



**CPMR
CRPM**

Mme Violeta BULC
Commissaire en charge des Transports
Commission européenne
DG Mobilité et Transport
200, rue de la Loi
1049 BRUXELLES
BELGIQUE

Rennes, 16 janvier 2018

Réf. : VC –CRPMC0U180018

Madame la Commissaire,

Ce début d'année est l'occasion pour moi de vous adresser mes meilleurs vœux, au nom des 160 Régions maritimes de la CRPM et en mon nom personnel.

Cette année est cruciale pour l'avenir de la politique européenne des transports, puisque la Commission présentera ses propositions de cadre législatif et financier, en particulier à travers le règlement du MIE pour le post-2020.

Nous présenterons en mars prochain un ensemble de propositions portant sur l'ensemble du MFF, mais je souhaite d'ores et déjà vous faire part des priorités de nos Régions sur les transports, en prévision des débats internes à la Commission européenne qui vont précéder la publication des propositions législatives. Nous souhaitons également que s'engage une actualisation du Livre Blanc de 2011 sur les transports pour tenir compte de l'évolution des enjeux pour ce secteur et mettre ce document en cohérence avec les réorientations souhaitées de la politique de l'UE dans ce secteur.

La CRPM soutient les initiatives de la Commission visant à réduire l'impact climatique du secteur des transports

Le secteur des transports continue à connaître une croissance de ses émissions de GES. Ceci n'est ni acceptable, ni compatible avec les engagements du sommet de Paris ou les orientations du Livre Blanc de 2011.

Les régions maritimes sont les premières impactées par le réchauffement climatique. Nous soutenons donc l'action de la Commission auprès des instances internationales du transport maritime (OMI) et aérien (OACI) pour aboutir à des règles contraignantes à l'échelle mondiale. Nous soutenons également la mise en œuvre du principe pollueur/payeur dans le domaine du transport routier. La révision de la Directive Eurovignette va dans le bon sens, sous réserve que ses modalités ne pénalisent pas les périphéries et s'adaptent aux situations régionales.

... / ...

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

6, rue Saint-Martin - 35700 Rennes - FRANCE (Siège)
Tel. +33 (0)2 99 35 40 50 Email : secretariat@crpm.org
N°Siret : 530 548 361 00019

14, Rond-Point Schuman - 1040 Bruxelles - BELGIQUE
Tel. +32 (0)2 612 17 00 Email. secretariat@crpm.org
N° d'entreprise : 0886.494.18

www.cpmr.org

... / 2

La CRPM soutient également le niveau de priorité accordé par la Commission à l'innovation, la digitalisation et la multimodalité, car ceci contribue à une meilleure efficacité des transports et de la logistique, et donc à une réduction des émissions.

Ces priorités devront trouver se traduire dans le futur règlement du MIE.

Mais l'amélioration de l'accessibilité doit également devenir une priorité de la politique européenne des transports

Comme l'affirme le Livre Blanc de 2011, « restreindre la mobilité n'est pas une option ». La CRPM défend **le droit à la mobilité** des personnes et des biens, indépendamment de leur situation géographique. Ce droit fondamental, en particulier traduit dans l'article 4 du règlement du RTE-T, doit se traduire dans le MIE.

La CRPM regrette donc que la mise en œuvre du MIE depuis 2014 se fasse au détriment des régions périphériques et insulaires, situées à l'écart des corridors prioritaires. Elles sont désavantagées par une mise en œuvre centralisée et concurrentielle via des appels à projets. Seules celles situées sur le tracé des corridors participent à des forums consultatifs et les autorités régionales ne disposent de réels moyens d'intervention que via leurs autorités nationales, contrevenant au principe de **subsidiarité**.

La révision du règlement du MIE doit permettre un **rééquilibrage géographique** des soutiens et une **amélioration de la gouvernance**.

La révision du MIE et du réseau central du RTE-T doivent aller de pair

Alors que celle-ci n'est prévue par son règlement qu'à partir de 2023, l'UE ne peut pas faire l'économie d'une **révision du RTE-T à brève échéance**. Les critères du règlement actuel aboutissent en effet à définir un réseau central (prioritaire) qui réduit les possibilités de mobilité pour les périphéries et les îles. **Les critères** doivent être revus et gagner en **flexibilité**. Ceci permettra d'aboutir à des **cartes** du réseau central qui tiennent compte des priorités régionales.

Les commissions géographiques de la CRPM, organisées autour des bassins maritimes européens, vont travailler dès 2018 à la révision de ces cartes.

Il s'agit également d'anticiper sur les conséquences du **Brexit** sur les flux de transport, avec les risques de marginalisation de territoires comme l'Irlande. Si le RTE-T de 2020 reste celui de 2017, sa crédibilité en tant qu'instrument essentiel de programmation des réseaux de transport européen sera remise en cause.

Au-delà des Autoroutes de la Mer, il reste à définir une politique européenne du transport maritime à courte distance au service du report modal

Le report modal vers le transport maritime à courte et moyenne distance doit être encouragé car il contribue à la réduction des émissions. Étonnamment, le Livre Blanc de 2011 n'encourage pas le maritime comme alternative au mode routier pour les distances inférieures à 350 km. Il devra donc être actualisé sur ce point.

La Commission européenne considère les Autoroutes de la Mer comme « le volet maritime du RTE-T », définies par l'article 21 du règlement. La CRPM demande de longue date une évolution de cet article 21 pour le rendre plus **accessible aux ports du réseau global**, et ainsi aux **périphéries et aux îles**. Elle réitère cette revendication, **qu'elle passe par une évolution de la mise en œuvre** par acte délégué de la Commission **ou par une amélioration de cet article** dans le cadre de la révision du règlement RTE-T.

... / ...

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

6, rue Saint-Martin - 35700 Rennes - FRANCE (Siège)
Tel. +33 (0)2 99 35 40 50 Email : secretariat@crpm.org
N°Siret : 530 548 361 00019

14, Rond-Point Schuman - 1040 Bruxelles - BELGIQUE
Tel. +32 (0)2 612 17 00 Email : secretariat@crpm.org
N° d'entreprise : 0886.494.18

www.cpmr.org

Mais l'UE se doit d'aller plus loin que les seules Autoroutes de la Mer pour encourager le report modal des marchandises de la route vers la mer. Il s'agit de **soutenir le lancement de services maritimes** qui offrent une alternative soutenable au transport routier sur des distances courtes et moyennes, entre deux Etats membres, y compris pour le contournement de conurbations urbaines ou de massifs montagneux. Les règlements RTE-T et MIE doivent désormais, permettre ces encouragements financiers, dans le respect des règles européennes sur la concurrence. La CRPM invite à nouveau la Commission à accélérer – et concrétiser – sa réflexion sur un tel **nouvel outil basé sur un soutien à la demande** de transports (et non plus à l'offre comme le permettait Marco Polo)

Si son règlement rénové respecte ces principes d'équilibre territorial et modal, de contribution à l'effort climatique et de bonne gouvernance, la CRPM considère que le budget du MIE doit être au moins maintenu à son niveau actuel dans les perspectives budgétaires post-2020

En annexe de ce courrier figure une présentation synthétique des modifications que nous proposons d'introduire dans l'actuel règlement pour y concrétiser ces principes.

Nous nous tenons à votre disposition pour tout échange sur ces sujets,



Vasco CORDEIRO
Président de la CRPM
Président du Gouvernement des Açores



Evolutions souhaitées du règlement du MIE

1 - Contribution du MIE à l'effort climatique

1.1 - Révision à la hausse du pourcentage indicatif du budget MIE accordé à l'objectif de décarbonisation, actuellement fixé à 5 % (Annexe 1, partie IV, b))

1.2 – Soutien renforcé au développement du transport maritime

1.2.1 - Travaux dans les ports

Considérant que les ports sont par nature des infrastructures transfrontalières, porter à 40 % (et non plus 20 %) le plafond du taux de subvention pour les travaux dans les ports. Le taux variera entre 20 % et 40 % en fonction de leur niveau d'accessibilité, fixé sur base de la **nouvelle annexe du règlement définissant le critère d'accessibilité**. (Voir point 23)

Les ports appartenant au réseau global bénéficient tous du taux de 40 %, ainsi que les ports des régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques.

1.2.2 - Soutien mieux ciblé aux Autoroutes de la Mer (AdM)

Le règlement actuel prévoit un taux unique de 30 % pour les actions de soutien aux AdM. La CRPM propose un taux compris entre 30 % et 50 % en fonction du niveau d'accessibilité des ports impliqués dans les projets (cf nouvelle annexe sur l'accessibilité). Les régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques bénéficient toutes du taux de 50%.

1.2.3 - Nouvel instrument dédié aux services de transport maritime

De nouvelles dispositions du règlement, à définir avec les professionnels, doivent permettre de **soutenir le lancement de services maritimes** qui offrent une alternative soutenable au transport routier sur des distances courtes et moyennes. Ce nouvel outil serait basé sur **un soutien à la demande** de transports, dans le respect des règles européennes sur la concurrence.

2 - Contribution du MIE à l'amélioration de l'accessibilité

2.1 - Introduire l'accessibilité comme quatrième objectif sectoriel dans le règlement révisé (article 4.2 du règlement actuel)

Cet objectif viserait à améliorer l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment des régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques

Il se verrait dédié un pourcentage indicatif du budget du MIE révisé.

2.2 - Sécuriser la part du budget dédiée au réseau global du RTE-T

Le règlement révisé du MIE devra dédier un **% minimal (plancher)** de son budget à la réalisation du réseau global du RTE-T, et **non plus un plafond** (aujourd'hui fixé à 5 %).

2.3 - Introduire un critère transversal d'accessibilité

Une annexe du règlement révisé fixerait des critères, des barèmes et une modulation des taux de cofinancement du MIE en fonction des situations territoriales. Un earmarking serait introduit pour garantir un niveau de soutien aux catégories de territoires les moins accessibles. *(Cohérent avec le earmarking prévu pour le réseau global)*

2.4 - Revoir les tracés des corridors prioritaires

Les tracés des corridors (Annexe 1 du règlement MIE) seront revus pour mieux équilibrer la couverture du territoire européen. La CRPM a fait des [propositions précises](#) sur ce point en juin 2017.

3 - Améliorer la gouvernance de la mise en œuvre du MIE

Sans porter atteinte à l'efficacité actuelle de la gestion du MIE, la gouvernance de sa mise en œuvre en sera améliorée pour mieux répondre aux enjeux territoriaux.

3.1 - Supprimer la déclaration de la Commission inscrite en préambule du règlement actuel qui réserve aux seuls Etats Membres la prérogative de présenter des projets pour un financement

3.2 - Introduire un article précisant la participation des autorités régionales à la comitologie à la sélection des projets, et à diverses modalités de mise en œuvre qui interfèrent avec leurs prérogatives

3.3 - Coordonner les interventions de différents instruments européens dans le soutien aux infrastructures

Certains types de projets d'infrastructures de transport sont actuellement éligibles à plusieurs fonds européens, notamment MIE, Fonds de Cohésion et FEDER (y compris Interreg). Si cette situation perdure après 2020, les nouveaux règlements des fonds après 2020 doivent faire en sorte que les taux de cofinancement soient identiques pour un même type de projet quel que soit le fond.

L'achèvement du RTE-T, en 2030 pour le réseau central et en 2050 pour le réseau global, doit constituer un objectif partagé par toutes les Directions Générales concernées de la Commission européenne, en particulier les DGs Move et Regio. Ceci passe en particulier par une participation de la DG Regio à la planification des corridors prioritaires et de leurs connexions avec le réseau global et avec les infrastructures à l'échelle régionale/locale.