquent ainsi de ne pas voir s'accroître leurs potentiels de connectivité tandis que l'ensemble de l'Europe l'aura « en moyenne » accru. L'écart de connectivité pourrait alors se creuser encore un peu plus entre les territoires et engendrer au final une accentuation de la baisse d'attractivité de ceux qui restent les plus périphériques et enclavés. Les migrations démographiques résultant des différentiels d'attractivité entre les territoires pourraient également s'accroître à long terme.

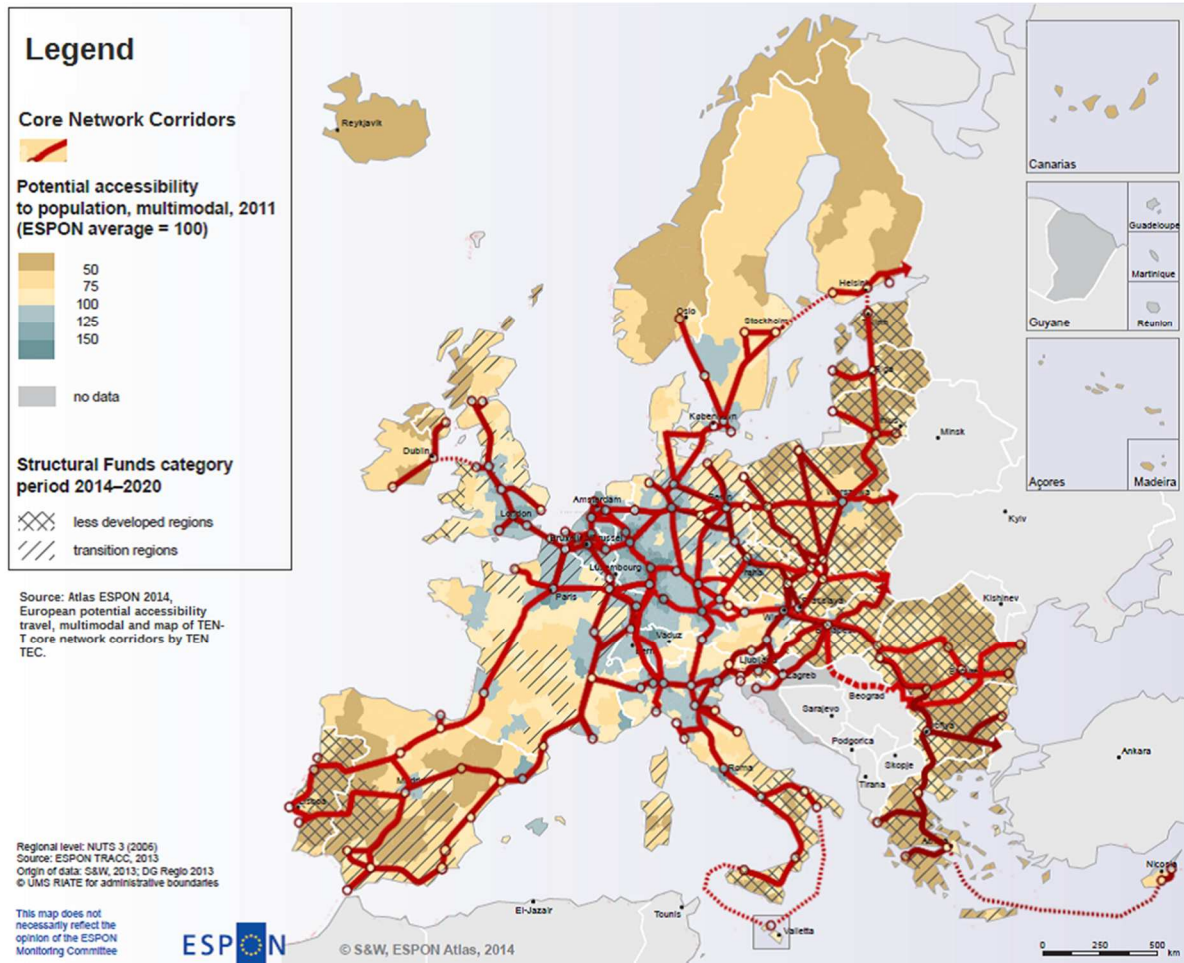
1.3 – Insuffisante prise en compte de l'accessibilité dans les cartes du RTE-T et du MIE

1.3.1 – Corridors prioritaires et accessibilité

La carte ci-dessous met en évidence comment les 9 corridors prioritaires du MIE (qui concentreront l'essentiel des fonds du MIE) desservent – ou non – les zones les moins accessibles du territoire européen. (*Le « réseau*

central » du RTE-T¹ n'apparaît pas dans son intégralité dans cette carte limitée aux seuls corridors, mais ceci ne modifie pas les constats suivants).

Carte : Le réseau de corridors prioritaires et le potentiel d'accessibilité au réseau multimodal en Europe.



Source Draft Atlas ESPON 2014, European potential accessibility travel, multimodal, and map of the TEN-T Core network Corridors TEN TEC 2014.

1.3.2 - Une relation centre-périphéries accentuée, un maillage dense au centre, mais un manque de connexions d'une périphérie à l'autre

La carte illustre un accent mis sur la connectivité des périphéries au centre. Pris individuellement, le tracé de chacun de ces corridors connecte une ou deux parties périphériques de l'Europe à son centre. Le maillage ainsi formé par les corridors au centre est dense et les interconnexions entre corridors nombreuses. Ces dernières se réduisent à mesure que l'on approche des périphéries. Ce réseau prioritaire qui connecte le cœur économique et compétitif de l'Europe à ses périphéries semble toutefois minimiser les connexions entre les pôles économiques de ces périphéries.

En outre, si les extrémités de certains corridors pénètrent des territoires périphériques, ceci ne se traduira pas nécessairement par un gain d'accessibilité, en raison de l'insuffisante qualité des réseaux secondaires dans ces Régions. Les connexions des derniers kilomètres, et notamment celles reliant les ports, sont pourtant garants de l'efficacité des corridors et d'un gain potentiel en termes d'accessibilité pour l'ensemble du territoire européen.

¹ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/maps/eu.pdf>
<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/main.jsp>

1.3.3 - Une connexion inégale des façades maritimes aux corridors

Comme le prévoit notamment l'Organisation Maritime Internationale, les perspectives d'échanges par voie maritime au niveau mondial sont de plus en plus fortes. Pour l'Europe, la perspective d'un accord commercial transatlantique en est une des sources. La connexion des ports au réseau prioritaire de transport terrestre européen est un élément essentiel leur permettant d'intégrer cette dynamique d'accroissement. Le délaissement de certaines façades maritimes – visible sur la carte- pourrait au contraire avoir un effet de concentration de ce développement vers les ports majeurs de la Mer du Nord. S'ils ne sont pas eux-mêmes saturés, leurs accès terrestres le sont en revanche de plus en plus.

La mise en place des corridors multimodaux doit permettre à l'ensemble des ports du territoire européen d'accroître leurs volumes d'échanges et par effet de rayonnement d'accroître les potentiels de connectivité de leurs régions.

1.3.4 -Les « zones grises » du RTE-T

L'analyse de la carte des corridors, même complétée de celle du réseau central dans son intégralité, montre qu'il existe un certain nombre de « zones grises ». Celles-ci devront alors compter sur le développement du « réseau global » du RTE-T pour être dûment connectées à ces artères que forment les corridors. Mais l'achèvement de ce réseau global n'est planifié qu'à l'horizon 2050 et ses perspectives de financements sont faibles.

En première analyse, les aires suivantes peuvent être considérées comme des «zones grises» du RTE-T. Les commissions géographiques de la CRPM sont invitées à amender et compléter cette liste purement indicative :

- l'Ecosse et la façade Nord-Atlantique de l'Irlande
- les péninsules, armoricaine et du Sud-Ouest de l'Angleterre
- l'extrême Sud-Ouest de la péninsule ibérique
- le Centre de la France
- la Corse
- au Sud de la Baltique, déficit de connexions littorales le long des façades de la Pologne et des Pays baltes
- l'Ouest de la Suède, qui est dépourvu de réseau central en direction de la Norvège. (Si la Norvège ne fait pas partie de l'UE et n'accueille ni réseau central ni corridors prioritaires, elle doit toutefois être considérée comme un point d'accès vers les ports les plus septentrionaux de la façade Atlantique de l'Europe mais aussi vers la mer de Barents.)
- le Nord et l'Est de la Finlande sont également dépourvus de réseau central ; ils sont pourtant des zones d'accès à la mer de Barents et notamment vers les ports russes et plus particulièrement celui de Mourmansk.
- les Pays de la péninsule balkanique non membres de l'UE n'accueillent pas de réseau central, privant ainsi la Grèce et la Croatie d'une connexion littorale le long de la mer Adriatico- Ionienne

1.4 – Intégrer l'accessibilité dans la mise en œuvre du MIE et sa gouvernance

1.4.1 – Dans les Forums, les Régions attentives aux « zones grises » des corridors

Dans un courrier ([en annexe](#)) adressé le 9 janvier dernier à la DG Move (Commission européenne), la CRPM se félicitait de la participation des Régions aux 3^{ème} et 4^{ème} réunions des forums des corridors, tenues en 2014. Elle demandait aussi que la poursuite de l'exercice en 2015 permette de compléter la représentation régionale par la participation de Régions situées à l'écart des corridors, rendant ainsi possible de mieux traiter les « zones grises » et de renforcer de facto la composante maritime des corridors.

La CRPM sera attentive aux suites données à ces requêtes, et les Commissions géographiques se tiendront disponibles pour matérialiser ces suites.

1.4.2 – Les prochains appels à projets du MIE devront prendre en compte la priorité à l'accessibilité

Le MIE mobilisera 26,25 milliards € entre 2014 et 2020 pour co-financer des projets sur le RTE-T. Ces crédits seront alloués sur la base de programmes de travail annuels et pluriannuel élaborés en 2014 par la Commission, qui donnent lieu à des appels à projets successifs.

Les premiers appels à projets, lancés le 11 septembre 2014 (http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/calls_en.htm échéance 26 février 2015), mobilisent 11,9 milliards €, soit 45 % de l'enveloppe pluriannuelle. Ces fonds seront concentrés sur les neuf corridors prioritaires.

Même si une analyse détaillée des textes et annexes de ces appels d'offres permettrait de statuer de façon plus argumentée, il est peu probable que la priorité affichée aux 9 corridors se traduise par une prise en compte poussée de la priorité à la cohésion, pourtant affichée dans les lignes directrices du RTE-T (cf article 4 mentionné ci-dessus).

Une analyse fine a ainsi été faite par la CRPM sur l'un des composantes du RTE-T : l'article 32, portant sur des services de transport de fret durables. L'une des six priorités décidées par les co-législateurs (Parlement et Conseil) porte sur :

« désenclaver les zones de l'Union les plus fragiles et isolées, notamment les Régions ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses. ».

Pour autant, cet objectif n'est aucunement repris ni dans le programme annuel 2014, ni dans le texte de l'appel à projets qui le concrétise. Celui-ci prévoit en effet (annexe 5 de l'appel) que pour être retenus, les projets devront viser au moins deux des buts suivants :

- permettre une meilleure intégration entre les modes de transport ;
- rendre le système de transport mieux équilibré entre les modes ;
- améliorer l'efficacité des chaînes d'approvisionnement ;
- améliorer l'efficacité des solutions de transport « unimodales ».

Le prochain appel à projets du MIE devrait être ouvert de septembre à décembre 2016. **C'est l'un des objectifs de la campagne de la CRPM pour l'accessibilité que d'aboutir -notamment avec le soutien du Parlement européen- à une réelle prise en compte de la cohésion territoriale, au premier rang des critères de sélection des projets de l'appel MIE 2016.**

1.4.3 - Des Autoroutes de la Mer (AdM) qui desservent aussi les îles et les périphéries

Une telle revendication de la CRPM est aussi ancienne que l'invention des AdM par la Commission en 2001. Elle a notamment donné lieu à un séminaire de travail avec le coordinateur européen des AdM à Madère en 2009. Même si les AdM ont incontestablement permis des avancées dans certains domaines (comme l'utilisation du Gaz Naturel Liquéfié par les navires), leur contribution à la réduction de la périphéricité reste à confirmer. Il convient d'adapter un concept de départ basé sur la massification et des volumes importants (notion d' « autoroute ») à des situations où les trafics sont réduits (à la mesure de la dimension économique et démographique des îles et périphéries) et déséquilibrés : ces Régions importent plus qu'elles n'exportent.

L'article 21 du RTE-T dédié aux AdM prévoit que « le coordonnateur européen pour les autoroutes de la mer soumet (pour mars 2016) un plan détaillé de mise en œuvre des autoroutes de la mer reposant sur les expériences et les développements liés au transport maritime de l'Union ainsi que le trafic prévu sur les autoroutes de la mer ».

Dans ce cadre, et comme indiqué au point 23 (agenda de la campagne pour l'accessibilité), la CRPM prévoit de co-organiser avec le coordinateur (Brian Simpson), un séminaire spécifique sur les aspects territoriaux des AdM en septembre prochain dans les Baléares. Ici encore, il s'agit de faire en sorte que le prochain volet AdM de l'appel à projets MIE de 2016 soit libellé de telle sorte que les AdM permettent de soutenir effectivement et durablement des services maritimes nécessaires à la connexion des périphéries entre elles et avec les centres.

1.4.4 - Pour une meilleure prise en compte des régions dans les processus décisionnels de mise en œuvre du MIE

Les Régions ne sont pas seulement des points sur les cartes sur lesquelles s'applique la politique européenne des transports, du RTE-T et des AdM.

Elles ne doivent donc pas être écartées des processus décisionnels portant sur la sélection des projets financés.

Il n'est en particulier pas acceptable que des projets présentés par des Régions en réponse à des appels d'offres du MIE soient bloqués par leurs Ministères nationaux des Transports.

2. 2015 -2016 : LA CRPM ET SES COMMISSIONS GEOGRAPHIQUES SE MOBILISENT

2.1 – Poursuivre un partenariat confiant avec la Commission et mobiliser le Parlement

Comme l'année 2014 l'a démontré, la Commission européenne (DG Move) est ouverte au dialogue avec les Régions et considère la CRPM comme un interlocuteur apprécié et représentatif. Cette relation utile aux deux entités se poursuivra en 2015/2016. Elle se traduira par un suivi de la participation des Régions aux forums des corridors, en relation avec les coordinateurs et leurs conseillers, et par une participation souhaitée de représentants de la Commission aux évènements qui jalonnent cette période.

Elle permettra également un échange sur les modalités de mise en œuvre du MIE et en particulier sur la rédaction des appels à projets.

Une rencontre entre une délégation de la CRPM et la Commissaire Violeta Bulc sera organisée, ainsi qu'avec le Directeur Général Aguiar Machado.

Même si juridiquement, il revient pour l'essentiel à la Commission de mettre en pratique (« implementation ») les textes votés en co-décision en 2013, le Parlement ne saurait se désintéresser de la mise en œuvre d'une politique qui mobilise de tels budgets et qui influe si directement sur la compétitivité des territoires. La CRPM renforcera donc ses relations avec les Députés européens, élus ou réélus en 2014, et en particulier avec les membres de la Commission Transports et Tourisme du PE. Dès le 23 janvier dernier, le Vice-Président de cette Commission s'est déjà prêté à un échange très utile avec le groupe de travail transports de la CRPM.

2.2 – Une démarche coordonnée entre la CRPM et ses commissions géographiques

Les Commissions géographiques accordent un haut niveau de priorité aux questions de transports, et une véritable synergie s'est établie entre leurs groupes de travail et leurs experts et les travaux du Secrétariat général de la CRPM. Elle se manifestera également dans la période à venir et la CRPM invite les Commissions à utiliser -si elles le souhaitent- dans leurs activités « transports » le logo distinctif de la campagne. Une utilisation du logo par les Régions membres de la CRPM est également bienvenue.



2.3 – L'agenda provisoire de la campagne pour l'accessibilité (à compléter par les évènements des Commissions géographiques)

23 Janvier 2015, Bruxelles : Groupe de travail Intercommissions transports de la CRPM. En présence du Vice-Président de la Commission TRAN du PE, présentations et échanges avec les représentants de la DG Move sur les corridors, l'article 32 du RTE-T, les AdM, le plan Juncker ([Voir Relevé d'informations et présentations](#)).

16 Avril 2015, Marseille (Villa Méditerranée) : évènement accessibilité co-organisé par la CRPM et la Région PACA. Trois sessions :

- périphérie et handicaps pour l'accessibilité
- transport maritime : une option durable que l'UE doit soutenir
- pour une armature portuaire européenne au service d'une desserte équilibrée des hinterlands

Fin juin 2015, Bruxelles (à confirmer) : Groupe de travail Intercommissions transports de la CRPM

25 septembre 2015, Palma de Majorque – Baléares (date à confirmer) : Séminaire sur l'adaptation des AdM aux situations territoriales, co-organisé avec le coordinateur européen

5-6 Novembre 2015, Florence – Assemblée Générale de la CRPM : Bilan intermédiaire de la campagne accessibilité

Annexe



CRPM CPMR

Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe
Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe

M. Olivier ONIDI
Directeur
DG Mobilité et Transports
200, rue de la Loi
1049 BRUXELLES
BELGIQUE

Rennes, le 9 janvier 2015

Réf. : EMA- CRPMCOU150003

Monsieur le Directeur,

Je tiens à vous remercier pour les suites que vous avez données à nos échanges de l'été dernier sur la participation des Régions aux forums des corridors du RTE-T/MIE. Les représentants des Régions situées le long des corridors ont bien été invités à prendre part aux troisième et quatrième réunions des forums. Malgré le calendrier contraint de l'exercice, elles ont donc eu la possibilité de donner leur point de vue sur le troisième rapport de progrès, et d'adresser aux coordinateurs et à la DG Move des propositions d'aménagement.

Dans certains corridors, l'expression des Régions a été facilitée par la mise en place d'un groupe des Régions qui se réunissait avant les plénières des forums, ce qui nous paraît une bonne formule. Des réunions simultanées sur plusieurs corridors n'ont cependant pas permis aux Régions situées sur ces derniers d'être présentes à toutes.

A ce stade du processus, je vous prie de prendre en compte les remarques et propositions suivantes :

Réunions des forums en 2015

Le « progress report of the European coordinators » prévoit que les forums se réuniront à trois reprises en 2015, à Bruxelles ou le long des corridors, et pourraient être couplées à des conférences s'adressant à un public élargi. Dans cet esprit, je vous informe que les Commissions géographiques de la CRPM se rendent disponibles pour co-organiser au moins une réunion des forums qui les concernent. Ces réunions délocalisées pourraient être l'occasion d'associer des Régions et acteurs situés « à distance » des corridors, et à ce titre non invités aux réunions de 2014. Il serait ainsi répondu à l'attente de la CRPM de voir les « zones grises » du RTE-T, à l'écart du réseau central et des corridors, prises en compte dans la programmation du RTE-T.

Le 23 janvier à Bruxelles se tient la prochaine réunion du groupe de travail transports de la CRPM, réunissant l'ensemble des sensibilités géographiques. Le représentant de la DG Move pourrait à cette occasion échanger avec les Régions sur un calendrier partagé.

.../...



Siège : 6, rue Saint-Martin - 35700 Rennes - FRANCE - tél. +33 (0)2 99 35 40 50 - fax +33 (0)2 99 35 09 19
e-mail secretariat@crpm.org - Sites Web www.crpm.org ou www.cpmr.org
Antenne : 34, rond-point Schuman - 1040 Bruxelles - BELGIQUE - tél. +32 (0)2 612 17 00 - fax +32 (0)2 612 17 09



CRPM CPMR

Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe
Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe

Même si nous ne disposons pas d'une vision exhaustive sur ce sujet, il apparaît que certains «groupes de Régions de corridors» pourraient être dissous en 2015. Ce serait en particulier le cas du corridor « Mer du Nord-Med ». L'argument mis en avant par la Commission est que les Régions pourraient passer par le Comité des Régions pour faire valoir leurs propositions. Sans remettre en cause le rôle du Comité des Régions dans la promotion d'un point de vue régional sur la politique des transports, cette institution n'intervient pas sur le « détail territorial » de la mise en œuvre du RTE-T. Je vous remercie donc d'examiner avec attention cette question d'une représentation adaptée des Régions dans les forums.

Suite du processus décisionnel

Les projets de plan de travail des corridors ont été transmis avant le 22 décembre dernier aux Etats-Membres, et un processus d'approbation est donc lancé. Lors de la réunion du 23 janvier, votre représentant pourra utilement en préciser aux Régions le calendrier. Compte-tenu de leur nature formelle et du processus itératif et collaboratif qui a présidé à leur élaboration, il nous paraîtrait normal que les projets de plans de travail soient adressés pour information aux Régions concernées. J'ajoute que ces Régions seront amenées à cofinancer certains projets, ce qui légitime -s'il en était besoin- leur accès à l'information.

Enfin, nous serions intéressés à connaître les modalités selon lesquelles les plans de travail des corridors seront révisés en 2016 et 2018, et comment ces révisions s'articulent avec celles du RTE-T dans sa globalité.

Prise en compte des liaisons maritimes dans les corridors

En première analyse, il apparaît que les liaisons maritimes ont été prises en compte de manière inégale dans les forums, d'un corridor à l'autre. Comme vous le savez, la CRPM organisera en partenariat avec le coordinateur des Autoroutes de la Mer, Brian Simpson, un séminaire spécifique à l'automne prochain. Il portera sur les « aspects régionaux » des AdM et abordera cette question de la contribution du transport maritime aux corridors.

En vous remerciant pour l'attention que vous accorderez à nos remarques et propositions, je vous prie d'agréer mes plus sincères salutations.

Eleni MARIANO
Secrétaire Générale de la CRPM

Siège : 6, rue Saint-Martin - 35700 Rennes - FRANCE - tél. +33 (0)2 99 35 40 50 - fax +33 (0)2 99 35 09 19
e-mail secretariat@crpm.org - Sites Web www.crpm.org ou www.cpmr.org
Antenne : 14, rond-point Schuman - 1040 Bruxelles - BELGIQUE - tél. +32 (0)2 612 17 00 - fax +32 (0)2 612 17 09