



REVISION DU MIE POST-2020 : PRINCIPES SOUTENUS PAR LA CRPM

(Approuvée par le Bureau Politique de la CRPM, 10 mars 2017, Gozo-Malte)

Le règlement du Parlement et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE) sera revu pour la prochaine période de programmation. La Commission européenne a commencé à préparer cette révision, et devrait publier une proposition législative en 2018.

Ce règlement est de la plus grande importance pour les Régions de la CRPM, car il fixe les règles d'éligibilité et les taux de cofinancement des différents types de projets de transport et les pourcentages des ressources budgétaires entre les objectifs.

Ce projet de position politique porte sur le contenu des modifications à apporter au règlement MIE actuel. Il propose une intégration dans le futur règlement des principes défendus par la CRPM : amélioration de l'accessibilité des territoires, contribution des réseaux de transport à la cohésion territoriale, soutien aux ports et aux transports maritimes. Certaines propositions devront encore être précisées d'ici à la fin 2017, en s'enrichissant des résultats des débats internes et d'éclairages extérieurs nécessaires sur certains sujets.

Il sera en outre complété dans les prochains mois par un projet de position, élaboré avec les commissions géographiques de la CRPM, sur le volet géographique du MIE, tel que défini par l'Annexe 1 du règlement actuel : tracé des 9 corridors prioritaires et liste des « autres tronçons prioritaires » du réseau central du RTE-T. Cette Annexe 1 devra notamment être amendée pour que les corridors prioritaires tiennent compte des infrastructures, en particulier portuaires, qui se situent autour d'eux, notamment dans le réseau global. Ces infrastructures jouent, en effet, un rôle clé pour alimenter les corridors.

1. Une révision dans un contexte encore imprécis

1.1. Le MIE, un instrument récent qui couvre trois secteurs

A l'échelle de temps des politiques européennes, le MIE est un instrument récent, puisqu'il n'est mis en œuvre que depuis 2014. Sa principale innovation réside dans son soutien à trois secteurs distincts, chacun d'entre eux relevant d'une Direction Générale spécifique de la Commission européenne : transports, énergie, télécommunications.

La forme que ce dispositif prendra après 2020 n'a pas encore été décidée. A l'heure actuelle, la Commission consulte les parties prenantes dans le cadre d'une évaluation du MIE à mi-parcours. Elle a lancé un questionnaire en ligne en novembre¹ et devrait présenter un rapport final sur le résultat de cette évaluation devant le Parlement et le Conseil pour septembre 2017. Ultérieurement, une étude d'impact sera lancée plus spécifiquement sur le futur du programme après 2020.

1.2. Des inconnues sur la structure du futur règlement et sur le calendrier

En l'attente des propositions de la Commission suite à cette consultation, il serait prématuré pour la CRPM de préparer des positions très détaillées, tant que les incertitudes suivantes – parmi d'autres – ne sont pas levées :

- **Un Fonds européen dédié aux transports** après 2020, ou la poursuite d'un Fonds en trois volets – dont les transports – comme dans le MIE actuel ?
- **La part relative des prêts et des subventions dans ce futur budget transports.** La volonté de la Commission de promouvoir les instruments financiers – en complément des « subventions pures » - s'applique au secteur des transports. La Commission vient ainsi de lancer un appel à projets « blending » visant à mobiliser conjointement des subventions du MIE (à hauteur d'1 milliard d'euros) et des financements privés ou des financements des Banques nationales de développement / de la Banque européenne d'investissement, y compris dans le cadre d'EFSD.
- **Le calendrier** concernant le futur cadre financier pluriannuel reste imprécis, entre aujourd'hui et 2018, année au cours de laquelle la Commission formalisera ses propositions législatives. Le Brexit contribue à ces incertitudes puisqu'il impactera à la baisse le budget de l'UE, sans savoir a priori quelles politiques seront les plus concernées par des réductions budgétaires
- **Le Parlement européen** est co-législateur sur la révision du MIE, mais les modalités selon lesquelles il préparera l'échéance (rapport d'initiative ?) ne sont pas encore connues. **Le Conseil** devrait quant à lui commencer à se saisir du dossier au début de la présidence estonienne de l'UE au second semestre 2017.

Les propositions de la CRPM se préciseront au fur à mesure de la clarification du contexte et du calendrier, et elles se nourriront en particulier des évaluations conduites par la Commission européenne.

1.3. Une évaluation territoriale des « débuts » du MIE est nécessaire

Un élément d'analyse est aujourd'hui manquant : la répartition géographique des crédits alloués par le MIE depuis 2014. S'il est connu que 95 % du budget a été alloué à des projets liés aux 9 corridors prioritaires, la répartition plus fine de ce montant n'est pas rendue publique. Il n'est donc pas possible

¹ Le secrétariat général de la CRPM y a répondu le 6 février après débat lors du groupe de travail transports du 27 : [Réponse CRPM](#)

de mesurer en quoi et dans quelle mesure des types de territoires ou des modes de transport (le transport maritime par exemple) ont été favorisés ou défavorisés.

La CRPM souhaite disposer de cette analyse objective pour mieux argumenter ses propositions. Des démarches sont conduites auprès du Parlement européen pour l'inviter à financer une telle évaluation territoriale de la mise en œuvre du MIE. Cette requête est également mentionnée dans le projet de [déclaration écrite](#) du Parlement européen sur la nécessité pour le RTE-T de soutenir la desserte des régions.

L'avenir du MIE et de son financement après 2020 est incertain.

D'ici à 2018, la CRPM suivra avec vigilance la préparation de la proposition législative d'un instrument rénové. Elle prendra en compte les évaluations et analyses préparatoires conduites par la Commission.

Elle invite le Parlement à prendre l'initiative d'une évaluation quantitative et qualitative de la mise en œuvre du MIE depuis 2014, du point de vue de sa contribution à la réduction des disparités d'accessibilité entre les territoires.

2. Introduire la cohésion territoriale dans le futur règlement

2.1. L'accessibilité parmi les « objectifs sectoriels spécifiques » pour les transports

Trois objectifs sont décrits dans l'article 4.2 du règlement actuel. L'amélioration de l'accessibilité des territoires n'en fait pas partie. Ceci contrevient à l'article 4 du règlement RTE-T, qui assigne cette politique l'objectif de « *contribuer à l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment des régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques.* ». **L'amélioration de l'accessibilité pourrait donc être introduite comme quatrième objectif.**

Chacun des trois objectifs actuels se voit réserver un pourcentage indicatif du budget MIE². L'objectif « accessibilité » devra également être accompagné d'un chiffrage indicatif. La CRPM pourra en proposer le niveau lors d'une prochaine étape.

Un critère d'accessibilité devra en outre être défini et introduit comme annexe dans le futur règlement : voir chapitre 4 de ce document.

Proposition de la CRPM

- Introduire dans le règlement révisé un quatrième objectif sectoriel : accessibilité et connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment des régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques ;
- Cet objectif s'appuiera sur un critère d'accessibilité défini dans une annexe du règlement ;
- Il se verra dédié un pourcentage indicatif du budget du MIE révisé.

² 80 % pour goulets d'étranglement, interopérabilité ferroviaire, liaisons manquantes, tronçons transfrontaliers, 5% pour systèmes de transport durable et efficaces à long terme 15 % pour intégration, interconnexion, interopérabilité

2.2. Sécuriser la part du budget dédiée au réseau global du RTE-T³

Dans le règlement actuel, la part du MIE allouée au réseau global est **plafonnée** à 5 %. Compte-tenu de la forte représentation des projets périphériques dans ce réseau global, du rôle essentiel que joue le réseau global pour alimenter le réseau central et les corridors, et du caractère crucial que revêt ce réseau pour assurer l'accessibilité des périphéries, la CRPM se doit de présenter une contre-proposition.

Une première étape proposée est de substituer le principe d'un **plancher** (un minimum) à celui d'un **plafond** (un maximum).

Il reste à fixer le niveau de ce plancher. Les débats tenus sur ce point lors de la réunion du groupe de travail transports de la CRPM n'ont pas permis de conclure à une position commune sur ce point. D'ici au démarrage effectif des négociations sur le futur MIE, la CRPM proposera une position.

Proposition de la CRPM

Le règlement révisé du MIE devra dédier un % minimal de son budget à la réalisation du réseau global du RTE-T.

3. Renforcer le soutien du MIE au transport maritime

3.1. Financement des projets portuaires

Le taux de subvention pour des travaux dans les ports est aujourd'hui fixé à 20 %. Par comparaison, ce taux est de 40% pour les projets ferroviaires et fluviaux transfrontaliers. Considérant que les ports sont par nature des infrastructures transfrontalières, ils pourraient être alignés sur ce taux de 40 %. Toutefois, les situations des ports et leurs capacités financières sont à l'évidence très diverses. Leur localisation, au cœur de « ranges » très actifs, ou à l'inverse en marge de tels courants de trafic, détermine largement leur rentabilité et leur capacité d'investissement. Un taux unique de cofinancement ne paraît donc pas rationnel.

Proposition de la CRPM

Le plafond du taux de subvention pour les travaux dans les ports est porté à 40%. Le taux variera entre 20% et 40% en fonction de leur niveau d'accessibilité, fixé sur base de l'annexe du règlement définissant le critère d'accessibilité.

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

³ Le « réseau global » correspond au deuxième niveau de priorité de la politique RTE-T ; il doit être achevé en 2050, alors que le « réseau central » doit l'être pour 2030

3.2. Autoroutes de la Mer (AdM)

Le règlement actuel prévoit un taux unique de 30 % pour les actions de soutien aux AdM. La CRPM et sa Commission des îles ont déjà pris des positions demandant de moduler ce taux en fonction de critères territoriaux. Le Detailed Implementation Plan des AdM publié par la Commission en juin 2016 envisage d'ailleurs la possibilité d'un taux préférentiel pour les Régions Ultrapériphériques (RUPs).

Selon le même principe que pour les financements portuaires, la CRPM pourrait proposer un taux compris entre 30 % et 50 % selon les situations des ports impliqués dans les projets d'AdM.

Proposition de la CRPM

Le taux de subvention pour les actions de soutien aux AdM s'établit entre 30% et 50% en fonction du niveau d'accessibilité des ports impliqués dans les projets – en référence à l'annexe du règlement définissant le critère d'accessibilité.

Les régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques bénéficient du taux de 50%.

3.3. Soutien aux services de transport maritime

Le « package » actuel RTE-T/MIE ne prévoit pas le financement de services de transport maritime. Le programme Marco Polo soutenait le lancement de nouveaux services, mais il a été arrêté en 2013 par la Commission européenne et ne trouve plus d'équivalent dans la « boîte à outils » actuelle. De tels services peuvent -certes- être financés **par des aides d'Etat**, dans le respect des règles européennes de concurrence, **mais pas par l'UE**.

Seul l'article 32 du RTE-T permet de soutenir le déploiement de services innovants de transport de fret. Il compte d'ailleurs parmi ses objectifs celui de « *désenclaver les zones de l'Union les plus fragiles et isolées, notamment les régions ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses* ». Ces actions sont financées à hauteur de 20 % par le MIE. Mais en pratique, cette disposition peu connue et mal financée est très peu utilisée depuis 2014.

Cette absence d'instrument dédié au transport maritime pénalise le développement de liaisons *avec* les régions périphériques et *entre* elles. Le risque pris par un armateur pour lancer un service régulier et la difficulté de le rentabiliser sont importants compte-tenu de volumes de trafic réduits. C'est également une limite de la politique des Autoroutes de la Mer.

La présidence maltaise de l'UE fait du transport maritime une de ses priorités. La CRPM sera attentive aux avancées atteintes sur ce sujet pendant ce semestre. Elle prendra en compte les positions des professionnels du transport maritime et soutiendra les initiatives pertinentes dans le cadre des négociations qui s'ouvrent.

4. Nécessité de critères d'accessibilité objectifs et incontestables

4.1. Des critères aptes à répondre à des situations diverses

La CRPM regroupe des régions dans des situations très diverses en termes de « handicaps » d'accessibilité, parmi lesquelles :

- des régions périphériques,
- des régions insulaires,
- des régions ultrapériphériques,
- des régions qui font face à des situations climatiques hivernales qui rendent le transport difficile,
- des régions septentrionales à faible densité,
- des régions marquées par de nombreuses zones humides,
- et des régions qui cumulent plusieurs des caractéristiques ci-dessus.

La campagne lancée en 2014 a permis une sensibilisation des institutions à la nécessité de prendre en compte le paramètre « accessibilité » dans la politique européenne des transports. Pour autant, la CRPM doit préciser cette notion d'accessibilité – faute de quoi son message pourrait s'apparenter à du « wishful thinking ». Il lui revient donc d'être en mesure de proposer des critères, des barèmes et une modulation des taux de cofinancement du MIE en fonction des situations territoriales. Ces éléments pourraient prendre la forme d'une annexe au futur règlement MIE.

4.2. Des bases juridiques, statistiques et cartographiques existent

Parmi les textes de la législation européenne qui prennent en compte tout ou partie de ces situations, on peut citer :

- Article 174 du TFUE : « *l'Union vise à réduire l'écart entre les niveaux de développement des diverses régions et le retard des régions les moins favorisées. Parmi les régions concernées, une attention particulière est accordée aux zones rurales, aux zones où s'opère une transition industrielle et aux régions qui souffrent de handicaps naturels ou démographiques graves et permanents telles que les régions les plus septentrionales à très faible densité de population et les régions insulaires, transfrontalières et de montagne* » ;
- Article 349 du TFUE sur les RUPs : « *Les mesures (...) portent notamment sur les politiques douanières et commerciales, la politique fiscale, les zones franches, les politiques dans les domaines de l'agriculture et de la pêche, les conditions d'approvisionnement en matières premières et en biens de consommation de première nécessité, les aides d'État, et les conditions d'accès aux fonds structurels et aux programmes horizontaux de l'Union.* » ;
- Le règlement RGEC sur les aides d'Etat prévoit des dispositions spécifiques en matière de transport pour les « *régions périphériques* » : *les régions ultrapériphériques, Malte, Chypre, Ceuta et Melilla, les îles appartenant au territoire d'un État membre et les zones à faible densité de population* » ;
- L'article 4 du règlement RTE-T, déjà cité.

Des travaux d'experts et de chercheurs ont déjà été conduits sur la notion d'accessibilité. Parmi ceux-ci, les études et les cartes produites par l'observatoire européen ESPON⁴.

⁴ « Transport Accessibility at Regional/Local Scale and Patterns in Europe » TRACC – 06/02/2015
http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/AppliedResearch/TRACC/FR/TRACC_FR_Volume1_ExS-MainReport.pdf

Dans le domaine spécifique du transport aérien, un « indicateur de connectivité » est à l'étude, sous les auspices d'Eurocontrol, organisation intergouvernementale européenne pour la sécurité de la navigation aérienne.

Par ailleurs, même s'ils sont moins directement corrélés aux questions de transport, de nouveaux indices développés récemment, comme l'indice de progrès social (disponible au niveau NUTS II), pourraient se nourrir d'un indicateur d'accessibilité. Celui-ci pourrait donc être utilisé dans d'autres politiques communautaires.

D'autres sources et expertises sont à prendre en compte.

Dans un contexte marqué par la diversité des situations parmi les Régions membres, le Secrétariat Général préparera une proposition de critères et de barèmes qui permettront à la CRPM de prendre part à la négociation sur contenu « accessibilité » du MIE à partir de 2018. Il s'appuiera pour ce faire sur les contributions de ses Régions et, en tant que de besoin, d'experts européens reconnus.

5. Adaptation du règlement sur le volet ferroviaire

Les adaptations à apporter au règlement MIE proposées ci-dessus portent sur les questions d'accessibilité et de transport maritime, qui sont les priorités de la CRPM dans le secteur des transports. D'autres adaptations pourront être proposées par la CRPM, à partir des demandes exprimées par les Régions. Lors de la réunion du groupe de travail transports du 27 janvier, il a ainsi été proposé d'amender le règlement sur un point spécifique relatif au **transport ferroviaire**.

Le RTE-t doit contribuer à la création d'un espace européen unique des transports efficient et durable à travers l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux de transport nationaux. L'interopérabilité est l'aptitude de l'infrastructure à permettre des flux de circulation sûrs et **ininterrompus**.

Dans la péninsule ibérique, l'écartement des rails, sauf pour les lignes à grande vitesse, est différent du reste de l'UE. Ceci constitue un empêchement majeur à l'interopérabilité du transport fret ferroviaire européen. Or, l'interopérabilité est d'une importance capitale pour les projets ferroviaires, notamment transfrontaliers.

La CRPM pourrait proposer un amendement de l'article 4 du règlement MIE (visant à « supprimer les goulets d'étranglement, renforcer l'interopérabilité ferroviaire... »). Il permettrait de ne pas retarder l'adaptation à l'écartement UIC (standard européen) de la partie existante du réseau ferroviaire espagnol et portugais appartenant au réseau central RTE-T.

Proposition de la CRPM

L'indicateur v) de l'article 4 – 2. a)* est supprimé, car il ne contribue pas à imposer l'écartement UIC au réseau existant, à l'encontre des objectifs du RTE-T.

* « 2. Dans le secteur des transports, le MIE apporte un soutien aux projets d'intérêt commun définis à l'article 7, paragraphe 2, qui poursuivent les objectifs énoncés ci-après (...) :

a) supprimer les goulets d'étranglement, renforcer l'interopérabilité ferroviaire, établir les liaisons manquantes et, en particulier, améliorer les tronçons transfrontaliers. La réalisation de cet objectif est appréciée en fonction :

(...)

v) de la longueur du réseau ferroviaire dans l'Union modernisé conformément aux exigences visées à l'article 39, paragraphe 2, du règlement (UE) n o 1315/2013 »



Personne à contacter : Patrick ANVROIN, Directeur CRPM

Email : patrick.anvroin@crpm.org

La Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM) rassemble environ 160 Régions issues de 25 États de l'Union européenne et au-delà.

Représentant près de 200 millions de citoyens, la CRPM agit en faveur d'un développement plus équilibré du territoire européen.

Elle opère à la fois comme un *think tank* et un lobby pour les Régions. Son principal objectif se concentre sur la cohésion sociale, économique et territoriale, les politiques maritimes et l'accessibilité.

www.cpmr.org

CONTACT :

6, rue Saint-Martin, 35700 Rennes
Tel: + 33 (0)2 99 35 40 50

Rond-Point Schuman 14, 1040 Brussels
Tel: +32 (0)2 612 17 00

Email: Secretariat@crpm.org; Website: www.cpmr.org

Réf. : CRPMPPP170001