



► **Commission des Iles CRPM** ►
► **CPMR Islands Commission** ►

C/O CPMR
6 Rue St Martin - F - 35700 Rennes
Tel : +33 2 99 35 40 50 - Email : alexis.chatzimpiros@crpm.org
SITE WEB : <http://www.islandscommission.org>



Avril 2016

NOTE TECHNIQUE DE LA COMMISSION DES ÎLES DE LA CRPM

AUTOROUTES DE LA MER : ÎLES ET RÉGIONS ULTRAPÉRIPHÉRIQUES

Cette note technique s'inscrit dans le prolongement du travail sur le transport maritime mené en 2015 par la CRPM et coordonné sur le plan politique par la région Nord-Pas-de-Calais dans le cadre de la [Campagne de la CRPM pour l'accessibilité](#). Elle vient s'ajouter à la [Note technique de janvier 2016](#) qui présentait les préoccupations des Régions membres de la CRPM en ce qui concerne les Autoroutes de la Mer et préconisait des améliorations, notamment au niveau des régions insulaires.

S'appuyant sur les perspectives des régions insulaires, cette note prépare le terrain des prochaines actions de la CRPM auprès de la Commission européenne et du Parlement européen. En effet, les Autoroutes de la Mer constituent un élément clé de la politique de l'UE sur le transport maritime. **La présente note résume les conclusions et les recommandations de l'enquête relative aux Autoroutes de la mer menée par la CRPM auprès de ses régions insulaires membres.**

La **1re partie de cette note** présente l'analyse des commentaires formulés par les îles membres de la CRPM.

La **2e partie de cette note** est dédiée à l'élaboration de propositions réalistes de la CRPM en vue de promouvoir l'accessibilité des régions insulaires qui dépendent fortement du transport maritime. Une partie de nos propositions entrent dans le cadre financier et juridique existant, et pourraient donc être mises en œuvre dès 2016.

La **3e partie de cette note** propose un calendrier des actions de la CRPM sur ces questions en 2016. Ce calendrier doit être confirmé pour tenir compte des ajustements (dont le détail n'est pas encore défini) de la révision à mi-parcours du Cadre financier pluriannuel pour 2014-2020.

1- COMMENT LES AUTOROUTES DE LA MER PEUVENT-ELLES S'ADAPTER AUX CARACTÉRISTIQUES SPÉCIFIQUES DES ÎLES ? CONCLUSIONS DE LA CAMPAGNE DE CONCERTATION AUPRÈS DES RÉGIONS

Un questionnaire a été envoyé le 8 octobre 2016 à toutes les régions insulaires membres de la CRPM. Treize régions insulaires sur vingt-trois ont répondu en exprimant un vif intérêt pour le sujet. Les réponses qui nous sont parvenues provenaient de régions insulaires de différents bassins maritimes, notamment de trois régions ultrapériphériques.

1.1 – Évaluation générale des Autoroutes de la Mer par rapport aux situations de périphéricité et d'insularité

Sur l'ensemble des régions insulaires qui ont répondu, aucune d'entre elles ne considère que les Autoroutes de la Mer répondent aux besoins des régions maritimes et que leur organisation soit satisfaisante.

Seules 4 d'entre elles (29 % des régions qui se sont exprimées) considèrent que les Autoroutes de la Mer répondent aux besoins des régions maritimes, mais que leur définition et leurs conditions d'éligibilité devraient être réexaminées.

En revanche, 6 régions (43 %) pensent que les Autoroutes de la Mer ne répondent pas aux besoins des régions maritimes et qu'elles doivent être remplacées ou complétées par un dispositif indépendant dédié au transport maritime européen

Dans le détail, quasiment la moitié des régions insulaires qui ont répondu s'accordent sur l'ensemble des points suivants. Contrairement à la situation actuelle, parmi les régions insulaires qui se sont exprimées :

- 64 % déclarent que le niveau de financement des Autoroutes de la Mer devrait varier selon la situation géographique ;
- 86 % considèrent que, compte tenu de la nature spécifique de leur trafic (déséquilibré et peu volumineux), les îles devraient bénéficier d'un taux préférentiel ;
- 43 % avancent que, étant donné leur distance, les régions ultrapériphériques devraient se voir octroyer un taux préférentiel correspondant à l'intensité de l'aide ;
- 36 % soutiennent que la correspondance entre deux ports du réseau RTE-T étendu devrait devenir éligible ;
- 43% affirment que la correspondance entre un port de l'UE et un port d'un pays tiers devrait devenir éligible ;

43 % indiquent que les aides de l'UE pour le lancement de liaisons maritimes (supprimées en 2013) doivent être réintroduites si elles n'engendrent aucune concurrence déloyale et qu'elles participent à améliorer l'accessibilité et la cohésion territoriale.

1.2 – Évaluation de la gouvernance des Autoroutes de la Mer

Quasiment 80 % des régions insulaires qui se sont exprimées considèrent qu'un **Forum de concertation** devrait être créé pour les Autoroutes de la Mer, sur les mêmes principes que ceux du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Alors que les Canaries insistent sur l'accessibilité, la Sardaigne envisage une telle procédure comme un moyen de concentrer les ressources sur une « stratégie des liaisons européennes » afin que le transport maritime puisse être aussi compétitif que le transport terrestre. Selon un tel processus, les îles méditerranéennes seraient incluses dans les corridors maritimes et pourraient proposer des services comme le transbordement, le ravitaillement et la distribution de GNL dans les liaisons maritimes internationales.

En outre, la Sardaigne met l'accent sur des nœuds de réseau clés, tels que Cagliari, qui ne sont pas reliés directement à des couloirs terrestres mais qui, s'ils étaient intégrés aux corridors maritimes, pourraient ouvrir des voies vers des pays tiers. Le transport maritime devrait être mieux intégré aux stratégies du MIE et du RTE-T « *en concertation rapprochée avec les représentants des autres moyens de transport* ».

De même, plus de 60 % des régions qui ont répondu estiment que les Autoroutes de la Mer constituent une priorité transversale et qu'elles devraient à ce titre être **intégrées aux discussions et aux plans d'action concernant chaque corridor** afin d'y apporter une dimension maritime. Elles devraient également faire l'objet de discussions aux réunions du Forum des corridors. Dans cette enquête, les Canaries ont indiqué que Carlo Secchi, Coordonnateur du Corridor atlantique, a confirmé dans son projet le besoin de « *renforcer les liaisons atlantiques et la coopération synergique*

entre les deux ports [aux Canaries] afin qu'ils deviennent un point de transit logistique et administratif de/vers l'UE ». Madère a également demandé à être intégrée au Corridor atlantique tandis que Malte a constaté des progrès en ce qui concerne son intégration à la dimension maritime du Corridor Scandinavie-Méditerranée.

86 % des îles qui se sont exprimées sont en désaccord avec l'énoncé suivant : « *Un État ne doit pas être autorisé à bloquer une réponse d'un appel à propositions du MIE dans lequel l'une des entités est impliquée* ». En d'autres termes, la plupart des régions acceptent l'idée que leur gouvernement central puisse bloquer leur demande de financement MIE pour un projet relatif aux Autoroutes de la mer. Il s'agit d'un résultat « surprenant », à moins de considérer que la question a été mal interprétée. D'autre part, les Açores et les Canaries ont demandé l'attribution de subventions pour les liaisons entre deux ports du même État membre.

1.3 – Principales conclusions et actions envisagées

La Commission européenne a été invitée (Article 21 des orientations du RTE-T) à présenter « *un plan de mise en œuvre détaillé des Autoroutes de la Mer en fonction des expériences et des développements concernant le transport maritime au sein de l'Union, ainsi que le trafic prévu sur les Autoroutes de la mer* » avant l'été 2016. Brian Simpson, Coordinateur européen, est en charge de définir ce plan.

Après avoir proposé à plusieurs reprises d'aider à la définition de ce plan, le Secrétariat général de la CRPM a rencontré Brian Simpson le 2 mars 2016 et a plaidé pour des dispositions dans les Autoroutes de la mer qui tiendraient compte des caractéristiques des îles et qui renforceraient encore davantage le transport maritime au sein de l'UE. La CRPM a également insisté sur la nécessité de mieux intégrer les Autoroutes de la mer aux plans d'action du MIE sur les 9 corridors prioritaires.

Les résultats de cette enquête mandatent clairement les responsables de la CRPM à entrer en négociation avec la Commission, et le soutien du Parlement européen, notamment de son Intergroupe Mers, Rivières, Îles et Zones côtières, serait souhaitable. La première étape est d'organiser une rencontre entre le Groupe transports de la CRPM et le coordinateur européen, ce qui devrait se concrétiser en mai 2016. Ensuite, la CRPM doit être régulièrement consultée par le coordinateur lors de l'élaboration de son rapport de manière à tenir compte des caractéristiques des régions insulaires.

Pour aller plus loin, la CRPM invite la Commission européenne à adopter une idée qu'elle a déjà soulevée et qui est approuvée par les régions ayant répondu au questionnaire : créer un **Forum européen des Autoroutes de la Mer**. Cette initiative serait inspirée des Forums pour les 9 corridors prioritaires du MIE qui se sont avérés utiles et pertinents grâce à la mobilisation engagée de la DG Move.

Afin d'éviter tout doublon inutile, le lancement d'un tel forum spécialement dédié aux Autoroutes de la Mer doit tenir compte de l'existence du Forum européen du transport maritime durable (ESSF). Le comité consultatif a été mis en place par la Commission européenne en 2013 ; d'abord pour une période de deux ans, puis son mandat a été prolongé jusqu'au 30 juin 2018. La CRPM représente les autorités régionales du Forum. Le **Forum européen pour les Autoroutes de la Mer** pourrait être un sous-groupe de l'ESSF.

En premier lieu, la Commission devrait être invitée à exploiter pleinement les possibilités indiquées dans le cadre de programmation 2014-2020 (Articles 21 et 32 des orientations du RTE-T, Articles 7 et 10 du règlement du MIE) et à adopter les directives de mise en œuvre nécessaire. Il est également question de préparer le prochain cadre pluriannuel afin de s'assurer que les territoires les moins accessibles pourront tirer totalement parti des Autoroutes de la Mer (décrites par la Commission comme la « dimension maritime » du RTE-T), ce qui n'est pas le cas pour le moment.

2 – QUELS SONT LES MEILLEURS DISPOSITIFS POUR DEVELOPPER L'ACCESSIBILITE DES REGIONS INSULAIRES ?

Dans leurs réponses au questionnaire de la CRPM, seules 21 % des régions insulaires considèrent que, outre le MIE, la Commission européenne devrait rédiger des propositions basées sur des

incitations financières accordées aux transporteurs qui optent pour la voie maritime (éco-bonus européen). De même, 21 % des régions insulaires s'étant exprimées soutiennent une proposition basée sur la taxation du transport routier (principe du pollueur-payeur) afin d'aider les services de transport durable tels que les Autoroutes de la Mer.

Dans les faits, les régions insulaires ont pris ces mesures avec précautions car elles pourraient les désavantager encore davantage par rapport au continent. En effet, ces régions ne disposent d'aucune alternative au transport maritime.

Toutefois, le modèle de l'éco-bonus ne représente pas la seule et unique solution pour promouvoir le transport maritime européen. Soutenue par 43 % des régions insulaires qui ont répondu, la CRPM souhaiterait que la Commission européenne, appuyée par l'ESSF, progresse rapidement sur l'élaboration de dispositifs adaptés pour remplacer le programme Marco Polo¹. Néanmoins, comme le rappelle Malte, ce programme « *ne visait pas la connectivité des îles* ». Bornholm a plutôt invité la Commission européenne à « *travailler pour proposer des tarifs de transport par ferry équivalents à ceux des transports routiers, comme le système instauré au niveau des îles écossaises, afin que ces deux moyens de transport soient comparables en termes de prix par kilomètre par exemple* ». En outre, les Canaries ont demandé des subventions pour le lancement de liaisons maritimes avec des ports de pays tiers afin de soutenir la dimension extérieure du transport maritime européen, comme prévu par l'Article 10 du règlement du MIE.

En effet, étant donné leur proximité des voies de transport intercontinentales, nombreuses sont les régions insulaires s'étant exprimées à considérer que l'insularité et l'isolement représentent une opportunité pour l'Union européenne. Les régions insulaires pourraient représenter des « portes » européennes pour les pays tiers et ainsi réduire la congestion des routes et ports continentaux grâce à la réexpédition, au transport maritime à courte distance et à la mise en place d'installations de GNL pour le transport en haute mer leur conférant le statut de « plateformes intercontinentales ».

Les Açores et Madère sont actuellement impliquées dans l'étude COSTA qui prévoit et promeut l'utilisation de carburants alternatifs tels que le GNL pour les navires. Cette étude utilise un réseau d'infrastructures de plateformes d'approvisionnement à des « emplacements privilégiés » tels que les îles jalonnant les liaisons maritimes internationales. Elle vient compléter un projet RTE-T semblable dans la Mer du Nord et la Mer Baltique.

Orkney et les îles occidentales ont également demandé le financement d'« *investissements et d'études relatifs aux installations de plateformes pour le transbordement et le ravitaillement en carburants propres* » sur les îles à proximité des lignes de communication maritime.

Ainsi, les régions insulaires soutiennent largement (86 % de celles qui ont répondu) l'élargissement aux petits projets des instruments financiers conçus pour le « verdissement » du transport maritime, et le renforcement de la concertation avec les régions.

Comme exprimé lors de la réunion du sous-groupe de financement de l'ESSF du 20 octobre 2015, la CRPM suggère notamment que la Commission européenne s'appuie sur l'Article 32 des orientations RTE-T au sujet du soutien financier apporté aux services de transport maritime et à l'accessibilité. Intitulé « *Services de transport de fret durables* », cet Article prévoit le financement de « *projets d'intérêt général qui fournissent des services de transport de fret efficaces exploitant l'infrastructure d'un réseau complet et contribuant à réduire les émissions de dioxyde de carbone et les autres impacts négatifs sur l'environnement* ». L'un des objectifs est d'« *améliorer les liaisons vers les zones les plus vulnérables et isolées de l'Union, notamment les régions ultrapériphériques, insulaires, isolées ou montagneuses* ».

¹ Le programme Marco Polo co-finçait des projets de rééquilibrage modal ou d'évitement du trafic, ainsi que des projets proposant des services de soutien pour que les transporteurs passent efficacement et fructueusement des voies routières aux autres moyens de transport. Ces subventions s'étaient sur deux à trois ans et offraient un soutien financier lors de la phase cruciale de démarrage d'un projet avant qu'il devienne rentable.

Aucun projet maritime n'a été sélectionné en référence à cet Article 32 lors du premier appel à propositions du MIE en 2014. Cette différence de traitement doit être corrigée.

3 – CALENDRIER 2016 DES PROPOSITIONS DE LA CRPM, « CALQUE » SUR LE CALENDRIER DE L'UE

2 mars : Le Secrétariat général de la CRPM a rencontré Brian Simpson, le Coordonnateur européen des Autoroutes de la Mer

20-22 avril : *Contribution des Açores à la conférence Autoroutes de la Mer à propos des « liaisons de transport septentrionales et de l'emplacement géographique des zones isolées » dans la région de Västerbotten en Suède et dans le Conseil régional de l'Ostrobotnie en Finlande*

Mai : Discussion entre le groupe de travail sur les transports de la CRPM et Brian Simpson, le Coordonnateur européen des Autoroutes de la Mer

Printemps : Rédaction et promotion des propositions de la CRPM sur les Autoroutes de la mer

15 juin : Réunion plénière de l'ESSF. La CRPM y participera. Cet événement peut représenter une opportunité de plaider communément pour des dispositifs assurant le relais du programme Marco Polo

20-22 juin : La CRPM participera aux journées du RTE-T à Rotterdam

6 octobre (à confirmer) : La CRPM plaidera en faveur de l'organisation d'une réunion de l'intergroupe SEARICA du PE dédié aux Autoroutes de la Mer et au transport maritime

17 octobre (à confirmer) : Le gouvernement des îles Baléares accueille un séminaire de la Commission des Îles sur le thème général du transport. Les thèmes prioritaires sont sélectionnés en fonction du calendrier européen.

2016 représentera l'année de préparation de la révision à mi-parcours du CFP 2014-2020. La Commission européenne et le Parlement européen y travailleront mais les détails des modalités et le calendrier n'étaient pas encore connus lors de la rédaction de la présente note. Cela pourrait être l'occasion de proposer une révision partielle du règlement MIE et notamment pour :

- Augmenter le budget de ce dispositif afin de compenser la réduction des ressources entraînée par la mobilisation des fonds à l'attention du plan Juncker ;
- Proposer une variation de l'intensité des aides afin que les situations régionales spécifiques, telles que l'isolement ou l'insularité, soient prises en compte. Rappel : le taux de cofinancement des actions pour soutenir le développement des Autoroutes de la Mer est actuellement uniformément fixé à 30 % ;
- Modifier l'Annexe 1 du règlement RTE-T qui définit les projets prioritaires du réseau principal RTE-T afin d'y intégrer des initiatives qui renforcent l'accessibilité des régions insulaires et ultrapériphériques, conformément à l'Article 32 de ce règlement ;
- Proposer aux commissions du comité TRAN une étude/évaluation de la mise en œuvre du MIE, notamment sur la distribution territoriale des projets réussis (ou des échecs) suite au premier appel de l'année passée (plus de 40 % de l'enveloppe du MIE pour l'ensemble de la période de programmation, un pourcentage qui s'élève à 55 % si le budget du MIE n'est pas complété par la réintégration des fonds du MIE affectés au plan Juncker).

S'il existe réellement une opportunité à saisir à cette occasion, la CRPM doit être prête à proposer ses idées d'amélioration. Ces idées doivent donc être détaillées et clarifiées au cours des mois à venir. Cet exercice aidera également la CRPM à se préparer pour la période de programmation post-2020.