



Impact des propositions d'amendements de la CRPM sur le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe 2021-2027

La CRPM a formulé des propositions d'amendements concernant le règlement « Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe ». L'objet de la présente note est d'examiner l'impact de ces propositions sur les positions du Parlement européen et de l'Accord partiel s'agissant des éléments clés du programme.

Elle vise également à donner des informations sur l'état d'avancement des négociations.

I. Introduction

La Commission européenne a publié le 6 juin 2018, ses propositions concernant le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) au-delà de 2020.

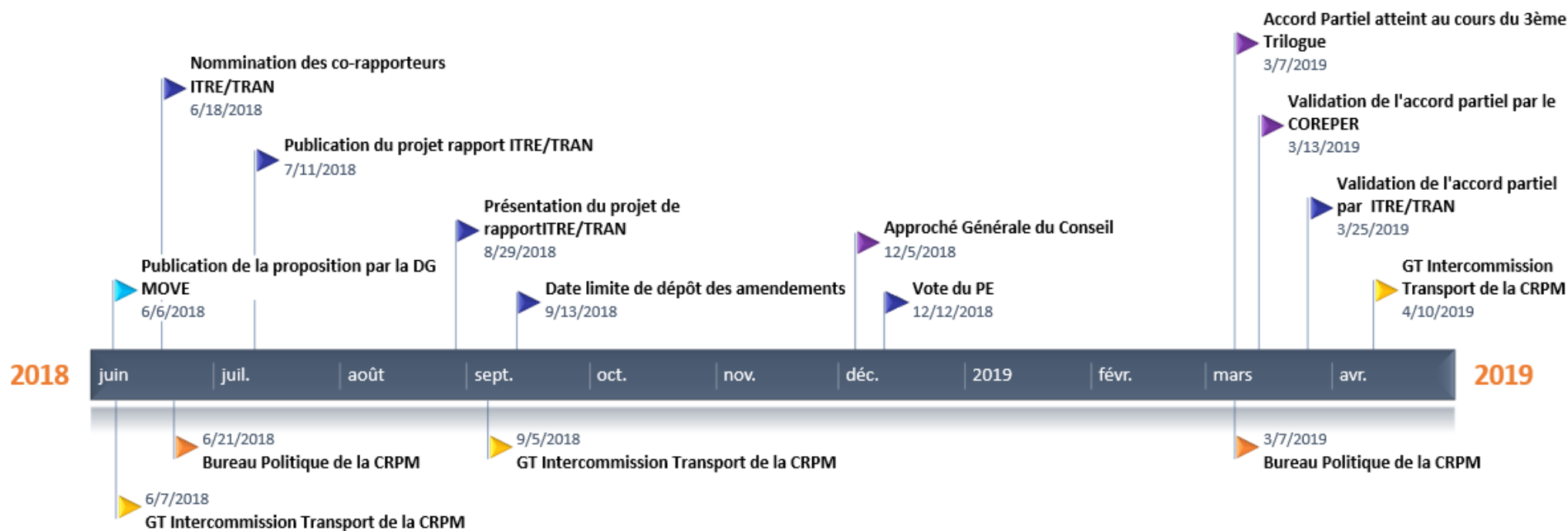
La révision du MIE revêt une importance considérable pour les membres de la CRPM dans la mesure où elle fixe les critères d'éligibilité et les taux de cofinancement des projets de transport de l'UE. La CRPM prépare sa contribution à la révision du MIE depuis 2017. Son Bureau politique a identifié les principes clés à inclure dans le règlement et les modifications à apporter à l'annexe établissant les alignements des neuf corridors prioritaires du réseau central RTE-T.

La CRPM a commencé à travailler sur l'analyse de la proposition de la Commission dès sa présentation le 6 juin 2018. La CRPM a entrepris au début de l'été 2018 l'élaboration de propositions d'amendements au Règlement, sur la base des positions politiques antérieures. Les propositions d'amendements ont été partagées et discutées avec les membres du Groupe de travail intercommissions transport en septembre 2018 et diffusées aux membres du Parlement européen immédiatement après la réunion et aux représentations permanentes à l'automne 2018. Les institutions de l'UE sont parvenues à un accord partiel sur le MIE pour 2021-2027 lors du trilogue final du mandat actuel, qui s'achève avec les élections européennes en mai.

En résumé, la CRPM s'est félicitée des premières mesures prises par les législateurs européens pour reconnaître la cohésion territoriale comme un objectif du MIE après 2020. Cependant, la CRPM déplore que les trois co-législateurs n'aient pas pleinement pris acte de l'importance du transport maritime dans le MIE. La position du Parlement européen visant à augmenter l'intensité de l'aide de l'UE pour les projets maritimes semble avoir été rejetée.

II. Processus législatif du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe après 2020

Le calendrier ci-dessous reflète l'état d'avancement actuel des négociations, sur la base des informations disponibles à la mi-mai 2019.



III. Impact des amendements de la CRPM

La **CRPM** a proposé **16** amendements au règlement. Cette section examine les positions du Parlement européen et de l'Accord partiel sur les différents aspects du MIE par rapport à celles de la CRPM.

Au Parlement européen, le **nombre total d'amendements déposés par les eurodéputés** des commissions TRAN et ITRE qui sont littéralement, ou essentiellement, les mêmes que ceux de la CRPM sur les quatre règlements est de **69** amendements au total. Au total, **22 eurodéputés** ont déposé des amendements de la CRPM sur le MIE.

Éléments clés	CRPM	Parlement européen	Accord partiel sur le MIE
Accessibilité territoriale	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilité comme objectif 	¹ Le programme devrait contribuer à consolider la cohésion territoriale, sociale et économique.	<ul style="list-style-type: none"> La cohésion territoriale, sociale et économique est un objectif du programme.
	<ul style="list-style-type: none"> L'accessibilité comme critère d'attribution 	<ul style="list-style-type: none"> La connectivité et l'accessibilité territoriale, y compris pour les régions ultrapériphériques et les îles, est l'un des critères d'attribution. 	Le programme inclut l'accessibilité territoriale dans sa liste exhaustive d'éléments à prendre en compte lors de la définition des critères d'attribution. La liste évoque la « <i>dimension transfrontalière, l'intégration des réseaux, l'accessibilité territoriale, y compris pour les régions ultrapériphériques et les îles ;</i> »
	<ul style="list-style-type: none"> L'augmentation du taux de cofinancement pour les projets d'accessibilité 	<ul style="list-style-type: none"> Le cofinancement peut être augmenté jusqu'à 50 % pour les actions en faveur de l'amélioration de l'accessibilité territoriale et de la connectivité. 	<ul style="list-style-type: none"> Il n'y a pas d'augmentation du taux de cofinancement pour les projets d'accessibilité territoriale.

¹ Légende :

Vert vif : en adéquation avec la position de la CRPM

Vert clair : en partie d'accord avec la position de la CRPM

Orange : n'est pas explicitement d'accord avec la position de la CRPM

Rouge : en désaccord avec la position de la CRPM

Gris : point exclu de l'accord partiel puisqu'il fait partie des négociations du CFP

Transport maritime	<ul style="list-style-type: none"> • Encourager le transfert modal vers le transport maritime et contribuer à la réalisation des engagements et objectifs de l'UE en matière de climat 	<ul style="list-style-type: none"> • Le programme doit encourager un transfert modal vers des modes de transport plus durables, tels que le rail, les transports urbains propres, les transports maritimes et les voies navigables intérieures 	<ul style="list-style-type: none"> • Le développement d'outils destinés à soutenir et encourager le transfert modal vers des modes plus durables, y compris le transport maritime, n'est pas mentionné dans l'accord.
	<ul style="list-style-type: none"> • Les ports devraient être considérés comme transfrontaliers 	<ul style="list-style-type: none"> • La définition des liaisons transfrontalière englobe les tronçons maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> • Les tronçons maritimes ne sont pas explicitement mentionnés dans la définition des liaisons transfrontalières. Toutefois, la définition peut s'appliquer aux tronçons transfrontaliers maritimes.
	<ul style="list-style-type: none"> • Le MIE devrait apporter un soutien plus marqué au transport maritime 	<ul style="list-style-type: none"> • Le taux de cofinancement peut être relevé jusqu'à 50 % pour les autoroutes de la mer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'y a pas d'augmentation du taux de cofinancement pour les projets d'accessibilité territoriale.
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir un équilibre entre la gestion partagée et les programmes de gestion directe. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'autorité de gestion concernée doit être consultée en cas de transfert de fonds de gestion partagée au MIE. 	<p>L'article 4.9 a été exclu du champ des négociations à ce stade. Il exige l'achèvement des négociations sur le CFP.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Suppression de la contrainte consistant en l'obligation d'obtenir l'approbation préalable des États membres lors de la soumission de projets au financement du MIE. La CRPM considère que cela rend la mise en œuvre du MIE plus complexe et moins efficace 	<ul style="list-style-type: none"> • Les États membres doivent être consultés pour la soumission de projet (aucune approbation requise). 	<ul style="list-style-type: none"> • L'approbation de l'État membre est nécessaire pour soumettre un projet. Toutefois, un État membre peut décider que des propositions soient présentées sans son accord (pour un programme de travail spécifique ou pour des catégories spécifiques de demandes).

Brexit	<ul style="list-style-type: none"> Le retrait du Royaume-Uni de l'Union crée une situation sans précédent qui exige une réponse urgente pour répondre aux besoins de connectivité post Brexit en Irlande. 	<ul style="list-style-type: none"> La connectivité entre l'Irlande et l'Europe continentale devrait être assurée en modifiant l'itinéraire et la composition des corridors RTE-T afin d'intégrer les liaisons maritimes entre les ports irlandais et les ports continentaux dans le réseau central et le réseau global. 	<ul style="list-style-type: none"> L'impact du retrait du Royaume-Uni de l'UE devrait être pris en compte dans la révision du règlement RTE-T.
	<ul style="list-style-type: none"> La réglementation devrait refléter les modifications des corridors résultant des travaux du législateur sur la connectivité de l'Irlande. 	<ul style="list-style-type: none"> Nouveaux tronçons dans le corridor Mer du Nord/Méditerranée suite à la proposition de la DG MOVE de relier l'Irlande aux principaux ports continentaux. De nouveaux tronçons maritimes dans le corridor atlantique relient les ports français du réseau central et du réseau global à l'Irlande. 	<ul style="list-style-type: none"> Un nouveau tronçon maritime relie l'Irlande au corridor mer du Nord/Méditerranée. Les 3 ports irlandais du réseau central sont reliés au corridor atlantique via Saint-Nazaire (France).
Nouveaux tronçons	<ul style="list-style-type: none"> Créer une liaison entre les corridors atlantique et méditerranéen par le tronçon de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Bordeaux et Narbonne, via Toulouse 	<p>Nouveaux tronçons des corridors atlantique et méditerranéen :</p> <ul style="list-style-type: none"> Bordeaux – Toulouse Toulouse – Narbonne 	<p>Nouveaux tronçons des corridors atlantique et méditerranéen :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Toulouse/Tours – Paris – Metz – Mannheim/Strasbourg Tarragone – Barcelone – Perpignan – Narbonne – Toulouse/Marseille – Gênes/Lyon – La Spezia/Turin – Novara – Milan – Bologne/Vérone – Padoue – Venise – Ravenne/Trieste/Koper – Ljubljana – Budapest
	<ul style="list-style-type: none"> Alignement et intégration des corridors méditerranéen et atlantique en Espagne en incluant les liaisons manquantes nécessaires pour relier les flux de la mer Cantabrique et de la Méditerranée au reste des territoires de l'UE 	<p>2 nouveaux tronçons du corridor méditerranéen :</p> <ul style="list-style-type: none"> Saragosse – Teruel – Valence/Sagunto Sagunto – Valence – Madrid 	<p>Un nouveau tronçon du corridor méditerranéen est ajouté :</p> <ul style="list-style-type: none"> Madrid – Valence – Sagunto – Teruel – Saragosse

	<ul style="list-style-type: none"> Mieux identifier la présence de l'Idrovia Ferrarese et du Pô dans le corridor méditerranéen 	<p>Ferrare et Porto Garibaldi sont ajoutées dans un tronçon pré-identifié du corridor méditerranéen (liaison manquante – voies navigables intérieures) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Milan – Crémone – Mantoue – Ferrara – Porto Levante/Venise –Trieste/Ravenne – Porto Garibaldi 	<p>Non inclus</p>
	<p>Amendements au corridor Scan-Med :</p> <ul style="list-style-type: none"> Narvik/Oulu - Luleå - Umeå - Gävle - Stockholm/Örebro Oslo - Örebro - Stockholm 	<p>Non inclus</p>	<ul style="list-style-type: none"> Narvik/Oulu - Luleå - Umeå - Stockholm/Örebro Hallsberg) <p>Mais pas de nouveau tronçon entre Oslo et Stockholm via Örebro</p>

IV. Prochaines étapes

Les négociations sont maintenant terminées pour la majeure partie du règlement. Toutefois, de grandes incertitudes subsistent sur le budget du programme. Le Conseil n'est pas encore parvenu à un accord. Par conséquent, les négociations à cet égard débuteront avec le nouveau Parlement européen après les vacances d'été. La CRPM suivra de près l'état d'avancement des négociations en Trilogue.



Personne à contacter : Lucas Bosser, Directeur CRPM
Email : lucas.bosser@crpm.org

La Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM) rassemble quelque 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)
Tél. : + 33 (0)2 99 35 40 50

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

Email : Secretariat@crpm.org ; Site Web : www.cpmr.org

Réf. : CRPMNTP190008