



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](mailto:secretariat@crpm.org) - web : [www.crpm.org](http://www.crpm.org)

OCTOBRE 2015

NOTE TECHNIQUE DU SECRETARIAT GENERAL DE LA CRPM

## CAMPAGNE POUR L'ACCESSIBILITE - RAPPORT D'ETAPE ET PERSPECTIVES -

---

Lors de son Assemblée Générale 2014, la CRPM a lancé une campagne pour l'accessibilité. Cette initiative a renforcé la visibilité à l'ensemble des actions conduites par la Conférence et ses Commissions Géographiques pour que la mise en œuvre de la politique des infrastructures de transport et du transport maritime intègre autant que faire se puisse **une priorité au critère d'accessibilité**. L'accessibilité est en effet au cœur du principe de cohésion territoriale.

Les bases légales de l'UE dans ce domaine datent de décembre 2013 : nouvelles lignes directrices du RTE-T et règlement du Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE). Depuis cette date, nous sommes entrés dans la phase de mise en œuvre de ces textes votés en codécision par le Parlement et le Conseil. C'est la Commission européenne qui est en charge de cette mise en œuvre.

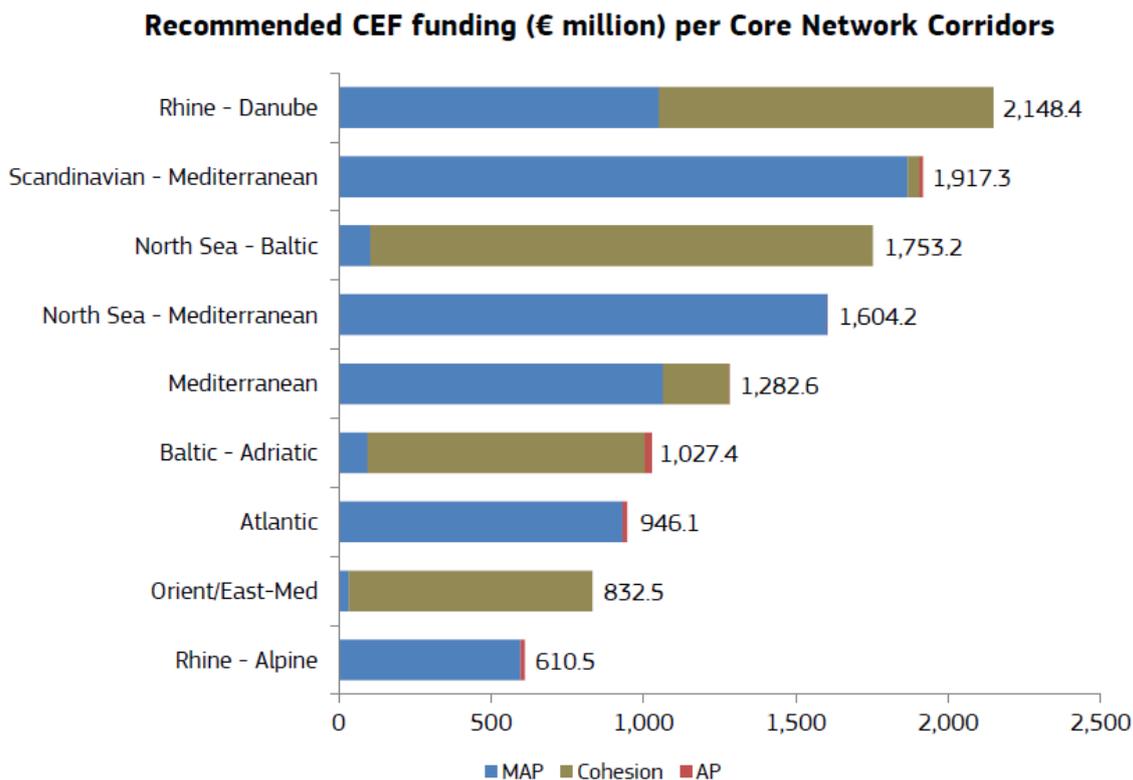
Le rapport d'activités présenté à l'Assemblée Générale de Florence détaille les actions conduites pendant l'année écoulée dans le domaine des transports. Cette note apporte des éléments d'actualisation et propose des pistes de poursuite.

## 1. L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ RESTE UN ENJEU DE MOBILISATION

### 1.1 - Résultats du premier appel à projets MIE : concentration confirmée sur les 9 corridors

Le 31 juillet 2015, les décisions de la Commission européenne sur la sélection des premiers appels à projets du MIE (volet transports) ont été approuvées. Elles portent sur un montant de 13,1 milliards €. La présentation des projets sélectionnés est disponible à partir de ce lien : [https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/inea\\_cef\\_brochure\\_web\\_superfinal\\_a.pdf](https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/inea_cef_brochure_web_superfinal_a.pdf)

Sur ces 13,1 Mds, 12,1 -soit plus de 90 %- ont été alloués aux 9 corridors prioritaires du MIE, répartis comme suit :



Cette concentration sur les corridors prioritaires n'est pas une surprise. Elle correspond à la volonté des institutions de prioriser « *le squelette* », considérant que « *le reste* » du réseau relève de la responsabilité de la politique de cohésion, et des politiques nationales et régionales. Même si la Commission envisageait de « corriger » cette priorité aux corridors lors des prochains appels à propositions du MIE, l'impact de cette correction ne pourrait être que très limité. En effet, compte-tenu des crédits mis à disposition du Plan Juncker, le solde des crédits du MIE restant disponibles pour les infrastructures de transport avant 2020 (hors Pays de la cohésion) ne s'élève plus qu'à environ 4 milliards €<sup>1</sup>.

En se basant sur les bases légales existantes (Traité de l'Union, et lignes directrices RTE-T notamment) la CRPM s'est exprimée à maintes reprises pour contester cette approche – et souligner à quel point –par exemple- les îles et les Régions Ultrapériphériques se trouvent de facto « discriminées ». Pour autant, la CRPM a souhaité que les Régions soient associées à l'exercice de rédaction des plans d'action des corridors qui les concernent. La Commission a répondu positivement à cette attente, et les Régions ont ainsi pu participer aux réunions des forums des corridors tenus en 2014 et 2015. Les Commissions Géographiques de la CRPM ont animé cette participation, et établi et nourri des contacts appropriés avec les coordinateurs des corridors.

<sup>1</sup> Total MIE transports hors Pays de la cohésion : 12,745 milliards pour 2014-2020, dont 2,8 seront mobilisés sur le plan Juncker

Par ailleurs, le 18 juin 2015, le Président de la CRPM a exprimé le souhait par courrier à Madame Violeta Bulc, Commissaire en charge des transports, qu'un coordinateur européen soit désigné pour compléter l'action des coordinateurs des 9 corridors, afin que l'ensemble des territoires européens soient rendus accessibles aux corridors. La Commission a répondu qu'une telle nomination n'était pas possible avant la révision des lignes directrices du RTE-T, considérant que « *beaucoup des Régions de la CRPM sont déjà intégrées dans le RTE-T à travers leurs ports et hinterlands proches, soit par les Autoroutes de la Mer soit par les corridors du réseau central RTE-T* » et que « *les Régions Périphériques Maritimes sont correctement intégrées au RTE-T.* »

En complément, la Commission européenne a publié une étude sur le coût de la non mise en œuvre du RTE-T (<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/studies/doc/2015-06-fraunhofer-cost-of-non-completion-of-the-ten-t.pdf>). Elle met bien en évidence les incidences économiques (PIB et emploi), mais ne traite pas du coût « territorial » de la « non-accessibilité ».

### 1.2 - MIE et RTE-T : perspectives pour la CRPM

Même si leur « pouvoir » est limité dans ces instances, les Commissions Géographiques et les Régions sont invitées à poursuivre leur participation aux travaux des forums des corridors, pour y « défendre » leurs priorités, notamment en termes d'accessibilité. Une réunion des forums est prévue en mars 2016. De nouvelles études y seront présentées, plus précises que les précédentes sur les indicateurs pris en compte. Elles donneront lieu à une seconde génération de plans d'action des corridors, lesquels seront présentés aux TEN-T Days du 20 au 22 Juin 2016 à Rotterdam.

A plus long terme, les échéances suivantes se profilent :

- La révision des perspectives financières pluriannuelles 2014-2020 doit être conclue pour la fin 2016. Le règlement du MIE pourra être revu à cette occasion, et donc deux aspects de celui-ci très importants pour les Régions de la CRPM : les taux de cofinancement et la liste des projets prioritaires (Annexe 1 du règlement MIE qui définit notamment les tracés des 9 corridors)
- La révision des lignes directrices du RTE-T prévue avant le 31 décembre 2023 (cf article 54 des lignes directrices actuelles) ; les définitions actuelles du réseau central, du réseau global, les critères utilisés, et donc les cartes du RTE-T, seront revues à cette occasion.

Au cours de l'année écoulée, les Régions insulaires et Ultrapériphériques ont pris une part active aux travaux de la CRPM dans le domaine des transports (interventions à l'évènement accessibilité du 16 avril à Marseille et lors des réunions du Bureau Politique de la CRPM). La Commission des îles organisera une réunion de travail sur ces sujets en 2016.

#### **En résumé :**

- La concentration des crédits du MIE sur les 9 corridors est confirmée. Les Régions poursuivent leur participation aux travaux des forums ;
- Il n'y aura pas de coordinateur européen dédié aux zones périphériques ;
- Les îles organisent un évènement transports en 2016 ;
- Révisions du RTE-T en 2023 et du MIE en 2016 : comment introduire l'accessibilité ?

## **2 - AUTOROUTES DE LA MER ET SERVICES DE TRANSPORT MARITIME : DES AVANCEES SONT POSSIBLES POUR ADAPTER LE SOUTIEN EUROPEEN AUX SPECIFICITES REGIONALES**

### 2.1 - La CRPM interroge ses membres

La CRPM a soutenu le concept d'Autoroutes de la Mer (AdM) depuis son lancement en 2001, puis son intégration dans le RTE-T. La Commission européenne est invitée (article 21 des lignes directrices du RTE-T) à « *soumettre 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* ». Ce plan devrait être dévoilé à l'occasion des TEN-T Days de juin 2016 à Rotterdam.

La CRPM souhaite aider la Commission à préparer ce plan, et à y prévoir les dispositions nécessaires pour que les AdM soient être mises en œuvre en intégrant les spécificités territoriales des différents espaces maritimes européens. En respectant le cadre fixé par les lignes directrices du RTE-T, des marges de progrès existent en effet pour leur permettre de devenir un véritable levier de développement des transports maritimes :

- Adaptation aux îles et aux RUPs ;
- Permettre les liaisons centre-périphérie, mais aussi périphérie-périphérie ;
- Mieux permettre les liaisons avec des ports extérieurs à l'UE dans les bassins maritimes partagés ;
- Mieux les intégrer aux plans d'action des 9 corridors prioritaires du MIE.

Afin de nourrir le débat lors de l'Assemblée Générale de Florence, et les positions ultérieures qu'elle adressera à la Commission et au Parlement européen, la CRPM a lancé une enquête auprès de ses membres ([voir le questionnaire](#)) portant sur les points ci-dessus. Les résultats en seront dévoilés lors de l'Assemblée Générale de Florence.

## 2.2 - Élargir la réflexion au soutien aux services de transport maritime

Le programme Marco Polo a permis jusqu'en 2013 de soutenir les AdM en leur adjoignant un volet « services » en complément de leur volet « infrastructures ». La Commission européenne a arrêté Marco Polo, et ne lui a substitué aucun mécanisme d'aide au démarrage de nouvelles liaisons maritimes. Le seul dispositif permettant une aide au service est désormais apporté par l'article 32 du RTE-T intitulé « des services de transport de fret durables ». Peu doté budgétairement, il est toutefois notamment destiné à « désenclaver les zones de l'Union les plus fragiles et isolées, notamment les Régions ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses. ». Mais la mise en œuvre de cet instrument ne répond pas encore pleinement à cet objectif voulu par les législateurs. L'appel à projets MIE de 2014 n'a sélectionné que 5 projets à ce titre, pour un montant de 5,9 millions €. Il ne s'agit que de projets à dominante ferroviaire localisés au centre économique de l'Europe.

Par ailleurs, la Commission a lancé en janvier 2015 une consultation sur l'aide européenne au transport maritime. Comme d'autres acteurs, la CRPM y a répondu en pointant cette absence d'outil européen, et en réitérant une double suggestion :

- promouvoir un Ecobonus européen qui encourage les chargeurs à utiliser les modes de transport durables
- réactiver la Directive Eurovignette : tarification des modes polluants pour générer des financements mis à disposition des modes durables

Ces propositions ont été également intégrées à la position politique adoptée en juin 2015 par le Bureau Politique de la CRPM en réponse à la consultation de la Commission sur le Livre Blanc Transports.

### En résumé :

- Les Autoroutes de la Mer sont perfectibles sans modifier le cadre législatif, mais en adaptant la mise en œuvre ;
- Il manque un instrument européen de soutien au transport maritime, car l'article 32 du RTE-T est insuffisamment doté et peu accessible au secteur maritime. La Commission est invitée à donner une suite opérationnelle aux propositions qu'elle a reçues sur ce point en réponse à ses propres consultations ;
- La CRPM fera des propositions précises sur base des résultats d'une enquête auprès de ses membres. Elles viseront notamment à rendre plus « périphéries-compatibles » les prochains appels à projets du MIE portant sur les AdM et l'article 32 du RTE-T.