



## POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS ET PÉRIPHÉRIES MARITIMES :

### CONSTAT ET OPTIONS POUR LE COURT ET LE MOYEN TERME

Approuvée par l'Assemblée générale de la CRPM, 3-4 novembre 2016, Ponta Delgada (Açores, Portugal)

#### RÉSUMÉ EXÉCUTIF

**Le budget du MIE transports est en voie d'épuisement. 86 % du budget pour sept ans a déjà été engagé en moins de trois ans**

Dans ce contexte, la CRPM demande une utilisation du solde des crédits disponibles du MIE pour 2014-2020 qui accorde une priorité aux projets qui contribuent à améliorer l'accessibilité des périphéries. D'ici à la mi-2017, la CRPM mènera une réflexion interne sur le type d'instruments à promouvoir pour la période post-2020 en matière d'infrastructures de transport.

**La mise en œuvre du MIE se traduit par une hyper-concentration des subventions sur les 9 corridors prioritaires**

Les Régions périphériques et insulaires n'en ont bénéficié que de façon marginale. La CRPM demande donc une analyse qualitative et quantitative des résultats des appels à projets 2014 et 2015 pour visualiser les territoires et les types de projets mal soutenus. Cette analyse permettra – au moyen de critères révisés - de mieux cibler les prochains appels à projets, avant et après 2020. Une des possibilités résiderait dans la formulation d'appels « fléchés » sur des types de projets caractéristiques des périphéries maritimes. La CRPM appelle le Parlement européen à soutenir ces demandes.

**Il convient d'adapter les Autoroutes de la Mer (AdM) aux spécificités régionales**

Le plan détaillé de mise en œuvre (DIP) des AdM de juin 2016 n'accorde qu'une attention limitée à l'accessibilité des territoires. Pendant l'année de consultation sur ce DIP, il importe de corriger cette insuffisance, et d'y intégrer des critères adaptés de sélection des projets : pour les appels lancés avant 2020, et pour la prochaine période de programmation.

**Il manque un instrument européen de soutien aux services de transport maritime**

Le seul programme européen de soutien aux services de transport maritime, Marco Polo, a été arrêté en 2013. Les AdM par exemple ne sont soutenues que par des aides à l'équipement, même lorsqu'elles sont « construites » sur des liaisons dont la rentabilité économique est difficile à atteindre.

La CRPM invite la Commission européenne à amplifier ses travaux de préparation de propositions de dispositifs d'aide aux services de transport maritime, en s'appuyant sur les expériences en cours comme l'Ecobonus. La Présidence maltaise de l'Union au premier semestre 2017 offre l'opportunité d'ouvrir des perspectives en ce sens.

Cette position politique est présentée deux années et demie après le début de la période de programmation couvrant sept années : 2014 à 2020. Elle s'inscrit dans le cadre de la campagne pour l'accessibilité lancée par la CRPM en 2014, visant à influencer la mise en œuvre des instruments européens adoptés fin 2013 : le Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T) et le Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE) - instrument qui finance la politique des transports et en particulier le RTE-T.

Elle porte pour l'essentiel sur les priorités que la CRPM s'est données en matière de politique européenne des transports : améliorer la contribution de cette politique à rendre les territoires périphériques plus accessibles et promouvoir un véritable soutien européen au développement du transport maritime durable, contribuant ainsi aux objectifs de l'UE en matière de changement climatique.

Elle aborde également des thèmes importants pour les Régions, qui pourront faire l'objet d'une mobilisation plus importante de la CRPM à l'avenir, si les membres de la CRPM en décident ainsi. Il s'agit de sujets sur lesquels certaines commissions géographiques de la CRPM mènent déjà des travaux : les réseaux de transport ferroviaire, le développement du RTE-T en direction des Pays voisins de l'UE, et la prise en compte des spécificités des périphéries dans la stratégie européenne de transport aérien.

Même si la moitié de la durée de la période de programmation est loin d'être atteinte, les recommandations formulées portent également – dans la mesure du possible- sur la prochaine période, à partir de 2021, et ceci pour deux raisons :

- Les crédits alloués pour la période actuelle volet « transports » du MIE sont déjà quasiment épuisés.
- La Commission doit préparer avant la fin 2017 ses propositions pour la prochaine période de programmation. Il est donc opportun pour la CRPM de préparer d'ores et déjà cette échéance, même s'il lui restera une année pour les préciser ou les revoir.

## 1. Contexte budgétaire : le MIE transports à court de budget

Pour la période 2014-2020, le budget alloué au RTE-T via le MIE s'établit à 22,4 Milliards €. C'est moins que l'enveloppe décidée en 2013, puisque 2,2 Milliards ont été ponctionnés pour financer le plan Juncker. Sur ces 22,4 Milliards, 11,3 sont réservés à des projets dans des Pays éligibles au Fonds de Cohésion<sup>1</sup>.

Le 14 septembre 2016, dans le cadre de l'exercice d'examen à mi-parcours du cadre pluriannuel, la Commission a toutefois proposé de réallouer 400 M€ au MIE. Ce « bonus », d'un montant singulièrement faible reste toutefois à être accepté par les co-législateurs (Parlement et Conseil) et son affectation reste à définir.

A ce jour<sup>2</sup> et après les deux premiers appels à projets du MIE (2014 et 2015), il ne reste plus qu'environ 3 Milliards € disponibles, dont 2,1 destinés aux Pays éligibles au Fonds de Cohésion. En d'autres termes, 86 % du budget pour sept ans a déjà été engagé en moins de trois ans<sup>3</sup>. A partir de 2017, et jusqu'à 2021, les possibilités de financement dépendent donc des « restes » non consommés par les appels déjà lancés.

Malgré ce niveau très élevé des engagements, un grand nombre de projets éligibles répondant aux critères des appels à projets n'ont pas été retenus : ainsi, en 2014 seules 36,5 % des demandes<sup>4</sup> ont été satisfaites, et en 2015, 60,5 %.

<sup>1</sup> Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Grèce, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie

<sup>2</sup> « Avant de connaître le résultat de la réaffectation proposée par la Commission le 14 septembre »

<sup>3</sup> Cette « efficacité » dans l'engagement des budgets s'explique par le mode de fonctionnement du MIE, opéré en gestion directe par la Commission. Les principes du partenariat Commission/Etats/Régions ne s'appliquent pas à cette politique.

<sup>4</sup> « En budget, et non en nombre de projets »

La CRPM est consciente que d'autres sources de financement européen sont disponibles pour financer les infrastructures et les services de transport :

- Le FEDER, mais dans certaines conditions restrictives, et pour des projets de dimension financière limitée.
- Le Plan Juncker, mais il n'intervient pas sous la forme de « subvention pure » et soutient des projets d'une dimension souvent inadaptée aux besoins des acteurs des Régions périphériques (seuils minima élevés).

## RECOMMANDATIONS

Dans ce contexte, la CRPM demande une utilisation du solde des crédits disponibles du MIE pour 2014-2020 qui accorde une priorité aux projets qui contribuent à améliorer l'accessibilité des périphéries. Cette demande s'adresse à la Commission – qui prépare et fait évoluer les plans d'action du MIE - et aux Etats qui co-planifient avec la Commission le déroulé, les priorités, et les budgets des appels à projets.

D'ici à la mi-2017, la CRPM mènera une réflexion interne sur le type d'instruments à promouvoir pour la période post-2020 en matière d'infrastructures de transport, en combinant :

- Les acquis de l'expérience du MIE ;
- Les principes de partenariat de la politique de cohésion ;
- Les acquis de la méthodologie de mise en œuvre du Plan Juncker.

## 2. Résultats des appels à projets du MIE 2014 et 2015 : Évaluation nécessaire – contributions des Régions

### 2.1. Critères de sélection contestables – hyper-concentration sur les 9 corridors prioritaires

La Commission européenne publie le détail des projets présentés dans le cadre des appels à projets du MIE. S'ils sont éligibles mais non retenus, elle indique également pour quelle raison ils n'ont pas été retenus.

Parmi les critères de rejet de projets figurent les suivants :

- Déficit de pertinence, de maturité, d'impact, de qualité ;
- Valeur ajoutée européenne insuffisante ;
- Non-respect des objectifs et des priorités du MIE ;
- Contraintes budgétaires.

D'une part, un certain nombre de ces critères apparaissent subjectifs. D'autre part, le critère des contraintes budgétaires est clairement sujet à caution quand il s'applique à des projets de dimension réduite.

Au terme du processus de sélection, les informations communiquées par la Commission permettent de conclure que plus de 93 % des allocations du premier appel MIE (2014) ont été dirigées vers des projets situés sur les 9 corridors prioritaires du MIE<sup>5</sup>. Cette concentration sur les 9 corridors prioritaires a été à plusieurs

<sup>5</sup> Ce premier appel avait mobilisé 53 % du budget MIE pour 2014-2020- les informations données par la Commission suite au deuxième appel MIE (2015) ne permettent pas de donner ce ratio pour l'appel 2015

reprises mise en exergue et regrettée par la CRPM – car contrevenant aux dispositions de l’article 4 des lignes directrices du RTE-T<sup>6</sup>.

## **2.2. Analyse qualitative des projets non retenus : un besoin identifié, une attente vis-à-vis du Parlement**

Au-delà des données globales, il est important pour la CRPM de savoir comment se répartissent géographiquement les succès et les insuccès des candidatures MIE en fonction des situations territoriales. Les documents de la Commission ne permettent pas cette analyse, même s’ils fournissent des éléments d’information à l’échelle de chacun des Etats. Il serait ainsi utile, en vue des prochains échanges avec les institutions européennes, de disposer d’éléments factuels sur :

- La répartition des projets retenus et des ratios de succès entre les différentes catégories de régions, les modes de transport, les types de projets, ...
- Les raisons pour lesquelles les projets n’ont pas été retenus, et si l’insuccès peut être corrélé à des données géographiques.

La CRPM a déjà fait part de ce souhait d’inventaire territorial du MIE auprès des principaux groupes politiques du Parlement européen, en les invitant à faire réaliser cette analyse par le service « études » du Parlement. Ces démarches – non abouties à ce jour – doivent être renouvelées.

## **2.3. Analyse qualitative des projets non retenus : contribution décisive des Régions**

En complément des documents publiés par la Commission, et en l’attente d’une évaluation territoriale de la part du service « études » du Parlement, le Secrétariat Général de la CRPM a mis à contribution les secrétariats des Commissions géographiques. Ils ont été invités – dans leur zone d’intervention respective – à repérer des projets emblématiques non retenus, alors-même qu’ils contribuaient clairement à la cohésion territoriale.

Il ne s’agit pas d’analyser de façon exhaustive tous les projets non retenus concernant les périphéries, mais de mettre en évidence des types de projets qui seraient insuffisamment soutenus, afin d’en déduire des enseignements pour revoir les critères de sélection.

Ce point sera développé lorsque toutes les données auront pu être rassemblées par la CRPM, et donneront lieu à une synthèse pour le Bureau Politique de la CRPM en mars 2017 à Malte<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Le RTE-T doit assurer « l’accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l’Union, notamment des régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses »

<sup>7</sup> Les 22 fiches-projets déjà reçues par la CRPM sont disponibles sur demande auprès du Secrétariat de la CRPM

## RECOMMANDATIONS

La CRPM appelle la Commission européenne à évaluer de façon approfondie la prise en compte des territoires périphériques dans le cadre des appels à projets du MIE de 2014 et 2015.

D'ici à 2020, sur la base de cette évaluation territoriale qualitative et quantitative, la Commission est invitée à préparer des appels à projets dont les critères de sélection permettraient de contrebalancer les résultats des premiers appels à projets qui ont pour l'essentiel bénéficié aux corridors du MIE. Une des possibilités résiderait dans la formulation d'appels « fléchés » sur des types de projets caractéristiques des îles et des régions ultrapériphériques.

La CRPM invite le Parlement à encourager la Commission à mettre en œuvre la politique RTE-T/MIE de façon équilibrée sur le plan géographique et budgétaire. Elle suggère deux actions concrètes sur ce plan :

- Adoption d'une [déclaration écrite](#) sur « La nécessité de mettre le Réseau TransEuropéen des Transports (RTE-T) au service de l'accessibilité des territoires » ; cette démarche est en cours sur la base d'un texte proposé par la CRPM ;
- Préparation d'une évaluation qualitative objective, diligentée par le service « études » du Parlement.

### 3. Autoroutes de la Mer (AdM) : quelle adaptation aux spécificités régionales ?

#### 3.1. Un thème de forte de mobilisation pour la CRPM

La CRPM est la seule organisation qui se mobilise sur les aspects territoriaux des AdM. Les AdM sont l'une des composantes du RTE-T, et doivent donc également à ce titre répondre à l'exigence de cohésion territoriale de cette politique.

Sur la base d'une enquête interne lancée en octobre 2015, la CRPM a déjà pris des positions sur ce sujet et les a présentées à plusieurs reprises à la Commission et au coordinateur européen des AdM, Brian Simpson.

La Commission des îles de la CRPM a également pris position lors de son Assemblée Générale annuelle<sup>8</sup> et a poursuivi ces travaux lors du séminaire de Palma de Majorque le 17 octobre 2016.

Enfin, ce sujet a été débattu le 22 septembre 2016 à Madère à l'occasion de la Conférence des Présidents des RUPs. Pour ces Régions insulaires et ultrapériphériques, cette politique est évidemment cruciale, car elles ne bénéficient que très marginalement (et pour la plupart d'entre elles pas du tout) des crédits MIE alloués aux corridors du MIE.

Les AdM – comme les autres volets du RTE-T – ont bénéficié des appels à projets du MIE, 2014 et 2015. Pour ce thème également, il manque une évaluation objective de la répartition territoriale des projets retenus.

<sup>8</sup> « [Îles et Régions Ultrapériphériques et Autoroutes de la Mer](#) » et la [Déclaration finale de Rhodes](#)

### 3.2. Qu'attendre du « Plan Détaillé de Mise en Œuvre » des AdM (Detailed Implementation Plan - DIP) ?

A la demande du Parlement européen, soucieux de clarifier le concept d'AdM, la Commission a présenté en juin 2016 un DIP<sup>9</sup>. Elle y indique que les AdM « ont l'ambition de ré-équilibrer le système de transport de l'UE ». Ce document est soumis à consultation d'où il sortira une version consolidée en Juin 2017.

Ce document fournit des informations très détaillées sur les projets financés au titre des AdM depuis 2004, sur les trafics maritimes dans les différents bassins européens. Il propose un développement des AdM autour de trois priorités : environnement, intégration dans les chaînes logistiques, sécurité/gestion du trafic/dimension humaine. Il indique également que les AdM doivent :

- Développer la contribution du transport maritime au marché intérieur ;
- Améliorer les interfaces portuaires ;
- Contribuer au commerce extérieur de l'UE, en exploitant les potentiels de l'Atlantique, de la Mer du Nord, de la Baltique, de l'ensemble Méditerranée-Mer Noire et du Canal de Suez ;
- Exploiter les nouvelles opportunités offertes dans la zone Arctique.

La question des périphéries y est traitée incidemment, notamment sous la forme de références aux RUPs et à leur possible rôle de plateformes pour l'approvisionnement en Gaz Naturel Liquéfié. La proposition de la CRPM et de sa Commission des Iles de faire bénéficier les îles et les RUPs d'un taux de cofinancement par le MIE préférentiel (supérieur au taux standard de 30 %) est mentionnée comme une possibilité.

Pour autant, le lien entre AdM et cohésion territoriale est insuffisamment traité. Le DIP ne donne en outre aucune indication sur la traduction entre les priorités avancées et les critères qui s'appliqueront aux prochains appels à projets. Enfin, rien n'indique que lorsque le DIP « consolidé » sera publié en juin 2017, il restera un budget pour financer des projets avant 2020 ...

C'est donc dans un contexte très imprécis que la CRPM se doit d'essayer de promouvoir ses souhaits d'évolution de la politique des AdM.

Par ailleurs, la dimension « appui aux services de transport maritime » a disparu des AdM avec la fin du programme Marco Polo. Les projets soutenus ne portent plus que sur l'investissement, l'équipement et les études. Ce point est traité dans la partie 4 du présent document.

---

<sup>9</sup> « Plan détaillé de mise en œuvre » des AdM ([Motorways of the sea DIP - June 2016](#))

## RECOMMANDATIONS

La CRPM ne saurait se satisfaire de la poursuite d'un statu quo où la cohésion territoriale n'est pas considérée comme un des marqueurs-clé de la Politique des AdM.

Elle demande à la Commission européenne :

- Une analyse plus fine que celle du DIP des projets d'AdM déjà soutenus par l'UE, permettant d'identifier les zones maritimes restées à l'écart ;
- De clarifier, dans le DIP consolidé de juin 2017, comment les orientations de la politique AdM pourraient se traduire :
  1. Dans les prochains appels à projets MIE lancés avant 2020 ;
  2. Dans la prochaine période de programmation, par une évolution de la « boîte à outils AdM », permettant une intensité des soutiens financiers modulée en fonction des types de territoires.
- De mettre en place une structure formelle de gouvernance pour les AdM, comme c'est le cas du corridor du MIE. Cette structure organiserait la concertation. Les Régions seraient impliquées ;
- De ré-introduire un volet « appui aux services de transport maritime », dans le cadre d'une politique de transport maritime renouvelée.

Elle invite ses Régions et ses commissions géographiques à se mobiliser sur ces questions pendant l'année de consultation sur le DIP.

### 4. Soutien aux services de transport maritime

Le seul programme européen de soutien aux services de transport maritime, Marco Polo, a été arrêté en 2013. La Commission européenne (ainsi que la Cour des Comptes) avait considéré que ce programme n'avait pas atteint ses objectifs de report modal (transfert de flux depuis le routier vers des modes respectueux de l'environnement). Il était également considéré comme source de distorsion de concurrence entre les services subventionnés (par Marco Polo) et les autres.

Depuis lors, la part du maritime dans les trafics intra-européens a reculé, alors que – paradoxalement - l'UE se mobilisait sur la réduction des émissions de GES.

La CRPM est régulièrement intervenue (notamment lors de sa participation au Forum ESSF<sup>10</sup>) pour demander la mise à l'étude d'un « remplaçant » au programme Marco Polo, qui réponde aux conditions et objectifs suivants :

- Prendre en compte les spécificités des Régions périphériques, plus faiblement peuplées en hommes et en entreprises, et donc moins attractives pour les opérateurs maritimes en quête – légitime – de rentabilité ;
- Être intégré à la boîte à outils des AdM, qui ne dispose plus – depuis 2013 – de cette facilité (les aides du programme AdM sont en effet orientées vers l'investissement et l'équipement et non vers le fonctionnement) ;
- Contribuer à aider les armateurs à faire face au défi de la désulfuration des carburants imposée par l'OMI et l'UE ;

<sup>10</sup> European Sustainable Shipping Forum, instance de consultation de la DG Move

- Limiter les distorsions de concurrence en faisant appel :
  - Aux possibilités offertes par le dispositif Ecobonus, qui apporte un soutien aux utilisateurs des transports (les chargeurs) et non pas directement aux armateurs : le projet MedAtlantic Ecobonus, piloté par l'Italie et co-financé par le MIE, l'Espagne, la France et le Portugal, se développe actuellement sur ce thème. Ses conclusions attendues en 2017 devront permettre de concrétiser cette forme de soutien aux lignes maritimes ;
  - À une mise en œuvre appropriée de la Directive Eurovignette, après la révision de celle-ci prévue à partir de 2017 : par la taxation du transport routier générant des revenus rendus disponibles pour les modes durables.

Sur l'ensemble de ces questions, la CRPM attend des avancées sous présidence maltaise de l'UE, au premier semestre 2017.

## RECOMMANDATIONS

La CRPM invite la Commission européenne à amplifier ses travaux de préparation de propositions de dispositifs d'aide aux services de transport maritime, en s'appuyant sur les réflexions du forum ESSF, et les résultats du projet MedAtlantic Ecobonus.

Les Commissions géographiques de la CRPM sont également invitées à étudier des dispositifs innovants de soutien « par façade », ou « par bassin maritime » en exploitant les possibilités de co-financement de programmes comme le MIE ou Interreg.

## 5. Autres thèmes de mobilisation pour les régions et la CRPM

### 5.1. Révision du RTE-T – échéance 2023

« La Commission effectue, au plus tard le 31 décembre 2023 (...) avec l'aide des coordonnateurs européens, un réexamen de la mise en œuvre du réseau central. » (Extrait de l'article 54 des lignes directrices du RTE-T).

## RECOMMANDATIONS

Les Régions et les Commissions géographiques de la CRPM sont invitées à intégrer cette perspective de moyen terme dans leurs priorités en matière d'infrastructures de transport.

Les forums des corridors prioritaires du MIE, dans lesquels la CRPM a obtenu la participation des Régions, sont des organes-clés dans cette perspective. La participation active des Régions dans ces forums mérite donc d'y être poursuivie et développée.



## 5.2. Pour un alignement entre les Corridors du MIE et les Corridors de fret ferroviaire

Aujourd'hui, les Corridors multimodaux prioritaires du MIE sont distincts des Corridors de fret ferroviaire, lesquels sont définis par le règlement de 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif<sup>11</sup>. Bien qu'ayant leur propre mode de fonctionnement, les tracés de ces deux types de corridors se rejoignent, créant ainsi la confusion entre deux outils de la politique européenne des transports. Ceci induit un manque de coordination entre les investissements réalisés sur l'infrastructure (Corridors MIE) et la partie services (Corridors de fret), qui inclut la mise à disposition de sillons internationaux.

### RECOMMANDATION

Les Corridors de fret ferroviaire et Corridors MIE devraient être alignés. Ils devraient relever d'un seul coordinateur européen, d'un réseau identique et d'un même plan de mise en œuvre, permettant de développer une vision globale et cohérente et de limiter la multiplication des structures. Les composantes passagers et fret, infrastructure et services, du réseau européen des transports doivent toutes être prises en compte.

## 5.3. Dimension extra-communautaire du RTE-T

Dans sa position politique de 2012 sur la révision du RTE-T, la CRPM appelait déjà à une ambition de l'UE pour relier le RTE-T aux Etats proches de l'UE, Pays candidats ou relevant de la politique de voisinage.

La Commission européenne se dote progressivement d'une vision et d'outils concourant à cet objectif, comme en témoignent les « issue papers » publiés en juin 2016 par la Commission : « extending cooperation with third countries »<sup>12</sup> C'est une dimension-clé de l'évolution du RTE-T, à mettre en relation avec les récentes propositions de la Commission européenne d'élargir géographiquement le champ d'intervention du Plan Juncker.

Les Commissions géographiques de la CRPM intègrent déjà cette dimension à leurs réflexions respectives sur les réseaux de transports et leurs liens avec les stratégies macrorégionales : partenariat euro-méditerranéen, stratégie de la Mer Baltique, stratégie adriatico-ionienne, synergie Mer Noire ...

Les Régions Ultrapériquériques sont -elles - mobilisées sur « les grands voisinages » - et attachées à valoriser l'atout de leur position géostratégique au contact d'autres continents : Amérique du Nord et du Sud, Afrique occidentale et orientale.

Les RUPs sont aujourd'hui exclues de la portée des lignes directrices sur les aides d'Etat au transport maritime, qui s'appliquent seulement « entre les ports européens ». Elles n'ont en outre pas accès aux Autoroutes de la Mer, et n'ont pas la possibilité d'accorder des aides d'Etat pour lancer de nouvelles lignes vers des Pays Tiers. Elles ne peuvent donc pas atteindre un objectif d'intégration dans leur bassin maritime respectif. En vertu de l'Article 349 du Traité, elles devraient pourtant pouvoir bénéficier d'instruments opérationnels pour améliorer leur accessibilité. Elles demandent donc notamment à être associées et bénéficiaires de cet exercice d'extension du RTE-T, notamment en ce qui concerne les Autoroutes de la Mer.

Par ailleurs, cette dimension « grands voisinages » doit intégrer un travail d'harmonisation de la documentation nécessaire à une circulation rapide des marchandises.

<sup>11</sup> Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

<sup>12</sup> « [Issue papers](#) » publiés en juin 2016 par la Commission, p.43

Le Bureau Politique de la CRPM a débattu de ces questions le 17 juin à Kotka, et a conclu sur l'engagement de développer ce volet de l'activité transports de la CRPM dans le futur.

## RECOMMANDATION

La CRPM doit développer son travail d'analyse et de formulation de propositions sur ce thème au cours de l'année 2017.

### 5.4. Régions périphériques et transport aérien

A l'évidence, l'accessibilité par avion est une priorité pour les Régions périphériques, a fortiori pour celles qui sont éloignées du continent européen et peu ou pas intégrées aux neuf corridors prioritaires du MIE. La Commission des îles de la CRPM a débattu du transport aérien lors de son Assemblée Générale dans le cadre de la révision du régime des aides d'Etat pour les aéroports<sup>13</sup>. Elle a également organisé une concertation sur ce thème lors du séminaire du 17 octobre 2016 à Palma de Majorque (ES), dont les conclusions seront présentées lors de l'Assemblée Générale de la CRPM.

D'autres Commissions géographiques de la CRPM travaillent sur ces questions. La Conférence annuelle des Présidents des Régions Ultrapériphériques les a traitées lors de son assemblée annuelle, le 23 septembre à Madère.

En décembre 2015, la Commission européenne a adopté une stratégie de l'aviation pour l'Europe. La Commission soutient également la mise en place pour 2021 d'un mécanisme mondial visant à maîtriser les émissions de CO<sub>2</sub> générées par le transport aérien international. Ce sujet a été abordé dans le cadre de la conférence des RUPs à Madère comme devant faire l'objet de la plus grande vigilance eu égard aux conséquences possibles pour les régions hyper-dépendantes du transport aérien.

## RECOMMANDATION

Les priorités de la CRPM en matière de transports, telles qu'adoptées par ses instances exécutives, portent sur le RTE-T et le transport maritime. Sans remettre en question ces priorités, et en s'appuyant sur les travaux et l'expertise de ses commissions géographiques, la CRPM pourrait progressivement construire son propre « corps de doctrine » sur le transport aérien.

<sup>13</sup> [Déclaration finale de Rhodes](#)



**Personne à contacter :** Patrick Anvrouin, Directeur CRPM en charge du Transport  
**Email :** [patrick.anvrouin@crpm.org](mailto: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](http://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](mailto:Secretariat@crpm.org); Website: [www.cpmr.org](http://www.cpmr.org)

**Réf. : CRPMPPP160001 C0**