



REVISION DU MIE : PROPOSITION DE METHODE ET DE CALENDRIER POUR LA CRPM

Le règlement du Parlement et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le MIE (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1316&from=FR>) sera revu pour la prochaine période de programmation. La Commission européenne a commencé à travailler sur cette révision, et devrait publier une proposition de « MIE II » pour l'été 2017.

Ce règlement est de la plus grande importance pour les Régions de la CRPM, car il fixe les règles d'éligibilité (réseau central vs réseau global) et les taux de cofinancement des différents types de projets éligibles et les pourcentages des ressources budgétaires entre les objectifs. Il définit en outre les 9 corridors prioritaires du réseau central et les autres tronçons prioritaires de ce réseau central.

Cette note est une première approche de démarche de la CRPM pour aboutir à une position de la CRPM à adopter lors de son Bureau Politique du 10 mars 2017 à Malte. Elle porte sur le contenu des modifications à apporter au règlement MIE actuel, et propose un calendrier indicatif d'activités à mettre en œuvre d'ici l'été 2017 sur ce sujet.

Pour rappel, les lignes directrices du RTE-T ne seront révisées qu'à l'horizon 2023 au mieux. Elles définissent notamment les composantes du réseau central et du réseau global, mais pas celles des corridors prioritaires, lesquelles relèvent du MIE et seront donc révisées à l'horizon 2020.

1 - Contenu thématique du règlement MIE : où renforcer les aspects « cohésion territoriale » et « accessibilité » ?

11 - Objectifs généraux – Article 3

Contexte : dans la mesure où le MIE est l'instrument financier du RTE-T, son règlement doit refléter les objectifs du RTE-T, et donc son article 4 ci-dessous :

Article 4 RTE-T

Objectifs du réseau transeuropéen de transport

(...) Il démontre la valeur ajoutée européenne en contribuant aux objectifs fixés dans les quatre catégories suivantes :

a) La cohésion par :

i) L'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment des régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population ;

iv) Des infrastructures de transport reflétant les réalités spécifiques de différentes parties de l'Union et assurant une couverture équilibrée de toutes les régions européennes ;

Or, cet objectif de cohésion n'est aucunement repris dans l'article 3 du MIE

Amendement à l'article 3 : une référence explicite à la cohésion territoriale, à l'accessibilité et à la couverture de tout le territoire, basée sur l'article 4 du RTE-T

12 - Objectifs spécifiques – Article 4

Contexte : 3 objectifs sont identifiés pour les transports. L'accessibilité n'en fait pas partie. (NB - La partie IV de l'annexe I du MIE donne la répartition du budget entre les 3 objectifs – cette annexe devra être modifiée en conséquence : voir point 18 de cette note).

Amendement à l'article 4 : ajouter un objectif supplémentaire, l'amélioration de l'accessibilité, notamment pour les régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques. La réalisation de cet objectif est appréciée en fonction de ... (*ici la CRPM devra proposer un critère d'accessibilité – se référer sans doute aux travaux d'ESPON*)

13 - Eligibilité et conditions du concours financier – Article 7

Contexte : le point b) de cet article limite à 5 % la part du MIE allouée au réseau global. Compte-tenu de la forte représentation des projets périphériques dans ce réseau global, la CRPM doit présenter une contre-proposition.

Amendement à l'article 7 : le plafond des aides au réseau global doit être :

- Supprimé ?
- Remplacé par à un plancher ?

- Rehaussé à 10 %, 20 %, 50 % ???
- **Ce point est à débattre au sein de la CRPM**

14 - Taux de financement pour les ports – Article 10 -2 – b - iii)

Contexte : le taux de subvention pour des travaux dans les ports est fixé à 20 %. Par comparaison, le taux de 40% pour les projets ferroviaires transfrontaliers. Considérant que les ports sont par nature des infrastructures transfrontalières, ils devraient être alignés sur ce taux de 40 %.

Amendement à l'article 10 -2 – b - iii : le plafond des subventions pour des travaux dans les ports est fixé à 40 %. **Une telle proposition doit être débattue au sein de la CRPM. En s'appliquant à l'ensemble des ports du réseau central et global, elle profiterait de la même manière aux ports périphériques et aux ports centraux. Ces derniers ont des capacités financières bien supérieures, et ont un accès plus aisé au Plan Juncker ou aux instruments financiers. La CRPM pourrait proposer que ce plafond de 40% ne s'applique que pour les ports « périphériques », un critère qu'il faudrait alors définir précisément.**

15 - Autoroutes de la Mer (AdM) – Article 10-2-c-v)

Contexte : le règlement prévoit un taux unique de 30 %. La CRPM et la Commission des îles ont 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). Dans ce contexte, la CRPM pourrait proposer un taux majoré à 50% pour les RUPs et les îles.

Par ailleurs, des Régions qui ne sont ni RUPs ni insulaires sont caractérisées par d'autres handicaps géographiques (gel hivernal, ...). Comment les prendre en compte ?

Amendement à l'article 10-2-c-v : le concours financier pour des actions en soutien aux AdM est porté à 50 % pour les RUPs, les îles et ... ?? **Ce point est à débattre au sein de la CRPM.**

16 - Annexe I – Partie I-2. Corridors du réseau central

Cette partie de l'annexe I est d'une grande importance pour les Régions, puisqu'elle définit les 9 corridors prioritaires du réseau central : leur tracé et les « tronçons sélectionnés, y compris les projets ». Les propositions d'amendement de ces corridors doivent émerger des travaux des commissions géographiques, avec l'appui de leurs groupes de travail « transports » respectifs. Les dernières prises de position de la CRPM mettent en avant une série de principes à prendre en compte pour cet exercice, parmi lesquels :

- La connexion des corridors avec les réseaux des Pays hors UE, voisins et plus lointains (Sud Méditerranée, Route de la Soie, ...)
- La desserte des ports
- Les connexions avec les îles et les RUPs

17 - Annexe I – Partie I-3. Autres tronçons du réseau central

53 projets sont listés dans cette partie de l'Annexe 1. La révision du MIE offre l'occasion d'actualiser cette liste. Là également, les propositions d'amendement doivent émerger des travaux des commissions géographiques.

18 - Annexe I – Partie IV - Pourcentages indicatifs pour chaque objectif spécifique dans le domaine des transports

Texte résumé de cette annexe

Les ressources sont réparties entre les objectifs spécifiques de la manière suivante :

- a) *Supprimer les goulets d'étranglement, renforcer l'interopérabilité ferroviaire, établir les liaisons manquantes et, en particulier, améliorer les tronçons transfrontaliers : 80 % ;*
- b) *Garantir des systèmes de transport durables et efficaces à long terme : 5%*
- c) *Optimiser l'intégration et l'interconnexion des modes de transport et renforcer l'interopérabilité des services de transport :15 %*

Contexte : ce texte est la traduction budgétaire de l'article 4 (« objectifs spécifiques ») évoqué plus haut. L'accessibilité n'y est donc pas mentionnée puisqu'elle ne fait pas partie des 3 objectifs spécifiques retenus.

Amendement à la partie IV de l'annexe I

Un amendement proposé par la CRPM pourrait porter sur l'ajout d'un point d) à définir, traitant de l'accessibilité, et proposant d'allouer à ce nouvel objectif un % à définir : 20%, 30% ?? **Ce point est à débattre au sein de la CRPM**

2 - Proposition de plan/calendrier de travail indicatif pour la CRPM

- ✓ Pour le 15 janvier 2017 : contributions des membres du groupe de travail transports de la CRPM sur la révision du MIE, principes généraux.
- ✓ Fin janvier : réunion du groupe de travail transports de la CRPM – préparation d'un plan détaillé de position politique et d'un calendrier de finalisation de celle-ci – Mutualisation des travaux des Commissions géographiques sur le tracé des corridors.
- ✓ 10 mars - Malte : débat au Bureau Politique de la CRPM sur un projet de position politique sur la révision du MIE / principes généraux
- ✓ La CRPM va également produire en mars une position détaillée sur le Detailed Implementation Plan des AdM, qui s'inscrit dans un cadre différent, puisqu'il s'agit d'améliorer la mise en œuvre des AdM d'ici à 2020, alors que la révision du MIE porte sur le post-2020.
- ✓ Juin 2017 : Stavanger – débat au Bureau Politique sur le pilier géographique du règlement du MIE (corridors – autres sections du réseau central).