



Point d'étape sur la révision du Mécanisme d'Interconnexion Européen post 2020

CONTEXTE

Comme prévu dans le cadre du Règlement (UE) n ° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) la Commission européenne a publié sa proposition de révision pour la prochaine période de programmation le 6 Juin 2018.

Cette publication a lancé le travail du Parlement européen et du Conseil dans le cadre de la procédure législative ordinaire de l'Union européenne.

La révision du MIE est d'une grande importance pour les membres de la CRPM car il fixe les critères d'éligibilité et les taux de cofinancement pour les projets de transport dans l'Union.

La CRPM s'était préparée dès 2017 à contribuer à la révision du MIE. Son Bureau politique avait identifié des principes clés que le Règlement devait intégrer ainsi que des amendements à apporter à son Annexe établissant les tracés des 9 corridors prioritaires du réseau central du RTE-T.

Cette note dresse un état des lieux de l'avancement du travail des institutions européennes. Elle propose une évaluation de la prise en compte des principes que la CRPM défend dans la proposition de la commission européenne.

EN RÉSUMÉ

Des avancées significatives :

- Un meilleur taux de cofinancement pour le réseau global ;
- Quelques améliorations sensibles dans les alignements des 9 corridors du réseau central ;
- Une plus grande prise en compte des défis des Régions Ultrapériphériques.

Des questions en suspens :

- La proposition sur la « Mobilité Militaire » demeure floue et ne garantit que peu de visibilité pour les Régions, sur la mobilisation des fonds ;
- Il est à ce stade hasardeux d'anticiper le résultat des négociations sur la répartition des enveloppes budgétaires.

Des manques qui persistent :

- L'accessibilité territoriale demeure absente du MIE ce qui a pour conséquence de ne pas permettre de répondre pleinement aux défis des régions périphériques et maritimes ;
- Les modalités de gouvernance du Programme, comme ses relations avec les autres fonds doivent être améliorées ;
- Un soutien fort doit être apporté aux ports et au transport maritime, tant pour des raisons d'accessibilité dans les régions périphériques maritimes que pour lutter contre l'engorgement des voies terrestres et le changement climatique.

1. Etat des lieux de l'avancée des négociations

1.1. Le calendrier global de la révision du MIE

La proposition de la Commission européenne a marqué le point de départ d'un calendrier très ambitieux devant mener à une adoption rapide du MIE 2021-2027.

L'objectif est en effet que les institutions européennes soient prêtes à lancer le Trilogue, idéalement avant les élections européennes de Mai 2019. Le Parlement européen a lancé son travail dès Juillet 2018 (voir 1.2.) et publié un projet de rapport dans le courant de l'été. Le Conseil a lui débuté ses travaux en Septembre.

A ce stade, le calendrier souhaité semble difficile à atteindre. Si la précocité avec laquelle le Parlement a lancé son travail semble indiquer qu'il pourrait être prêt, deux éléments clés posent question :

- L'accord au sein du Parlement européen dépend également d'autres rapports, notamment sur le Budget de l'Union et sur le Règlement portant Dispositions Communes ;
- Le Conseil ne semble pas partager l'urgence du Parlement et de la Commission européenne. Il lui sera en outre compliqué d'atteindre un accord d'ici le printemps 2019 pour des raisons de calendrier qui rendent son temps de travail effectif compressé par les élections européennes.

1.2. Focus sur le travail du Parlement européen

Dès la publication de la proposition de renouvellement du Programme le 6 juin, le calendrier du Parlement européen est extrêmement serré :

- 14 juin – Annonce de la saisine des Commissions du Parlement Européen, Première lecture / Lecture unique ;
- 18 juin – Nomination des 3 Rapporteurs : Henna VIRKKUNEN (PPE, Finlande), Marian-Jan MARINESCU (PPE, Roumanie), Pavel TELICKA (ALDE, République Tchèque)
- 5 juillet – Annonce en plénière de la saisine d’une Commission jointe (ITRE-TRAN)
- 29 août – Présentation du Projet de Rapport
- 13 septembre – Date limite de dépôt des amendements
- 25 octobre – Vote prévu en Commission, Première lecture / Lecture unique.

Les rapporteurs ont été soumis à de fortes contraintes de temps pour livrer leur projet de rapport le 10 Juillet afin qu’il puisse être traduit pour sa présentation fin août. Cette organisation du travail du Parlement a plusieurs conséquences sur le projet de rapport publié en août :

- Les rapporteurs ont dû se concentrer sur les points les plus consensuels pour eux et, ainsi, limiter les thématiques touchées par le rapport et laisser quelques « dossiers » de côté ;
- Le projet de rapport ne touche presque pas aux annexes de la proposition de Règlement ;
- Les rapporteurs se sont notamment concentrés sur l’encadrement des actions liées à la mobilité militaire.

Le Groupe de Travail Intercommissions Transport de la CRPM a établi une liste d’amendements qu’elle a soumis aux Parlementaires avec l’aide des Régions membres. Ces amendements ont été établis sur la base des Positions Politiques de 2017 et la Déclaration Finale de la CRPM de 2017.

1.3. Focus sur le travail des Etats membres

Le Conseil ne semble donc pas partager l’urgence de la Commission et du Parlement. Il est confronté à des difficultés de calendrier qui compromettent ses chances d’aboutir à une position consolidée pour débiter le trilogue avant les élections européennes. Le Conseil sera en effet amené à arrêter ses travaux dans le courant du mois de Février 2019 pour préparer le Conseil Affaires Générales de Mars.

Sa première réunion de travail consacrée au MIE s’est tenue début Septembre. Il est ainsi délicat de préjuger à ce stade des positions exactes qui seront les siennes lors du trilogue. Toute anticipation étant rendue d’autant plus hasardeuse que des dossiers divisent les Etats membres, comme celui de la mobilité militaire par exemple.

2. Les principes soutenus par la CPMR pour les MIE II

2.1. Introduire la cohésion territoriale dans le futur règlement

Dans sa Position Politique de Mars 2017, la CRPM constatait que le Règlement MIE 1316/2013 contrevenait à l’article 4 du Règlement RTE-T 1315/2013 qui lui assigne pour objectif de concourir à *“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”* afin de contribuer à la *“cohésion sociale, économique et territoriale de l’Union”*.

La CRPM proposait alors :

- D'introduire dans le Règlement MIE révisé un objectif supplémentaire : accessibilité et connectivité pour toutes les régions de l'Union ;
- D'introduire une disposition spécifique pour les projets "accessibilité" visant à augmenter l'intensité de l'aide pour ces derniers ;
- De dédier un % minimal du MIE révisé à la réalisation du réseau global du RTE-T. Ce pourcentage devant être au moins équivalent aux 5% de l'enveloppe consacrée au transport dans le cadre du MIE 2014-2020 ;
- Une série d'amendements à l'Annexe du MIE établissant le tracé des 9 corridors prioritaires et les listes des "autres tronçons prioritaires" du réseau central du RTE-T.

Dans sa proposition de MIE 2021-2027, la Commission européenne :

- N'introduit pas l'accessibilité territoriale dans la liste des objectifs du Programme tel que prévus à l'article 3 ;
- Ne fait pas référence à l'accessibilité territoriale dans la liste des critères d'attribution dans le cadre de l'article 13 ¹;
- Prévoit que 15% de l'enveloppe dédiée aux infrastructures devra être allouée au réseau global, ce qui lui garantit un minimum de 9% de l'enveloppe "transport" du MIE. L'enveloppe dédiée à la mobilité militaire pourrait également contribuer à des projets menés sur le réseau global.
- Prévoit une augmentation de l'intensité de l'aide pour les actions menées dans les Régions Ultrapériphériques au titre de l'article 14 de la proposition. Cette disposition porte l'intensité de l'aide de 30% (maximum prévu dans le secteur du transport) à un maximum de 50%.

La Réaction de la CRPM :

- ✚ L'amélioration du soutien du MIE au réseau global est une victoire pour la CRPM même si le manque de précisions dans la mobilisation de l'enveloppe dédiée à la mobilité militaire ne permet pas d'anticiper l'impact de sa mobilisation dans les régions périphériques et maritimes.
- ✚ De nouveaux alignements des Corridors proposés dans l'Annexe au Règlement reprennent des amendements poussés par la CRPM et contribuent nettement à l'amélioration de l'accessibilité de certaines Régions. Il est en revanche regrettable que les autres alignements demandés par la CRPM n'aient pas été intégrés et que les liens maritimes demeurent absents dans les sections transfrontalières pré-identifiées.
- ✚ La CRPM va poursuivre ses efforts afin d'intégrer l'accessibilité comme pilier du MIE. Pour ce faire, elle va continuer son travail de définition d'un critère d'accessibilité objectif avec ses membres.

¹ La mention de l'accessibilité au point (b) fait référence à l'accès pour les personnes handicapées.

2.2. Renforcer le soutien au transport maritime

La défense de la maritimité est dans la nature même de la CRPM. Elle a toujours appelé de ses vœux un soutien fort aux ports et aux transports maritimes dans le cadre des politiques européennes de transport.

La CPMR proposait donc :

- Que le Programme reconnaisse les ports comme des entités transfrontalières, ces derniers opérant comme des ponts entre les frontières maritimes. Une telle reconnaissance affecterait positivement l'intensité de l'aide pour les projets portuaires. Elle suggérerait que les ports du réseau global bénéficient automatiquement du taux dévolu aux opérations transfrontalières et que les autres ports voient le taux de cofinancement varier en fonction de leur niveau d'accessibilité ;
- Que le Programme apporte un soutien plus fort aux Autoroutes de la Mer, les régions reculées, ultrapériphériques, insulaires et périphériques bénéficiant d'un taux de cofinancement maximal (50%);
- De faire un pas vers la mise en place d'un instrument européen dédié au transport maritime afin d'encourager le développement de liaisons avec les régions périphériques et entre elles. Un tel outil permettrait également d'encourager un report modal vers le maritime contribuant ainsi à atteindre les engagements et objectifs de l'Union en termes de changement climatique.

Dans sa proposition de MIE 2021-2027, la Commission Européenne :

- Maintient l'éligibilité des actions soutenant les Autoroutes de la Mer ainsi que les actions liées aux ports maritimes et fluviaux du réseau central et du réseau global. En revanche, la proposition de Programme ne considère ni les liens maritimes ni les ports comme transfrontaliers ;
- N'apporte pas de soutien particulier à des opérations visant à encourager le report modal vers le maritime.

La réaction de la CRPM :

- ✚ La CRPM reconnaît que la grande diversité des situations des ports et de leurs capacités financières érode la rationalité de la création d'une catégorie unique. Pour autant, ils revêtent une importance capitale pour le développement économique et social de nombreuses Régions. Il est donc nécessaire d'intégrer dans le Programme un dispositif permettant d'augmenter l'intensité de l'aide pour les opérations portuaires et les Autoroutes de la Mer, contribuant à la cohésion économique, sociale et territoriale de L'Union.
- ✚ Le Programme ne prévoit pas le financement de services de transport maritime qui ne sont finançables que par des aides d'Etat, sans soutien de l'Union. La CRPM sera donc attentive aux initiatives qui pourront découler des conclusions du projet MedAtlantic Ecobonus.

2.3. Améliorer la gouvernance du Programme

La CRPM a appelé de ses vœux plusieurs modifications dans le modèle de gouvernance du MIE. Il s'agissait de simplifier la soumission des projets pour financement par le Programme et de permettre l'implication des Régions dans la procédure de sélection des projets.

Les propositions de la CRPM visaient notamment à :

- Éliminer le frein matérialisé par l'accord préalable de l'Etat dans la soumission des projets dans le cadre du MIE. La CRPM considère en effet que cette disposition complexifie la mise en œuvre du MIE et nuit à l'efficacité de sa mise en œuvre ;
- Impliquer les Autorités Régionales dans la procédure de mise en œuvre du MIE, notamment en ce qui concerne l'adoption des Programmes de travail ;
- Améliorer la coordination des efforts entre les différents fonds concourant au soutien de projets "transport" menés dans les Régions.

Dans sa proposition de MIE 2021-2027, la Commission Européenne :

- Introduit la nécessité, pour les porteurs de projets, de passer par une validation de l'Etat dans son article 11 relatif aux Programmes de travail ;
- Etablit que l'adoption des programmes de travail se fait dans le cadre de la procédure de comitologie telle que définie par le Règlement 182/2011. Les Régions n'y sont donc pas impliquées ;
- Apporte des réponses en termes de coordination entre les Directions Générales de la Commission européenne dans la mise en œuvre des différents fonds. Le MIE tel que proposé s'arrose, en revanche, une domination sur les fonds en gestion partagée.

La réaction de la CRPM :

- ✚ La proposition de la Commission fait un pas dans la bonne direction. Il est en revanche nécessaire de simplifier la procédure de soumission des projets en permettant aux porteurs de projets de candidater directement, sans autorisation formelle systématique de l'Etat membre, les intérêts des territoires ne contrevenant pas à l'intérêt national ;
- ✚ Il transparait une nette tendance à promouvoir les fonds en gestion directe au détriment des fonds en gestion partagée. Cette tendance, que la Commission européenne justifie par l'efficacité, met pourtant à mal des principes clés de la construction européenne telle que la subsidiarité et menace de distancier les territoires de l'Union.

PROCHAINES ETAPES

La CRPM se félicite de voir plusieurs de ses principes intégrés à la proposition de MIE pour la période 2021-2027.

Elle constate en revanche certains manques récurrents. **La CRPM se propose donc :**

- De poursuivre son travail avec les institutions européennes dans le cadre de la révision du MIE en cours. Elle invite à ce titre ses Régions membres qui le souhaitent à prendre contact avec leur Etat membre afin de leur transmettre ses messages ;
- De poursuivre avec ses membres le travail de définition d'un critère d'accessibilité objectif ;
- De lancer dès à présent ses travaux sur la révision du RTE-T prévue en 2023 afin d'améliorer l'accessibilité de ses Régions et de renforcer les Autoroutes de la Mer notamment.

Elle prend acte de la progression des travaux de la Commission européenne devant mener à une révision du RTE-T en 2023. Ces travaux ont été lancés à travers une consultation portant sur l'évaluation des orientations pour le RTE-T, qui s'est terminée le 11 Octobre 2018. Les consultations se poursuivront à travers :

- Une consultation publique qui devrait être menée de Novembre 2018 à Février 2019 ;
- Une consultation ciblée des acteurs pertinents qui prendra la forme d'une étude d'évaluation devant être lancée au courant de l'automne 2018 ;
- Diverses conférences, travaux des Etats membres en Commission, Forums des Corridors du Réseau Central et divers workshops thématiques.

Aussi, la CRPM :

- Informera régulièrement ses membres de l'avancée du travail des co-législateurs. Elle publiera une note d'étape lors du Bureau Politique de Mars 2019 ;
- Organisera une réunion de travail de son groupe Transport avant la fin 2018 afin de lui permettre de contribuer aux travaux de la Commission et conduire à l'adoption d'une Position Politique sur la révision du RTE-T lors du BP 2019.



Personne à contacter : Lucas Bosser, *Senior Policy Officer* en charge des transports
Email: lucas.bosser@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 Brussels (BE)
Tel: +32 (0)2 612 17 00

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

Réf. : CRPMNTP180013