

 <b>CRPM CPMR</b>	<b>CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES D'EUROPE</b> <b>CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE</b>
	6, rue Saint-Martin, 35700 RENNES - FR Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19 email : <a href="mailto:secretariat@crpm.org">secretariat@crpm.org</a> – web : <a href="http://www.crpm.org">www.crpm.org</a>

**12 SEPTEMBRE 2014**

**NOTE TECHNIQUE DU SECRETARIAT GENERAL DE LA CRPM**

## **MIE ET RTE-T : ACTUALITE DE LA MISE EN ŒUVRE**

Cette note actualise la note du Secrétariat Général de mai 2014, base des travaux sur ce thème du Bureau Politique de la CRPM lors de sa réunion du 6 juin à Inverness (« [mise en œuvre des corridors de transport prioritaires du MIE : état d'avancement et enjeux pour les Régions](#) »). Elle intègre les nouveaux éléments d'information disponibles au 12 septembre 2014, mais s'agissant d'un sujet à évolution rapide, elle sera complétée lors de l'Assemblée Générale d'Umeå, le 25 septembre lors de la Session dédiée à l'accessibilité.

### **1. CORRIDORS « TERRESTRES » ET COMMISSIONS GEOGRAPHIQUES DE LA CRPM**

Pour rappel, 7 des 9 corridors terrestres du MIE concernant très directement les Régions maritimes (cf carte en Annexe 1) : **North Sea Baltic, Scandinavian- Mediterranean, Atlantic, North Sea Mediterranean, Mediterranean, Baltic-Adriatic, Orient-East Med.**

Les forums de consultation organisés par la DG Move pour l'aider à bâtir les plans d'action de chaque corridor tiennent leur troisième réunion du 29 septembre au 9 octobre à Bruxelles. C'est la première fois que les autorités régionales y seront conviées.

Le 10 juillet, la CRPM a adressé un [courrier à la DG Move](#) invitant la Commission à :

- convier à ces réunions toutes les Régions situées le long des corridors
- trouver les moyens d'associer à cet exercice les territoires non situés à proximité des corridors, et notamment de donner suite à la proposition faite le 6 juin par le coordinateur européen des Autoroutes de la Mer de mener un travail spécifique sur RTE-T/ régions périphériques et isolées
- rendre disponibles les rapports de progrès préparés par les experts sur chacun des corridors
- [Par courrier du 31 juillet](#), la DG Move donnait suite à ces requêtes en précisant que :
- la Commission allait proposer aux Etats Membres – décisionnaires – que les Régions soient effectivement invitées à ces réunions
- outre les forums, des groupes de travail seraient mis en place avec les stakeholders concernés par les corridors, incluant les Régions
- pour le corridor Scandinavian- Mediterranean, un groupe de travail spécifique réunirait les Régions la veille du Forum, et pour le North Sea- Baltic, un groupe de travail pour les Régions se tiendrait à l'occasion du quatrième forum avant la fin novembre, et que les Régions de la CRPM y seraient conviées.

Ces réponses positives font suite à une mobilisation des commissions géographiques de la CRPM, qui ont pour la plupart réuni leurs groupes de travail transports en juin/juillet et engagé des démarches auprès de la DG Move en coordination avec le Secrétariat Général.

La DG Move publiera de façon imminente (avant l'AG d'Umeå) un document complet sur la préparation des troisièmes forums et compte organiser une réunion d'information générale sur les corridors fin octobre, à laquelle la CRPM sera conviée.

Les lignes directrices du RTE-T (Article 47) fixent une échéance claire pour cadrer ces exercices : « *Au plus tard le 22 décembre 2014, chaque coordonnateur européen présente aux Etats membres concernés un plan de travail analysant le développement du corridor. Après avoir été approuvé par les Etats membres concernés, le plan de travail est soumis pour information au Parlement européen, au Conseil et à la Commission* »

## **2. LES AUTOROUTES DE LA MER (ADM)**

Les lignes directrices du RTE-T (article 21) prévoient que « *dans les deux ans suivant sa désignation (soit pour mars 2016), le coordonnateur européen pour les AdM soumet un plan détaillé de mise en œuvre des AdM reposant sur les expériences et les développements liés au transport maritime de l'Union ainsi que le trafic prévu sur les AdM* ».

Le mandat du premier coordonnateur des AdM (Luis Valente de Oliveira) s'est achevé en juin 2014. Il revient à son successeur, Brian Simpson, de préparer ce plan détaillé.

La CRPM est en relation étroite avec les services de la DG Move qui appuient le coordonnateur. Une réunion entre ce dernier et une délégation de la CRPM est prévue dès l'automne 2014. A différentes reprises, la CRPM a délivré des messages aux institutions européennes sur les AdM, notamment sur la nécessité pour cet outil de ne pas se limiter aux liaisons à fort volume de trafic, et donc de prendre en compte les spécificités des îles et des périphéries. En outre, il convient de faire en sorte que le plan d'action de chacun des corridors « terrestres » du MIE soit complété par des sections maritimes afin de contribuer au désengorgement des infrastructures routières et ferroviaires. C'est là un autre des objectifs à atteindre pour les AdM. La CRPM et ses commissions géographiques devront être attentives à ce que cet impératif soit pris en compte dans les travaux des forums, et qu'une coordination effective s'établisse entre les coordonnateurs des corridors terrestres et celui des AdM.

Avec le soutien du groupe de travail transports de la CRPM, ces messages doivent être affinés, actualisés (adaptés au nouveau contexte MIE/RTE-T) et promus.

Le coordonnateur Brian Simpson prévoit d'organiser de novembre 2014 à mai 2015 une série de conférences de consultation. La CRPM et ses commissions géographiques pourront l'aider à les préparer et à en nourrir le contenu.

Par ailleurs, la gouvernance du volet « AdM » du MIE reste à préciser par la Commission – à l'inverse de celle des corridors terrestres, bien définie dans les lignes directrices RTE-T. L'hypothèse d'un forum dédié a été avancée par des représentants de la Commission à l'occasion de réunions de la CRPM. Dans ce cadre, la CRPM est disposée à aider le coordonnateur à mettre en place tout dispositif efficace (forum ou autre formule).

Pour autant, les Régions de la CRPM ne doivent pas attendre 2016 pour bénéficier et faire bénéficier leurs acteurs du transport maritime du soutien aux AdM. La DG Move a lancé (le 11 septembre 2014) un appel à projets sur les AdM dans le cadre du programme de travail pluriannuel du MIE : voir point 4 de la présente note. Les Régions sont invitées à s'y intéresser.

Environ 900 millions € seront disponibles pour les AdM sur la période de programmation, dont 350 millions mobilisés dans l'appel à projets 2014.

## **3. LES SERVICES DE TRANSPORT DE FRET DURABLES**

Cette nouvelle disposition définie par l'article 32 des lignes directrices RTE-T permettra de co-financer des « *projets d'intérêt commun qui fournissent des services de transport de fret efficaces utilisant les infrastructures du réseau global (...) et qui contribuent, en même temps, à la réduction des émissions de CO2 et d'autres incidences négatives* ».

Le programme Marco Polo n'ayant pas été reconduit, l'article 32 est désormais l'instrument de soutien aux services de transport durable. Il n'est pas conçu comme le remplaçant de Marco Polo, dont il se différencie en particulier par le fait qu'il ne vise pas à soutenir financièrement le report modal (comme

le transfert de camions sur des navires). Il ne permet donc plus de financer des aides au démarrage de nouvelles lignes maritimes.

Le 4 avril 2014, la Commission a clos une consultation publique visant à l'aider à configurer ce nouvel outil, et la CRPM a répondu à cette consultation. La publication par la Commission des résultats et des enseignements tirés de cette consultation n'est pas prévue avant octobre 2014. Pour autant, la Commission indique qu'elle en a tenu compte dans l'appel à propositions du 11 septembre 2014 sur l'article 32, lancé dans le cadre du programme de travail annuel 2014 du MIE (voir point 4 de la présente note).

Par comparaison avec Marco Polo, l'article 32 est considéré par la DG Move comme :

- moins contraignant : base légale simple, critères simplifiés, taux de cofinancement uniforme (20 %)
- plus flexible : l'appel à projets 2015 (et ainsi de suite pour chacun des appels annuels) pourra être différent de l'appel 2014
- plus basé sur des « business concepts » : et donc probablement moins accessibles à des entités publiques comme les autorités régionales
- moins bien doté financièrement : 60 millions € annuels en moyenne pour Marco Polo, 25 millions seulement en 2014 pour l'article 32. Mais cette enveloppe annuelle pourra aller croissant si la réussite est au rendez-vous.

Compte-tenu de la flexibilité et de l'adaptabilité de l'outil, la CRPM pourra promouvoir auprès de la Commission des adaptations d'une année sur l'autre et proposer dès l'appel 2015 des améliorations et faire en sorte que l'objectif suivant mentionné au point f de l'article 32 soient bien repris dans les appels à projets : « *désenclaver les zones de l'Union les plus fragiles et isolées, notamment les régions ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses* ». A ce sujet, la Commission considère que la suppression de la référence au report modal donne plus de chances aux projets « périphériques » qui ne parvenaient pas à atteindre les objectifs de volume requis par Marco Polo.

A l'inverse, les armateurs, les ports et les acteurs publics soucieux de « désenclavement maritime » pourraient légitimement considérer que la suppression des aides au démarrage pénalisera encore plus le mode maritime par rapport au mode routier (dans un contexte où la Directive Soufre impactera lourdement l'économie du transport maritime).

Par ailleurs, les experts des Régions pourront candidater pour être mandatés comme experts extérieurs (« external experts ») pour évaluer les réponses aux appels à propositions du MIE dédiés à l'article 32. Ces experts, choisis par la DG Move après appel d'offres, assisteront l'agence Innovation & Networks Executive Agency (INEA) qui procèdera à l'analyse des offres.

#### **4. LES APPELS D'OFFRES DU MIE SONT LANCES ...**

Les premiers appels à propositions « transports » du MIE ont été lancés le 11 septembre 2014 : [http://inea.ec.europa.eu/en/cef/cef\\_transport/apply\\_for\\_funding/cef\\_transport\\_call\\_for\\_proposals\\_2014.htm](http://inea.ec.europa.eu/en/cef/cef_transport/apply_for_funding/cef_transport_call_for_proposals_2014.htm)

Ils mobilisent un budget de 11,93 milliards €, soit 46 % de l'enveloppe du MIE pour la totalité de la période de programmation. Les actions financées sont basées sur le programme pluriannuel et le programme annuel 2014 du MIE adoptés par la Commission le 26 mars 2014. Les propositions sont à adresser avant le 26 février 2015.

Le tableau en annexe 2 détaille les différents objectifs du financement et leurs priorités.

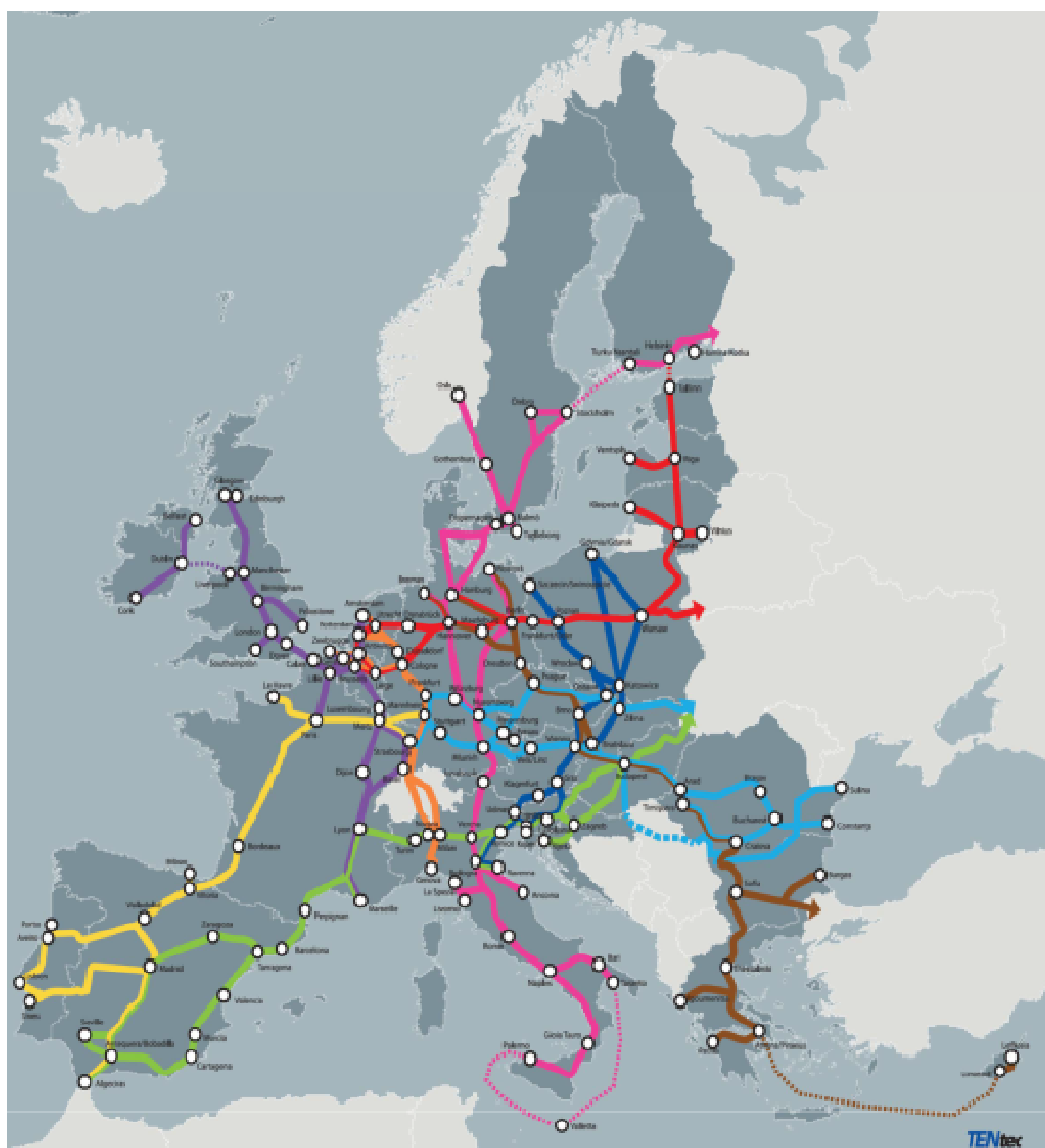
La DG Move et INEA organisent un « Info-Day » les 9/10 octobre 2014 pour présenter les priorités politiques et le contenu de chaque appel. Les Régions intéressées pourront également demander des précisions sur ces appels auprès du représentant de la DG Move lors de l'Assemblée Générale d'Umeå.

*"Proposals can be submitted to these calls by one or more Member States or, with the agreement of the Member States concerned, by international organisations, joint undertakings, or public or private undertakings or bodies*

*established in Member States (and exceptionally in neighbouring countries).*” Sur cette base, des Régions ou des groupes de Régions devraient pouvoir candidater. Les commissions géographiques de la CRPM peuvent jouer un rôle dans la préparation de propositions « interrégionales », pour des études notamment.

Une analyse détaillée devra être conduite par la CRPM pour mesurer dans quelle mesure l’impératif d’accessibilité est pris en compte dans les appels et leurs critères d’éligibilité, et le cas échéant proposer à la Commission des aménagements pour les prochains appels publiés à partir de 2015 (ceci tout en respectant le cadre législatif des textes du RTE-T et du MIE).

## ANNEXE 1 : LES CORRIDORS PRIORITAIRES DU MIE



### CORRIDORS

Baltic Adriatic  
 North Sea - Baltic  
 Mediterranean

Orient-East Med  
 Scandinavian - Mediterranean  
 Rhine - Alpine

Atlantic  
 North Sea - Mediterranean  
 Rhine - Danube

## ANNEXE 2

<b>2014 ANNUAL WORK PROGRAMME (Deadline for submission: 26 February 2015)</b>			
	Funding Objectives	Priorities	Maximum available budget*
<a href="#"><u>Annual Call</u></a>	<p>#1: Removing bottlenecks and bridging missing links, enhancing rail interoperability, and, in particular, improving cross-border sections</p> <p>#2: Ensuring sustainable and efficient transport systems in the long run, with a view to preparing for expected future transport flows, as well as enabling all modes of transport to be decarbonised through transition to innovative low-carbon and energy-efficient transport technologies, while optimising safety</p> <p>#3: Optimising the integration and interconnection of transport modes and enhancing the interoperability of transport services, while ensuring the accessibility of transport infrastructures</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projects on the Core Network</li> <li>• Projects on the Comprehensive Network</li> <li>• Projects to connect with neighbouring countries</li> <li>• Innovation</li> <li>• Freight transport services</li> <li>• Rail freight noise</li> <li>• Telematic applications</li> <li>• Accessibility</li> <li>• Core Network Nodes</li> <li>• Multimodal logistics platform</li> </ul>	<b>€930 million</b>
<b>2014 MULTI-ANNUAL WORK PROGRAMME (Deadline for submission: 26 February 2015)</b>			
<a href="#"><u>Funding Objective 1</u></a>	Removing bottlenecks and bridging missing links, enhancing rail interoperability, and, in particular, improving cross-border sections	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Core Network Corridors</li> <li>• Other sections of the Core Network                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rail Interoperability</li> <li>• ERTMS</li> </ul> </li> </ul>	<b>€6 billion</b>
<a href="#"><u>Funding Objective 2</u></a>	Ensuring sustainable and efficient transport systems in the long run, with a view to preparing for expected future transport flows, as well as enabling all modes of transport to be decarbonised through transition to innovative low-carbon and energy-efficient transport technologies, while optimizing safety	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innovation</li> <li>• Safe and secure infrastructure</li> </ul>	<b>€250 million</b>
<a href="#"><u>Funding Objective 3</u></a>	Optimising the integration and interconnection of transport modes and enhancing the interoperability of transport services, while ensuring the accessibility of transport infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SESAR</li> <li>• RIS</li> <li>• ITS for road</li> <li>• Motorways of the Sea</li> <li>• Core Network Nodes</li> <li>• Multimodal logistics platform</li> </ul>	<b>€750 million</b>
<a href="#"><u>Funding Objective 4</u></a>	Cohesion Fund allocation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Core Network Corridors</li> <li>• Other sections of the Core Network                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• ERTMS</li> <li>• Innovation</li> </ul> </li> <li>• Safe and secure infrastructure                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Motorways of the Sea</li> </ul> </li> </ul>	<b>€4 billion</b>

*\* includes Programme and Support Actions*