



Transports et accessibilité : Perspectives d'action pour la CRPM

La CRPM poursuit son travail d'analyse de l'évolution et des perspectives de la politique européenne des transports, sur la base des priorités qu'elle s'est fixées de longue date : contribution à la cohésion territoriale et à l'accessibilité, soutien au transport maritime durable, place des Régions dans la mise en œuvre des instruments européens.

La Commission européenne prépare le cadre législatif et financier de la politique des transports pour la période post-2020, préalable à une période de négociation pendant laquelle le Parlement européen jouera un rôle-clé, au titre de la codécision.

La première partie de cette note s'inscrit dans la préparation des contributions de la CRPM pour les phases successives de cette négociation.

La note détaille ensuite les actions et les perspectives de travail sur les thèmes et les modes de transport suivis par la CRPM, ses commissions géographiques et son groupe de travail transports.

1. MIE et RTE-T post-2020 : comment améliorer la situation des périphéries maritimes ?

1.1 Une mobilisation de la CRPM sur la durée, qui s'accélère en 2017

Depuis 2014 (et dès 2012 s'agissant du RTE-T), la CRPM n'a de cesse de manifester son regret :

- De l'hyper-concentration du budget du MIE sur 9 corridors prioritaires, dont la couverture géographique est insuffisante
- Des critères qui définissent le réseau central RTE-T et donc les cartes qui traduisent ces critères
- De la « timidité » de la politique des Autoroutes de la Mer

En 26, la CRPM a suscité un projet de [déclaration du Parlement](#) sur la contribution du RTE-T à l'accessibilité régionales.

En [mars](#) et [juin](#) 2017, la CRPM a publié et diffusé auprès des institutions des propositions précises pour que le règlement du MIE post-2020 (MIE II) corrige ces entorses au principe de cohésion

territoriale. Au-delà des seuls principes, elle a également proposé des améliorations des tracés des corridors prioritaires, sur la base des contributions de ses commissions géographiques.

1.2 Janvier/mars 2018 – sensibilisation de la Commission et du Parlement sur le MIE II

Le 16 janvier, le Président de la CRPM a adressé à la Commissaire européenne Violeta Bulc ([voir courrier](#)) et à la Présidente de la Commission Tran du Parlement un courrier détaillé rappelant les priorités de la CRPM.

Ces priorités sont intégrées au projet de [position politique de la CRPM sur l'ensemble du MFF](#), en débat lors du Bureau Politique de Patras.

Dans un contexte de forte pression sur les budgets de nombre de politiques européennes après 2020, la CRPM considère que « *si son règlement rénové respecte ces principes d'équilibre territorial et modal, de contribution à l'effort climatique et de bonne gouvernance, le budget du MIE doit être au moins maintenu à son niveau actuel dans les perspectives budgétaires post-2020* »

Le projet de position politique aborde également l'articulation entre les futurs règlements du MIE et du FEDER. Aujourd'hui, ces deux fonds co-financent les infrastructures de transport, et notamment celles qui appartiennent au réseau global du RTE-T, particulièrement important pour les périphéries. La Commission souhaite – à juste titre – clarifier les interventions respectives des différents fonds, et éliminer les duplications. Dans ce contexte, la CRPM sera très attentive au niveau de soutien accordé au réseau global dans le futur dispositif.

1.3 Négociation du MIE II

1.3.1 Le futur règlement

La Commission prévoit de publier un projet de règlement MIE II en début d'été. Le Parlement nommera ensuite ses rapporteurs. La CRPM entreprendra les analyses, prendra les contacts et mènera les actions appropriées pour que ses positions soient prises en compte lors de la procédure de codécision. Il en ira de même pour les articles du règlement du FEDER traitant des transports.

1.3.2 L'annexe du règlement sur les corridors et autres sections prioritaires

Les Commissions Géographiques de la CRPM ont beaucoup œuvré à la préparation [d'amendements à cette annexe](#), qui sera négociée en même temps que le corps du règlement. Les Etats ont de leur côté adressé leurs propres priorités et les discutent avec la Commission. L'objectif de la DG Move est de proposer un projet de modification des neuf corridors pour la fin mars.

La CRPM et ses commissions géographiques suivront ce processus de façon proactive, et pourront intervenir, en particulier lorsque le projet d'annexe sera publié (début été 2018). Les contacts à privilégier seront alors les rapporteurs désignés par le Parlement.

1.3.3 L'absence d'évaluation territoriale du MIE I

La CRPM demande depuis 2015 une évaluation territoriale de la mise en œuvre du MIE I. Puisque sa priorité n'est pas l'amélioration de l'accessibilité, la Commission n'entreprend pas cet exercice, alors qu'elle seule (et son agence INEA) dispose des données nécessaires. L'[évaluation à mi-parcours du MIE transports](#) qu'elle a publié le 14 février 2018 apporte aucun éclairage à ce sujet ... Cette requête a également été adressée à la Présidence de la Commission Transports du Parlement.

Alors que 96 % de l'enveloppe du MIE transports a déjà été allouée, au bout de seulement 3 ans de programmation, il est crucial de connaître précisément les types de territoires qui ont été insuffisamment soutenus. Ceci permettra de formater le MIE II sans reproduire cette « injustice », en prévoyant des garde-fous adaptés dans le règlement et ses annexes.

1.4 Révision du RTE-T : anticiper les échéances

Le RTE-T actuel a été basé sur une méthodologie développée dans un « [commission staff working document](#) » de janvier 2011. Cette méthodologie n'a été mise en œuvre qu'avec un très faible degré de flexibilité, ce qui donne lieu à un réseau très déséquilibré au détriment des îles et des périphéries. Très peu de ces territoires se retrouvent en effet intégrés au réseau central, lequel bénéficie de plus de 95 % des crédits du MIE I.

Le règlement du RTE-T prévoit une révision de la mise en œuvre du réseau central « avant la fin 2023 ». Compte-tenu des évolutions de trafic au cours de la décennie et surtout de la perspective du Brexit, il est à l'évidence nécessaire de procéder à cette révision bien en amont de cette date-butoir. S'agissant du Brexit, il n'est pas encore possible d'anticiper avec précision son impact sur le RTE-T au Royaume-Uni, mais il aura assurément un impact, qui se traduira sur les cartes.

A plusieurs reprises, la CRPM a demandé à la Commission de revoir le RTE-T avant 2023, et il semble que ce message ait reçu un écho favorable. Pour la CRPM, une telle révision devrait aller au-delà d'un seul « toilettage » des cartes, mais bien s'attacher aux critères et à la méthodologie. Elle permettrait en outre d'ouvrir plus largement aux ports du réseau global l'article 21 du règlement RTE-T, celui qui définit les Autoroutes de la Mer.

Le chantier de la révision du RTE-T a fortement mobilisé pour les Régions et les Commissions géographiques en 2011/2012. Il devra être relancé, sous la coordination du Secrétariat Général et du groupe transports. Certaines commissions géographiques l'ont déjà intégré à leur plan de travail sur les transports.

En résumé ...

Les propositions de la CRPM sur le financement européen des infrastructures seront intégrées à la position d'ensemble sur le MFF adoptées par le Bureau Politique le 8 mars à Patras

Elles s'appuient sur les positions adoptées en 2017, et rappelées le 16 janvier par le Président de la CRPM à Mme la Commissaire Bulc et à Mme Delli, Président de la Commission Tran du Parlement.

Elles seront défendues pendant la période de négociation du règlement MIE II, à partir de juillet 2018, en particulier auprès des rapporteurs du Parlement.

Les Régions et les Commissions géographiques sont invitées à un suivi proactif de la négociation des corridors prioritaires.

Il semble que la révision du règlement actuel du RTE-T débutera bien avant 2023, notamment sous l'effet du Brexit. Sous la coordination du secrétariat général et du groupe transports de la CRPM, les commissions géographiques sont donc invitées à lancer un travail de révision du réseau central du RTE-T

2 Préparation de la troisième génération des plans d'action des corridors actuels

La Commission européenne et les coordinateurs des corridors préparent la troisième génération des plans d'action des corridors **actuels** (*cet exercice n'est pas directement connecté à la révision des tracés des corridors évoquée plus haut*). L'objectif de la Commission est de les adopter pour la fin mars, et de les présenter lors des TEN-T Days de Ljubljana, du 25 au 27 avril 2018.

Les forums des corridors se réuniront ensuite les semaines du 18 juin et du 15 octobre.

Les commissions géographiques de la CRPM sont invitées à suivre l'avancée de la programmation des corridors actuels et à encourager leurs Régions-membres à prendre une part active aux réunions des forums.

3 Promotion du transport maritime durable

3.1 Contexte

La CRPM promeut le transport maritime pour plusieurs raisons :

- À l'évidence, c'est une priorité pour des Régions maritimes dépendantes de ce mode de transport pour leur accessibilité et donc pour leur développement économique et la mobilité de leurs citoyens
- Même si ses émissions continuent à augmenter et que les efforts de décarbonisation du secteur sont à développer, c'est aussi un mode de transport moins émetteur de GES que le transport routier. A ce titre, c'est donc un mode à promouvoir comme alternative au routier pour le transport à courte et moyenne distance (Short Sea Shipping). Il contribue en outre à désengorger les routes, avec des effets bénéfiques sur la pollution et la sécurité des personnes.

L'Union Européenne est active sur le verdissement du transport maritime, notamment mais pas exclusivement via :

- La Déclaration de la Vallette du 27 mars 2017 établissant les priorités de l'UE en matière de transport maritime jusqu'à 2020, qui dédie un volet conséquent à la décarbonisation
- La mobilisation du MIE pour l'investissement dans des combustibles alternatifs de ravitaillement
- La publication par la Commission, le 16 janvier 2018, d'une proposition de révision de la Directive de 2000 sur les installations portuaires de réception des déchets des navires (déchets plastiques en particulier)

En revanche, la Commission persiste à ne pas encourager financièrement le report modal depuis la route vers les modes durables comme le maritime. Le règlement du MIE actuel permet pourtant de financer des expérimentations de modalités de soutien qui n'entravent la concurrence entre les armateurs, à l'exemple des Ecobonus. Mais malgré un intérêt des armateurs européens (ECSA) et d'autres acteurs professionnels réunis par la Commission au sein du forum ESSF, et malgré le lancement du projet Medatlantic Ecobonus pourtant financé par le MIE, aucune initiative n'est prise par la Commission.

3.2 Propositions et actions de la CRPM

3.2.1 Relance du soutien au report modal

La CRPM réitère cette demande de relance dans le cadre de la préparation du MIE II (courriers et prises de position déjà citées plus haut). Elle adressera à la Commission une demande d'information sur les conclusions du projet Medatlantic Ecobonus, ainsi qu'aux Ministères espagnol (chef de file), français, italiens et portugais des transports, partenaires de ce projet.

Elle invite le Parlement européen à proposer une expérimentation sur une façade ou un bassin maritime-test dans le cadre de ses dispositifs [« projets-pilotes »](#) ou [« actions préparatoires »](#). Cette demande a déjà été exprimée à la Commission Transports du PE et sera réitérée. Elle a par ailleurs retenu l'attention du cabinet de Mme la Commissaire Bulc.

La CRPM demande également une actualisation du Livre Blanc de 2011 sur les transports, visant à réintégrer le report modal et la promotion effective du Short Sea Shipping parmi les priorités de la politique de transport, en tant que contribution aux objectifs climatiques de l'UE¹.

3.2.2 Autoroutes de la Mer (AdM) : attentes vis-à-vis du *Detailed Implementation Plan* et du prochain appel à projets

Les priorités de la CRPM sont détaillées dans la [note technique de février 2017](#) : « Autoroutes de la Mer (AdM) : contribution à la révision de leurs priorités et de leur mise en œuvre ». Elles sont intégrées aux positions sur le MFF post-2020.

Pour le court terme, le coordinateur européen, Brian Simpson, devrait divulguer début mars 2018 une version actualisée du *Detailed Implementation Plan* de juin 2016. Il conviendra d'analyser dans quelle mesure les propositions de modifications faites par la CRPM auront été prises en compte. Un appel à projets AdM/MIE devrait être lancé par la DG Move au printemps 2018. Ce sera le dernier appel pour la période de programmation actuelle. Il s'agira là aussi d'examiner si les termes de cet appel permettront aux îles et aux périphéries d'y concourir avec de réelles chances de succès.

3.2.3 Faire reconnaître les ports comme des entités transfrontalières

Les priorités de la CRPM en matière de soutien financier aux ports sont également intégrées aux positions sur le MFF post-2020.

La CRPM considère que les ports sont *par nature* des entités transfrontalières. A juste titre, les projets transfrontaliers bénéficient déjà d'un haut niveau de priorité du MIE, qui se traduit par un taux de co-financement préférentiel de 40 %. Par contraste, les travaux dans les ports ne bénéficient que d'un taux de 20 %. Un alignement des taux est à réaliser pour le post-2020 (MIE II).

3.2.4 Permettre les échanges entre Régions, Commissions géographiques, ONGs et DG Move sur les développements durables en matière de transport maritime

Lors de sa réunion du 28 novembre 2017 à Bruxelles, le groupe de travail transports de la CRPM a dédié une session au transport durable. Elle a permis de recueillir le point de vue d'une ONG de référence (TFE, Transport and Environment) sur la politique et l'actualité du dossier transports et environnement au niveau de l'UE. Elle a également bénéficié d'une présentation de politiques et d'initiatives régionales dans ce domaine à l'échelle de la Commission Mer du Nord de la CRPM. (Ces

¹ Le Livre Blanc de 2011 ne considérait pas le transport maritime comme une alternative valide au transport routier pour des distances inférieures à 300 km)

présentations sont disponibles ici : <http://cpmr.org/event/cpmr-intercommission-working-group-on-transport-2/>)

Ce type d'échange doit être poursuivi, car il permet de développer l'expertise collective de la CRPM sur un sujet qui sera au cœur de l'agenda transports européens des prochaines années.

La prochaine réunion du groupe transports de la CRPM pourrait à nouveau dédier une session à cette thématique et à des échanges entre les commissions géographiques sur ces sujets. Parmi d'autres, les thèmes d'actualité suivants semblent pertinents pour des présentations et échanges :

- Régions en zones SECA/ régions qui passeront à un taux de soufre maximum de 0,5 % pour les carburants maritimes au 1er janvier 2020 ;
- Mer du Nord et Baltique, zones NECA (NOx) à partir du 1er janvier 2021 ;
- Développement de l'électricité à quai dans les ports ;
- Nouvelles sources d'énergie pour les navires : hydrogène, batteries, ...

En résumé ...

La CRPM demande une relance de la politique européenne de soutien au report modal, et donc de soutien au transport maritime à courte et moyenne distance. Elle devrait se traduire par une actualisation du Livre Blanc de 2011 sur les transports et s'appuyer sur des expériences pilotes soutenues par le Parlement Européen.

Une politique des Autoroutes de la Mer modernisée, et un soutien financier accru aux ports désormais considérés comme entités transfrontalières devront être prévus après 2020.

Le groupe de travail transports de la CRPM organisera des échanges entre les commissions géographiques sur les bonnes pratiques en matière de verdissement du transport maritime et sur la préparation à l'évolution du paysage réglementaire et législatif.

4 Améliorer l'accessibilité aérienne

4.1 Une nouvelle priorité « transports » de la CRPM

L'amélioration de l'accessibilité aérienne est une priorité de la CRPM. Ce sujet a fait l'objet de débats internes et d'échanges avec la Commission européenne, lors des réunions de juin et novembre 2017 du groupe de travail transports de la CRPM et lors de l'Assemblée Générale 2017 à Helsinki.

Deux notes techniques ont nourri ces réflexions :

- [CRPM et aviation : pistes de travail dans le contexte européen](#) – mai 2017. Cette note visait à décrire le contexte européen et à élaborer un « menu » de thèmes spécifiques que la CRPM pouvait prendre en compte ; afin de cibler l'action de la CRPM sur les priorités de ses membres, ceux-ci étaient invités à répondre à un questionnaire ;
- [Synthèse des priorités des Régions membres et prochaines étapes](#) – septembre 2017.

4.2 Un intérêt croissant de l'UE pour la « connectivité aérienne »

Le Parlement et le Conseil encouragent la Commission à développer ses travaux sur la connectivité aérienne. La DG Move travaille de concert avec l'organisation intergouvernementale Eurocontrol pour élaborer un indicateur de connectivité aérienne qui servira de support à la politique européenne de transport aérien. Il est possible d'anticiper que cet indicateur pourra notamment guider les instruments européens suivants :

- Lignes directrices sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes ;
- Législation sur les obligations de service public ;
- Règlement sur l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports ;
- Mise en œuvre du système d'échange de quotas d'émissions pour l'aviation ;
- Règlements des fonds européens qui peuvent soutenir les infrastructures et services de transport aérien : MIE, FEDER, Fonds de Cohésion ...

La CRPM s'est évidemment montrée intéressée par cette approche de moyen terme. Elle devrait en effet permettre une prise en compte des territoires les moins accessibles et améliorer les temps d'accès, pour les hommes et les marchandises, aux régions périphériques et ultrapériphériques. La CRPM a donc établi une relation de travail avec l'organisation Eurocontrol, qui s'est notamment manifestée le 28/11/2017 par [une présentation](#) par le responsable de la préparation de cet indicateur, David Marsh. Le débat qui a suivi a montré l'intérêt des Régions pour cet outil, et démontré également une grande ouverture de la part de la DG Move et d'Eurocontrol aux contributions que la CRPM et ses Régions pourraient faire à un stade où cet indicateur est encore « en construction ».

Il convient donc de poursuivre ce partenariat qui permettra aux Régions de la CRPM de bénéficier d'un niveau d'information élevé sur les initiatives que pourra prendre la Commission en s'appuyant sur cet indicateur, et donc de réagir en temps utile pour qu'elles prennent en compte leurs préoccupations.

4.3 Ebauche de plan d'action de la CRPM : propositions

4.3.1 Mobilisation autour de trois thèmes

Les réponses des Régions de la CRPM au questionnaire sur l'aérien, et les échanges lors de la réunion du 28 novembre du groupe de travail transports, permettent d'orienter un plan d'action sur trois thèmes :

- Connectivité, en incluant les questions d'aides d'Etat d'Obligations de Service Public, d'attribution de créneaux horaires ;
- Financement européen des infrastructures de transport aérien ;
- Transport aérien et développement durable : émissions, « carburants propres », bruit et autres sources de pollution.

Chacun de ces thèmes pourrait être suivi par deux Régions « chefs de file », présentant des caractéristiques géographiques différentes, afin de couvrir autant de situations territoriales que possible. Ces Régions seront indiquées au Bureau Politique lors de sa réunion du 8 mars 2018.

4.3.2 Un calendrier commun, mais flexible

Les Régions chefs de file présenteront le résultat de leurs premières approches lors de la prochaine réunion du groupe transports de la CRPM (mai/juin 2018).

Les groupes transports des commissions géographiques de la CRPM seront invités à « nourrir » ces chefs de file en amont et en aval de cette réunion du groupe CRPM.

Des rencontres préparées avec le Secrétariat Général mettront en contact – en tant que de besoin – les Régions chefs de file avec les services de la DG Move et d’Eurocontrol.

Une des tâches des Régions chefs de file sera d’assurer une veille sur l’actualité de l’UE dans leur champ de responsabilité, et d’aider le Secrétariat Général à préparer les actions opportunes.

4.3.3 Un évènement transports aériens de la CRPM en 2018 ?

Le degré d’intérêt désormais démontré d’une part par la DG Move quant à l’implication de la CRPM dans le domaine aérien, et d’autre part par les Régions membres elles-mêmes, porte à considérer qu’un évènement de la CRPM sur ces sujets serait opportun.

Il ne peut toutefois s’envisager qu’à partir d’un socle solide de positions et propositions, partagées par le réseau CRPM. Sur base de l’avancée des travaux internes, notamment au deuxième trimestre 2018, et de l’intérêt pour une Région membre pour accueillir l’évènement, une conférence pourrait être organisée au second semestre 2018.

En résumé ...

La CRPM va donner suite à sa mobilisation sur le transport aérien, en valorisant le partenariat établi avec la DG Move et Eurocontrol sur la construction de l’indicateur de connectivité aérienne.

Les travaux seront organisés en lien avec les commissions géographiques et des Régions chefs de file, autour de trois sujets : la connectivité, le financement des infrastructures, le développement durable.

Si l’avancée des propositions le permet, un évènement sera organisé sur « CRPM et transport aérien » au second semestre 2018, à l’invitation d’une Région membre.



Personne à contacter : Patrick Anvrouin, CPMR Director
Email: patrick.anvrouin@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 (FR)
Tel: + 33 (0)2 99 35 40 50

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

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

Réf. : CRPMNTP180004