

Avis du Comité européen des régions — L'avenir du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) — Transports

(2018/C 054/04)

Rapporteur: Ximo PUIG I FERRER (ES/PSE), président du gouvernement de la région de Valence.

RECOMMANDATIONS POLITIQUES

LE COMITÉ EUROPÉEN DES RÉGIONS

Un mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) doté d'une perspective régionale

1. rappelle que dès ses débuts, le processus d'intégration de l'Union européenne s'est caractérisé par une intensification continue des relations et liens économiques, politiques et sociaux qui ont été tissés entre les territoires qui la composent. Les transports sont l'un des principaux contributeurs à la prospérité économique et sociale de l'Union dans la mesure où ils suscitent des échanges commerciaux, stimulent la croissance économique et fournissent des millions d'emplois. Une politique européenne moderne en matière d'infrastructures de transport est de nature à soutenir la réalisation des objectifs essentiels de l'Union tels qu'ils sont définis dans la stratégie Europe 2020, dans le Livre blanc sur les transports de 2011, et dans les dix priorités de la Commission Juncker, au nombre desquelles figurent le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique, sociale et territoriale;
2. reconnaît qu'en tant qu'il constitue un cadre juridique commun et un instrument destiné à financer le secteur du transport, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), qui a été adopté en 2013, représente un élément essentiel pour développer le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et, par conséquent, pour opérer une évolution générale vers une perspective au caractère résolument plus communautaire. L'instauration du MIE a été voulue pour qu'il serve d'instrument de cofinancement indispensable au lancement et à la réalisation des infrastructures et services du RTE-T. À ce titre, il doit conjuguer le bien-être de la société, la cohésion et la création d'emplois ⁽¹⁾, la croissance économique et la durabilité environnementale ⁽²⁾, raison pour laquelle le coût d'une Europe sans RTE-T ni MIE serait supérieur aux sommes qui leur sont actuellement consacrées ⁽³⁾;
3. accueille favorablement les efforts qui, à l'occasion de la présente évaluation à mi-parcours, ont été déployés en ce qui concerne l'ouverture et la participation, la collecte des propositions émanant des acteurs intéressés et la consultation du Comité européen des régions ⁽⁴⁾;
4. estime que dans le cadre de l'évaluation à mi-parcours du MIE, il conviendra d'inciter à en préserver et en approfondir les bases, l'importance qu'il revêt pour ce qui est de la compétitivité et de l'amélioration du capital social européen, de l'accroissement de la cohésion territoriale européenne ainsi que l'idée d'une citoyenneté européenne commune, avec libre circulation des personnes et des biens, qui constitue l'essence même du projet européen. Cet approfondissement nécessite de le réexaminer du point de vue des ressources budgétaires qui lui sont allouées, des procédures, des critères et des processus de sélection, gestion, suivi et évaluation des projets;

⁽¹⁾ TEN-T Corridors: *Forerunners of a forward-looking European Transport System* («Les corridors RTE, précurseurs d'un système européen de transport tourné vers l'avenir») (2016), P. Balázs, P. Cox, C. Trautmann, P. Wojciechowski, L. Brinkhorst, M. Grosch et K. Peijs: <http://www.europarl.europa.eu/cmsdata/116220/tent-issues-papers.pdf>.

⁽²⁾ TEN-T Corridors: *Forerunners of a forward-looking European Transport System* («Les corridors RTE, précurseurs d'un système européen de transport tourné vers l'avenir»), 2016.

⁽³⁾ *The cost of non-completion of the TEN-T* («Le coût de la non-réalisation du RTE-T») (2016), Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung (ISI): <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2015-06-fraunhofer-cost-of-non-completion-of-the-ten-t.pdf>.

⁽⁴⁾ *Évaluation à mi-parcours du mécanisme pour l'interconnexion en Europe*: <https://ec.europa.eu/energy/en/consultations/mid-term-evaluation-connecting-europe-facility-MCE>.

5. observe par ailleurs que depuis son adoption, en 2013, certaines des observations formulées par le CdR sur le MIE gardent leur pertinence⁽⁵⁾. Les points sur lesquels il pourrait être amélioré ont notamment trait à l'insuffisance de sa dotation budgétaire, aux interrogations concernant sa coordination avec d'autres fonds, à la complexité des procédures qui régissent cet instrument ou encore au rôle trop étrié qui est réservé aux pouvoirs locaux et régionaux et au manque de subsidiarité dans les instances de planification et d'exécution des projets cofinancés⁽⁶⁾;

6. fait observer que l'Union européenne, dans ses orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport, rappelle l'importance de politiques intégrées et insiste sur la nécessité de garantir «l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, y compris les régions périphériques, insulaires et ultrapériphériques»; aussi appelle-t-il à faire en sorte que ces régions, qui sont malheureusement exclues du réseau central, deviennent éligibles aux actions relevant des autoroutes de la mer;

7. relève, à l'intention de la Commission européenne, que l'on assiste aujourd'hui dans le monde à de profonds bouleversements dans le rapport entre développement économique et territoire, ainsi qu'à l'émergence d'un nouveau type de structure urbaine et macrorégionale qui fonctionne simultanément sur un plan mondial et local⁽⁷⁾. De ce fait, toute réforme du MIE devra tenir compte des débats en cours sur la manière dont les infrastructures stratégiques européennes de transport peuvent contribuer au retour de l'activité industrielle vers l'Europe (relocalisation)⁽⁸⁾, sur la mesure dans laquelle les risques géopolitiques mondiaux ont pour effet de raccourcir les chaînes de création de valeur, sur l'importance de la qualité que présentent les structures de gestion des collectivités régionales, sur les processus d'intégration technologique, ou encore sur la montée des inégalités régionales entre les États membres — les régions présentent depuis peu des processus qui font diverger le PIB par habitant au sein d'un même pays et entament la cohésion interne des États, cependant que l'on relève entre eux des tendances de convergence⁽⁹⁾. Dans le même temps, s'agissant de dynamiques négatives, il s'impose de noter que les processus d'ajustement budgétaire ont contraint les régions à faire des coupes dans leurs investissements, tout particulièrement pour les secteurs associés aux infrastructures de transport⁽¹⁰⁾. En outre, alors même qu'en 2014, l'investissement public profitait d'une légère embellie dans les pouvoirs publics centraux, y compris par le recours au déficit public⁽¹¹⁾, sa chute se poursuivait aux niveaux de gouvernance infranationaux, creusant ainsi les disparités régionales et renforçant la centralisation. Le futur réexamen du MIE devra tenir compte de ce nouveau contexte et prévoir des mesures qui exploitent le potentiel des infrastructures de transport européennes stratégiques afin de réduire les risques détectés dans les domaines industriel et géopolitique, de faire face à l'accroissement des disparités régionales et d'inverser les dynamiques négatives constatées en matière d'investissement public;

Financement

8. reconnaît que la Commission a la volonté de doter le RTE-T d'un financement par le truchement du MIE. Le budget de 33,2 milliards d'EUR qui lui avait été alloué initialement représente un remarquable engagement financier; en outre, le mécanisme entend tabler sur le capital et l'initiative du privé, qui déterminent un volant appréciable du point de vue du cofinancement⁽¹²⁾;

⁽⁵⁾ Avis du Comité des régions sur le «Mécanisme pour l'interconnexion en Europe» (CdR 648/2012), adopté lors de sa 96^e session plénière, des 18 et 19 juillet 2012.

⁽⁶⁾ *Results of the OECD-CoR consultation of sub-national governments. Infrastructure planning and investment across levels of government: current challenges and possible solutions* («Résultats de la consultation OCDE-CdR des niveaux infranationaux de gouvernement. La planification des infrastructures et les investissements entre niveaux de gouvernement: enjeux actuels, expériences et solutions possibles») (2016): <http://cor.europa.eu/en/documentation/brochures/Documents/Results%20of%20the%20OECD-CoR%20consultation%20of%20sub-national%20governments/2794-brochureLR.pdf>.

⁽⁷⁾ *Macro-regional strategies in changing times* («Stratégies macrorégionales dans une époque en mutation») (2016) et *The State of European Cities 2016: Cities leading the way to a better future* («L'état des villes européennes 2016: les villes ouvrent la voie vers un avenir meilleur») (2016).

⁽⁸⁾ Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail (Eurofound). *ERM annual report 2016: Globalisation slowdown?* («Rapport annuel ERM 2016: le ralentissement de la mondialisation?»). *Recent evidence of offshoring and reshoring in Europe* («Preuves récentes de délocalisation et de relocalisation en Europe») (2017, J. Hurley, D. Storrie et E. Perruffo): <https://www.eurofound.europa.eu/fr/publications/executive-summary/2017/erm-annual-report-2016-globalisation-slowdown-recent-evidence-of-offshoring-and-reshoring-in-europe>.

⁽⁹⁾ «OECD Regional Outlook 2016». *Productive regions for inclusive societies* (2016) (OCDE, «Perspectives régionales 2016. Des régions productives pour des sociétés inclusives»): <http://www.oecd.org/publications/oecd-regional-outlook-2016-9789264260245-en.htm>.

⁽¹⁰⁾ «OECD Regions at a Glance 2016» (2016) (http://www.oecd-ilibrary.org/governance/oecd-regions-at-a-glance-2016_reg_glance-2016-en).

⁽¹¹⁾ *Chapitre 2, Using the fiscal levers to escape the low-growth traps* («Utiliser les leviers fiscaux pour échapper aux pièges à faible croissance»): <https://www.oecd.org/eco/public-finance/Using-the-fiscal-levers-to-escape-the-low-growth-trap.pdf>.

⁽¹²⁾ *Assessment of Connecting Europe Facility: in-depth analysis* («Évaluation du mécanisme pour l'interconnexion en Europe — une analyse approfondie») (2016), J. Papí, M. Sanz et R. Blomeyer (2016): [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/572677/IPOL_IDA\(2016\)572677_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/572677/IPOL_IDA(2016)572677_EN.pdf).

9. déplore toutefois les restrictions budgétaires subies du fait des politiques d'ajustement qui ont été appliquées durant la dernière décennie. Les baisses de moyens que le réseau a dû supporter durant ses premières années de mise en œuvre pourraient faire qu'il soit impossible d'atteindre les objectifs assignés pour l'horizon 2020, 2030 (réseau de base) ou 2050 (réseau global);

10. rappelle, sur ce point et dans le cadre de la révision du programme pluriannuel, que les objectifs définis par les règlements (UE) n° 1315/2013 et (UE) n° 1316/2013 constituent des accords conclus au niveau de l'Union, qui revêtent un caractère contraignant;

11. réclame dès lors que soit réalisé un examen exhaustif des possibilités qui existent, dans le respect du principe de subsidiarité (perspective ascendante), pour augmenter la dotation actuelle du dispositif, en accordant une attention particulière aux besoins remontant de la base qui sont formulés par les acteurs au niveau local et à celui des villes et des régions, pour améliorer la coordination entre les différents fonds en rapport avec son financement (Fonds ESI, MIE, Fonds de cohésion) ou autres instruments proposés par la BEI — en évitant que l'EFSD ponctionne à nouveau le MIE — et préciser un calendrier d'appels spécifiques, qui pourrait être publié au début de la période couverte par les perspectives financières et grâce auquel les acteurs intéressés par le lancement desdits appels seront en mesure de mieux planifier et, partant, d'anticiper;

12. souligne que les financements du MIE et les autres structures connexes ne devraient pas faire concurrence à l'EFSD ni à son orientation, fondée sur le marché, qui vise à concentrer de nouveaux fonds et à mobiliser des capitaux inactifs; estime donc que l'EFSD et le MIE ont des objectifs différents et qu'il convient dès lors de ne pas considérer l'un comme le remplaçant de l'autre. Une combinaison optimale de ces ressources en vue d'activer les investissements dans l'Union est donc souhaitable, au cas où il pourrait exister des synergies entre ces deux sources de financement;

13. recommande en outre, que dans le contexte de la mise en œuvre de l'article 50 du traité sur l'Union européenne (Brexit), la Commission active les instruments législatifs et politiques qui sont nécessaires pour garantir que la politique de transport concernant le RTE-T dispose d'une enveloppe budgétaire adéquate avec des dotations indicatives et flexibles afin de les ré-abonder si besoin;

14. fait observer que le retard pris dans la réalisation des composantes du réseau RTE-T aboutira à limiter les perspectives de croissance des régions participant au projet et contribuera à amoindrir les effets résultant de la coopération interrégionale en réseau;

15. estime qu'il y a lieu de maintenir l'enveloppe destinée aux pays couverts par la politique de cohésion, parce qu'il est nécessaire d'accroître leur participation et dans le but, par ailleurs, de préserver la complémentarité entre le MIE et le Fonds de cohésion;

Sélection et gestion des projets et gouvernance

16. invite la Commission à consentir un effort d'amélioration énergétique en ce qui concerne la sélection et la gestion des projets, la gouvernance et le contrôle des activités en rapport avec le MIE, par des actions consistant, par exemple:

- à rendre les appels à projets plus prévisibles,
- à modifier le caractère non contraignant que revêt, en vertu de l'article 17, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1315/2013, la réalisation des projets prioritaires repris dans la partie I de l'annexe I,
- à développer la notion de «valeur ajoutée européenne» en tant que critère d'attribution des projets, sans perdre de vue le contexte des régions ultrapériphériques,
- à simplifier les procédures de demande et à octroyer une assistance technique experte dans le cadre du montage et de la conduite de projets,
- à élaborer des mécanismes en deux ou trois phases, qui encourageront à présenter, à un premier stade, des propositions simplifiées et n'exigeront qu'elles soient plus développées qu'à une seconde ou une troisième étape, dès lors que l'on disposera de perspectives financières plus assurées,
- à élaborer, aux fins de la sélection et de la signature des projets, une méthodologie claire et transparente,
- à inclure des critères de gestion partagée des projets, ainsi que de consultation des régions dans la phase d'évaluation des projets,
- à clarifier les procédures et critères de suivi et de contrôle des projets cofinancés,

- à élaborer les principes d'une politique d'information concernant toutes les étapes de sélection, d'approbation et de réalisation des projets,
- à accroître le rôle joué par les forums des corridors transeuropéens, afin d'améliorer leur influence décisionnelle dans les questions liées au développement des infrastructures stratégiques, qui sont essentielles au bon fonctionnement et à la circulation des flux dans les corridors, et notamment au niveau des tronçons transfrontaliers, des goulets d'étranglement, des nœuds urbains-portuaires⁽¹³⁾ et des chaînons manquants⁽¹⁴⁾,
- à allonger la durée d'ouverture des appels à projets;

17. souligne que le financement du RTE-T par un instrument partagé avec l'énergie et les télécommunications semble artificiel. La politique des transports étant clairement identifiée, le CdR recommande qu'elle soit dotée de ses propres instruments;

18. insiste sur la nécessité que les États membres, en particulier ceux qui bénéficient du Fonds de cohésion, recourent davantage à l'assistance technique disponible pour les programmes opérationnels, afin d'améliorer les capacités des organismes locaux et régionaux et des autres participants à utiliser les fonds de l'UE. Dans le cadre du MIE, il est particulièrement important que les États membres les moins développés puissent également élaborer des projets de qualité grâce aux ressources de cette assistance technique et être candidats sur un pied d'égalité avec les autres États membres lorsqu'ils participent à un appel à propositions pour un cofinancement de l'UE;

19. considère que le financement de projets de transport par le MIE doit principalement reposer sur des subventions mais que les prêts, les garanties ou les fonds propres peuvent également être pertinents;

Le rôle des régions et des villes

20. met en exergue les grandes responsabilités que les régions et les collectivités locales assument, de manière générale, dans la phase d'exécution et de suivi des investissements publics. En 2014, les collectivités territoriales des pays de l'OCDE ont eu la charge de 40 % de la dépense, 50 % des marchés, 59 % des investissements et 63 % des frais de personnel du secteur public⁽¹⁵⁾;

21. affirme qu'il convient de rappeler, à cet égard, que dans l'Union européenne, le taux de confiance recueilli par les instances publiques est variable, en fonction de l'assise territoriale de leur ressort — généralement, plus l'institution se trouve être proche du citoyen, plus il est élevé⁽¹⁶⁾. Aujourd'hui, la population fait davantage confiance aux niveaux de gouvernance infranationaux qu'aux échelons publics de plus large étendue⁽¹⁷⁾. En outre, les régions et les pouvoirs locaux constituent le palier qui cerne le mieux les besoins et les ressources, intègre le plus facilement la coopération entre le public et le privé et offre la gestion qui se prête au mieux à l'obligation de rendre des comptes et d'être transparente. Aussi conviendrait-il d'aborder le prochain réexamen du MIE sous l'angle d'une «coproduction» du RTE-T entre des administrations de plusieurs niveaux⁽¹⁸⁾;

22. souligne dans cette perspective que la Commission devrait veiller à ce que les plans d'infrastructures des États membres incorporent les objectifs du RTE-T, en donnant la priorité à leurs projets qui s'inscrivent dans sa logique;

23. demande dès lors que la Commission décentralise les processus concernant tant la sélection des projets que leur gestion, leur suivi et leur contrôle, en associant davantage les régions au MIE, par les actions suivantes:

⁽¹³⁾ Avis du Comité des régions «Réhabilitation des villes et des zones portuaires», adopté lors de la 121^e session plénière des 8 et 9 février 2017.

⁽¹⁴⁾ Avis du Comité des régions sur le «Mécanisme pour l'interconnexion en Europe» (CdR 4294/2016), adopté lors de sa 121^e session plénière des 8 et 9 février 2017.

⁽¹⁵⁾ Voir la note de bas de page n° 10.

⁽¹⁶⁾ Voir «Political trust and multilevel government» («Confiance politique et gouvernance à niveaux multiples»), par J. Muñoz, in *Handbook on Political Trust* («Un manuel sur la confiance politique») (2017), S. Zmerli et T. W. G. van der Meer (éd.): <http://doi.org/10.4337/9781782545118>.

⁽¹⁷⁾ Question QA8a Eurobaromètre Standard 86 (novembre 2016): <http://ec.europa.eu/COMMFrontOffice/publicopinion/index.cfm/Survey/getSurveyDetail/instruments/STANDARD/surveyKy/2137>.

⁽¹⁸⁾ *Europe as a multilevel federation* («L'Europe comme fédération à niveaux multiples») (2017), M. Keating, *Journal of European Public Policy*, 24 (4), *El poder de lo próximo: las virtudes del municipalismo* («Le pouvoir du proche: les vertus du municipalisme») (2016), J. Subirats; *Las ciudades ante el cambio de era: la nueva gobernanza urbana: actores e instrumentos* («Les villes face au changement d'époque: la nouvelle gouvernance urbaine — acteurs et instruments») (2016), J.M. Pascual et J. Subirats.

- supprimer, au profit d'un critère fondé davantage sur la subsidiarité, l'obligation d'obtenir l'approbation des autorités de l'État pour signer des projets, en favorisant ainsi la possibilité que les régions soient habilitées à procéder à cette signature,
- en conséquence, inclure les collectivités locales et les régions parmi les parties prenantes que l'article 9 du règlement (UE) n° 1316/2013 habilite à soumettre des propositions et à convenir de le faire,
- autoriser la participation des régions, sans restriction aucune, aux réunions des forums européens sur les corridors RTE-T, grâce à la diversité des compétences qu'assument les régions, suivant l'ordre constitutionnel de chaque État membre. Dans ces enceintes, il conviendrait de lancer des instruments de coordination, verticale, entre niveaux de gouvernance, et horizontale, entre pouvoirs publics infranationaux,
- mettre en œuvre une coopération entre le MIE et le RTE-T, par de nouvelles stratégies territoriales telles que les stratégies macrorégionales de l'UE (pour la Baltique, de 2009, pour le Danube, de 2010, pour la mer Ionienne et l'Adriatique, de 2014, et pour les Alpes, de 2015), ainsi que d'autres initiatives à base géographique, en coordonnant les actions avec des instruments tels que les groupements européens de coopération territoriale (GECT) et des forums tels que Nordregio, VASAB, etc. En outre, là où des macrorégions se développent et se dotent de stratégies et de documents techniques en matière de transports et de services logistiques, il est recommandé qu'ils soient pris en compte,
- inclure les régions dans la définition et l'élaboration de programmes de travail, en amont des appels à propositions;

La dimension locale et régionale dans ses rapports avec le niveau global

24. insiste sur les avantages globaux dont les citoyens de l'UE bénéficieront dans leur vie quotidienne si le RTE-T est mené à bien. À cet effet, afin de rendre visible au niveau européen l'ensemble du projet et de faciliter les stratégies de transport européennes, recommande aux pouvoirs publics de recourir à la signalisation, homologuée par l'Union européenne, de l'ensemble du réseau RTE-T, en recensant les infrastructures du réseau central et du réseau global ainsi que les nœuds et les corridors, et recommande aux pouvoirs publics de réserver un traitement spécifique à ses nœuds en tant qu'ils constituent ses portes d'entrée grâce à des connexions claires et bien définies vers les réseaux de transport de seconde et de troisième catégorie. Dans cet ordre d'idée, il est proposé que les États membres et les régions prennent en compte le RTE-T lorsqu'ils conçoivent et réalisent leurs flux locaux de circulation par route et lignes ferroviaires régionales, afin d'assurer une démarche intégrée qui se traduise par la mobilité accrue et améliorée pour tous leurs citoyens, qui constitue une composante essentielle de l'inclusion sociale et de la protection de l'environnement; de même, on recommandera de tenir compte plus particulièrement des régions insulaires, afin d'y créer les connexions aériennes et maritimes nécessaires propres à garantir l'accès des citoyens et des marchandises au réseau principal dans les conditions les moins mauvaises possibles;

25. fait valoir la nécessité, dans les régions où existent des problèmes dans le domaine ferroviaire, de mettre en place les infrastructures nécessaires tant au niveau local que régional, de façon à pouvoir recourir au transport par rail dans des conditions similaires à celles des autres États membres;

26. sur ce point, préconise d'étudier plus avant les problématiques liées à la communication concernant les avancées réalisées et à la transparence des objectifs et des résultats. Il convient de rendre le MIE et les cartes du RTE-T plus proches du citoyen, grâce à des points d'information, infographies et documents divers;

27. fait remarquer qu'actuellement, il n'existe pas de coordination et d'articulation efficaces entre les investissements clés en matière de transport qui ont été définis dans les documents stratégiques au niveau européen, national et régional. L'absence de prise en compte des collectivités territoriales dans la structure de gestion du MIE réduit les possibilités d'évaluer la valeur ajoutée, la cohérence et la complémentarité des investissements prévus qui sont financés sur plusieurs sources. Une fonction de coordination pourrait venir s'appuyer sur les stratégies macrorégionales de l'Union;

28. fait observer qu'il conviendrait de concentrer principalement les fonds disponibles sur la priorité accordée au réseau primaire de base, en tenant compte de la possibilité de renforcer les interconnexions modales (ports, chemins de fer). Les fonds restants devraient être utilisés pour soutenir, à titre certes complémentaire mais avec résolution néanmoins, les projets présentant moins de portée technique et d'envergure budgétaire, lesquels, du fait qu'ils offrent des perspectives plus faibles de retour sur investissement à brève échéance, ne disposent que de possibilités plus restreintes d'accès aux financements privés complémentaires, pour autant qu'ils recèlent une forte «valeur ajoutée européenne». Tel sera par exemple le cas des projets qui se raccordent naturellement au réseau de base ou qui le complètent, en l'étoffant par des composantes essentielles, régionales ou interrégionales, pour autant qu'ils répondent aux critères d'être de nature stratégique, structurants

et réalisables à court terme. Dans le cadre d'une future révision, cet effort devrait être engagé dans une double direction: d'une part, pour les initiatives de ce genre qui contribuent à fluidifier l'acheminement de biens et de personnes par les corridors prioritaires et, d'autre part, pour celles qui créent clairement de la valeur en ce qui concerne l'accessibilité, la connectivité et la cohésion territoriale;

29. engage à lancer une réflexion sur la dimension «extérieure» du RTE-T, en particulier par rapport aux pays tiers et zones stratégiques de la coopération européenne, comme l'espace méditerranéen, la région de la mer Baltique, les pays du voisinage oriental, ou encore l'Espace économique européen dans sa configuration actuelle et celle qu'il prendra à l'avenir, ainsi que d'autres régions présentant un intérêt géopolitique et économique particulier;

Priorités

30. adhère aux trois objectifs et aux pourcentages spécifiques qui sont réservés au transport au sein du MIE, déterminés dans la partie IV de l'annexe I, mais revendique néanmoins une modification de l'article 10 du règlement, qui traite des taux de financement, en demandant qu'ils soient augmentés pour les actions entreprises dans les nœuds urbains prioritaires, les ports, pour le transport maritime, les plates-formes et interconnexions multimodales (comme les autoroutes ferroviaires) et les raccordements pour le «dernier kilomètre»;

31. suggère de progresser dans la définition d'une norme technique unique pour les projets pouvant prétendre à des subventions au titre du MIE, afin de parvenir à homogénéiser, à l'échelle de l'Union, les dispositions concernant la vitesse dans les corridors RTE-T, leurs performances, l'écartement UIC, les normes relatives à leurs stations de recharge en carburants alternatifs et leur fiabilité;

32. estime que le transfrontalier doit être une priorité; en effet, ce sont les parties du réseau qui intéressent le moins les États membres et constituent incontestablement une valeur ajoutée européenne;

33. préconise, dans le cadre du programme urbain de l'Union européenne, de lancer un nouveau partenariat sur les nœuds de transport pour compléter celui qui existe déjà en matière de mobilité urbaine, préconise de progresser dans un programme urbain du MIE, en particulier pour ce qui concerne le passage des réseaux RTE-T dans les nœuds de communication des villes et des métropoles et leur intégration dans les dynamiques urbaines, la logistique urbaine et, tout spécialement, les projets de «premier et dernier kilomètre», comme le réaffirme la résolution que le Parlement européen a adoptée le 19 janvier 2017 sur la logistique et le transport multimodal dans les corridors RTE-T⁽¹⁹⁾. Comme le relève ce texte, c'est dans les nœuds urbains que se concentrent une grande partie des moyens de transport et que s'opèrent les transbordements et la distribution, qui tiennent une place essentielle dans la chaîne logistique, et c'est à ces endroits qu'il convient de mettre en place les conditions nécessaires à l'interconnexion des réseaux énergétiques et de transport avec l'espace numérique;

34. estime en outre qu'il convient de renforcer la cohésion territoriale en mettant en œuvre l'écartement UIC sur l'ensemble du réseau ferroviaire de l'Union, en soulignant l'importance des tronçons transfrontaliers — ce qui permettrait, par exemple, de rendre le marché intérieur du matériel roulant ferroviaire plus compétitif — et en approfondissant les équilibres territoriaux par l'inclusion de critères d'«accessibilité» et de «connectivité» pour toutes les régions de l'Union en prévision de la période après 2020;

La durabilité dans les transports

35. rappelle que la durabilité environnementale tient une place capitale dans le MIE et demande, par conséquent, que dans la répartition des ressources, les fonds destinés à cette problématique soient augmentés, avec une prise en compte des effets du changement climatique. Dans cette perspective, le Comité réclame que soit accordé un soutien accru, par des mécanismes qui les privilégient dans l'attribution des projets, à des instruments qui, à l'instar des autoroutes de la mer, s'articulent avec la multimodalité en matière de transport, induisant une forte incidence du point de vue de la décarbonisation, ainsi qu'à d'autres projets du même ordre qui visent à favoriser la durabilité environnementale, sociale et économique et l'atténuation du changement climatique: l'extension des réseaux ferroviaires électriques et des réseaux de recharge en carburants de substitution, l'exploitation des possibilités offertes par les technologies numériques dans le secteur des transports ainsi que les mesures relatives à l'adaptation des installations portuaires; renvoie également à son avis sur «Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions»⁽²⁰⁾;

36. la révision du MIE devrait tenir compte des nouvelles tendances de la consommation, qui s'inscrivent dans le cadre de l'économie circulaire et des schémas de mobilité et de production;

⁽¹⁹⁾ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2016-0384+0+DOC+XML+V0//FR>

⁽²⁰⁾ COTER-VI/021

37. propose d'accélérer les mesures de soutien aux transports durables, en étudiant le cas échéant les possibilités ouvertes par des mesures telles que l'écobonus européen, l'éventuelle taxation des infrastructures et la révision de la directive Eurovignette; les fonds récoltés grâce à ces différentes redevances pourraient permettre d'alimenter le budget du MIE;

38. fait observer que dans l'analyse des différentes pistes en matière de réseaux RTE-T, il y a lieu de prendre en considération la question du développement durable, tant sur le plan social qu'au niveau économique et environnemental. À cette fin, il convient de ne pas négliger la question de la connectivité des régions confrontées à divers problèmes tels que la situation périphérique ou insulaire, ou des déséquilibres économiques, démographiques ou migratoires.

Bruxelles, le 10 octobre 2017.

*Le président
du Comité européen des régions*

Karl-Heinz LAMBERTZ
