



CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin 35700 RENNES - F
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
e.mail : secretariat@crpm.org - web : www.crpm.org

26 OCTOBRE 2006

ADRESSE DE LA CRPM

(Approuvée par l'Assemblée générale de la CRPM - 26/27 octobre 2006 - Murcia, Espagne)

**BUDGET DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (RTE-T)
POUR 2007-2013 : CLARIFIER LES PRIORITES, PRENDRE EN
COMPTE LES AUTOROUTES DE LA MER**

I. L'ACCESSIBILITE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES NE DOIT PAS ETRE SACRIFIEE AUX CONTRAINTES BUDGETAIRES

Pour la période 2007-2013, le budget communautaire alloué au RTE-T se situe à hauteur de 6,7 Milliards €. En euros constants, compte tenu du récent élargissement à 25 de l'UE et des prochaines adhésions, ce montant, rapporté au nombre d'habitants ou au km², est bien inférieur au niveau de la période 2000-2006, 4,17 Milliards €.

Le budget RTE-T appartient à la même rubrique budgétaire que le 7^{ème} Programme Cadre de Recherche-Développement (PCRD, rubrique 1a - Compétitivité). A l'intérieur de cette rubrique, le Conseil a clairement opté pour une priorité à la recherche puisque le PCRD voit -lui- son budget augmenter d'environ 60 % dans la prochaine période.

La CRPM prend acte de ce contexte budgétaire. Elle considère que la priorité accordée à la recherche n'est pas fondamentalement contestable, dès lors que des critères de priorité transparents sont définis pour l'affectation du budget RTE-T, et qu'en première ligne de ceux-ci figure le critère d'accessibilité, conformément aux dispositions du Traité de Maastricht.

II. LE BUDGET DU FEDER NE DOIT PAS PALLIER LA DEFICIENCE DU BUDGET RTE-T

Le financement communautaire des infrastructures de transport passe aussi par la mobilisation du Fonds de Cohésion, du FEDER et de la Banque européenne d'Investissement. Depuis que la réduction drastique du budget RTE-T est « acquise », un débat public s'est instauré sur la définition des critères de choix à établir entre les 30 projets prioritaires décidés en 2004 et entre les différents tronçons de chacun de ces 30 projets prioritaires. Dans ce débat, un certain nombre d'acteurs mettent en avant le souhait de concentrer le financement RTE-T **sur les zones non éligibles au premier Objectif du FEDER, l'objectif de convergence.**

Dans ce contexte, la CRPM réaffirme que le budget RTE-T ne saurait être considéré par les institutions européennes comme un instrument financier réservé aux seules régions développées de l'Europe, en compensation à leur non éligibilité aux Fonds Structuraux. Ceci est d'autant plus vrai qu'au titre de la stratégie du "earmarking", 60 % du FEDER destiné aux Régions de la convergence devront être dédiés à des investissements concourant à la stratégie de Lisbonne. Les transports n'entrent pas dans cette catégorie.

En théorie, **les régions non-éligibles à l'objectif de convergence** bénéficieront - **au titre de l'objectif de compétitivité** - du FEDER pour co-financer les infrastructures de transport. Il convient toutefois de souligner que pour 2007-2013:

- Les montants par habitant du FEDER disponible dans ces zones seront inférieurs de 20% à la période actuelle ;
- 75% de ces crédits devront être dédiés à des investissements concourant à la stratégie de Lisbonne ("earmarking").

En conclusion, le FEDER ne pourra clairement pas pallier la déficience du budget RTE-T.

III. LES MODALITES ET CRITERES DE SELECTION DOIVENT ETRE TRANSPARENTS

Lors de sa réunion du 18 février 2006 à Brest, le Bureau politique de la CRPM a adopté une réponse à la consultation organisée par la Commission européenne sur la révision à mi-parcours du Livre Blanc de 2001 sur les transports. Dans ce document, la CRPM :

- Demande une prise en compte des critères d'accessibilité et d'équilibre territorial ;
- Suggère, à cet effet, de s'inspirer des travaux conduits par l'outil communautaire ESPON : European Spatial Planning Observation System ;
- Insiste sur la nécessité de faire participer les Régions aux choix, ne serait-ce que parce qu'elles seront amenées à cofinancer ;
- Invite la Commission européenne à pousser plus avant la différenciation dans l'intensité du soutien communautaire (taux de cofinancement), en fonction du caractère plus ou moins prioritaire des tronçons, et se propose d'apporter un appui technique à cet exercice. (*Rappelons que la seule différenciation actuelle porte sur le caractère transfrontalier ou non des tronçons, avec un taux de cofinancement de 20% ou 10% selon les cas.*)

La CRPM note que l'année 2006 sera une année-clé de ces points de vue, avec deux échéances importantes :

- L'adoption en co-décision du nouveau règlement financier du RTE-T : celui-ci devra traduire en termes législatifs la réduction du budget. La CRPM interviendra – notamment auprès du Parlement européen en liaison avec le Comité des Régions - pour que les principes qu'elle défend sur la priorisation des projets y trouvent une traduction ;
- La réunion du Comité RTE-T, fin 2006, qui devrait adopter le Programme Pluriannuel Indicatif 2007-2013. Ne participent à ce Comité, présidé par un représentant de la Commission, que les représentants des Ministères des Transports nationaux. Cette réunion sera particulièrement importante, car elle aboutira à l'adoption d'un échéancier prévisionnel des infrastructures cofinancées par le budget RTE-T, à partir de 25 listes nationales des investissements prévus. Les Régions et les Commissions géographiques devront donc se montrer attentives à ce que ces listes nationales prennent bien en compte leurs propres priorités. A cette occasion, la CRPM souligne la persistance de mécanismes de consultation et de prise de décision qui ne prennent pas en compte la réalité de l'implication des Régions dans ce dossier, contribuant ainsi au fameux « déficit démocratique » dont se plaignent, par ailleurs, les dirigeants des Etats membres de l'Union.

IV. CERTAINS CRITERES DE SELECTION NE SERAIENT PAS ACCEPTABLES

Comme déjà indiqué, **donner une priorité aux projets non-éligibles au FEDER n'est pas une option acceptable.**

La priorité donnée au seul mode ferroviaire ne saurait être retenue, au détriment des Autoroutes de la Mer. La CRPM a adressé un courrier le 27 février 2006 à MM. Borrell et Costa, respectivement Président du Parlement européen (PE) et Président de sa Commission Transports, pour s'opposer à une option alors en discussion au sein du Parlement européen, consistant à accorder une priorité à 6 des 30 projets prioritaires. Ces 6 projets concernent tous des infrastructures ferroviaires, pour lesquels le Commissaire Barrot a désigné des coordonnateurs en juillet 2005.

Reconnaissant que le mode ferroviaire – contributif au développement durable - mérite d'être encouragé, la CRPM ne remet aucunement en cause l'intérêt de ces 6 projets, d'autant que certains d'entre eux contribuent réellement à améliorer l'accessibilité de zones périphériques : projet n°3, « axe ferroviaire à grande vitesse du

sud-ouest de l'Europe », soutenu en particulier par la Commission Arc Atlantique, projet n°1, « axe ferroviaire Berlin- Vérone/Milan-Bologne-Naples-Messine-Palermo ».

La CRPM ne pourrait toutefois accepter que les Autoroutes de la Mer (ADM) ne figurent pas au même niveau de priorité, et a demandé au Parlement de soutenir cette approche. « De notre point de vue, les ADM constituent en effet des outils indispensables pour transférer massivement du fret de la route vers la mer, améliorer l'accessibilité des régions périphériques, et mieux équilibrer les flux de transport en Europe ».

Enfin, le critère de « maturité » ne nous apparaît pas non plus valide. Ce critère par trop imprécis risquerait en effet d'accorder une priorité aux projets dont le financement serait déjà plus ou moins assuré par des financements nationaux. L'UE doit adopter une vision plus ambitieuse et volontariste et viser au contraire – dans un souci d'additionnalité et de valeur ajoutée communautaire - à utiliser l'effet levier du financement communautaire pour réaliser des projets « difficiles ». Là encore les ADM répondent bien à ce qualificatif, compte tenu des différences d'approche existantes entre les Etats sur cet instrument et sur les éventuelles distorsions de concurrence qu'elles pourraient générer entre les ports et entre les compagnies maritimes.

V. METTRE EN ŒUVRE RAPIDEMENT LES AUTOROUTES DE LA MER

Le projet prioritaire n° 21 du RTE-T est constitué par les Autoroutes de la Mer. La CRPM a déjà eu l'occasion à maintes reprises de :

- Se féliciter de cette avancée de la prise en compte du mode maritime dans le RTE-T ;
- Regretter le retard pris à les concrétiser ;
- Contribuer à organiser, grâce à ses Commissions géographiques, la concertation préalable à la définition des projets.

Dans sa réponse à la consultation organisée par la Commission européenne sur la révision à mi-parcours du Livre Blanc de 2001 sur les transports, la CRPM a formulé une série de propositions pour :

- améliorer la contribution des ADM à l'équilibre territorial ;
- organiser la concertation entre les Etats et les Régions ;
- mieux associer les Régions aux décisions et à la mise en œuvre ;
- simplifier l'accès au programme Marco Polo qui finance les aides au démarrage.

Compte tenu de ce contexte et de l'urgence qu'il y a à donner un contenu à cette politique prometteuse, **la CRPM appelle une fois encore la Commission européenne à désigner un coordonnateur européen pour chacune des 4 zones de mise en œuvre des ADM.**

Elle poursuit en outre sa contribution aux travaux de la Commission européenne, en organisant le 15 mai prochain à Séville, à l'invitation de la Région Andalousie, un séminaire technique de Benchmarking, destiné à mettre en évidence les difficultés rencontrées dans les différents bassins maritimes et à proposer des solutions.