Avis du Comité européen des régions — Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

(2018/C 461/15)

Rapporteure générale: Isabelle BOUDINEAU (FR/PSE), vice-présidente du conseil régional de la Nouvelle-Aquitaine

Document de référence: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014

COM(2018) 438 final

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union

COM(2018) 568 final

I. RECOMMANDATIONS D'AMENDEMENT

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014

[COM(2018) 438 final] — Partie 1

Amendement 1

Considérant 15

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Dans sa communication «Un partenariat stratégique renouvelé et renforcé avec les régions ultrapériphériques de l'Union européenne»⁽¹⁾, la Commission souligne les besoins spécifiques des régions ultrapériphériques en matière de transports et la nécessité pour l'Union d'apporter un financement répondant à ces besoins, notamment par l'intermédiaire du programme.</p> <p>⁽¹⁾ COM(2017) 623</p>	<p>Dans sa communication «Un partenariat stratégique renouvelé et renforcé avec les régions ultrapériphériques de l'Union européenne»⁽¹⁾, la Commission souligne les besoins spécifiques des régions ultrapériphériques en matière de transports, ainsi que sur le plan énergétique et numérique. Elle souligne, en ce qui concerne les transports, la nécessité pour l'Union d'apporter un financement répondant à ces besoins, notamment par l'intermédiaire du programme.</p> <p>⁽¹⁾ COM(2017) 623</p>

Exposé des motifs

La Commission, dans sa communication sur les régions ultrapériphériques (RUP), reconnaît qu'au niveau de l'énergie et du numérique également, ces régions ont un potentiel, mais souffrent de certaines contraintes qui, pour être surmontées, nécessitent un soutien.

Amendement 2

Considérant 22

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>La communication «Connectivité pour un marché unique numérique compétitif — Vers une société européenne du gigabit»⁽¹⁾ (la stratégie en faveur de la société du gigabit) définit les objectifs stratégiques à l'horizon 2025, en vue d'optimiser l'investissement dans les infrastructures de connectivité numérique. La directive (UE) 2018/XXX (code des communications électroniques européen) vise entre autres à créer un cadre réglementaire favorisant les investissements privés dans les réseaux de connectivité numérique. Il n'en reste pas moins que le déploiement de réseaux restera commercialement non viable dans de nombreuses régions de l'Union, en raison de divers facteurs tels que l'éloignement et les spécificités territoriales/géographiques, la faible densité démographique et différents facteurs socio-économiques. Il convient par conséquent que le programme soit ajusté de façon à contribuer à ces objectifs stratégiques définis dans la stratégie en faveur de la société du gigabit, en complétant le soutien apporté au déploiement des réseaux à très haute capacité par d'autres programmes, en particulier le Fonds européen de développement régional (FEDER), le Fonds de cohésion et le Fonds InvestEU.</p> <p>⁽¹⁾ COM(2016) 587</p>	<p>La communication «Connectivité pour un marché unique numérique compétitif — Vers une société européenne du gigabit»⁽¹⁾ (la stratégie en faveur de la société du gigabit) définit les objectifs stratégiques à l'horizon 2025, en vue d'optimiser l'investissement dans les infrastructures de connectivité numérique. La directive (UE) 2018/XXX (code des communications électroniques européen) vise entre autres à créer un cadre réglementaire favorisant les investissements privés dans les réseaux de connectivité numérique. Il n'en reste pas moins que le déploiement de réseaux restera commercialement non viable dans de nombreuses régions de l'Union, en raison de divers facteurs tels que l'éloignement et les spécificités territoriales/géographiques, comme dans le cas des régions ultrapériphériques, la faible densité démographique et différents facteurs socio-économiques. Il convient par conséquent que le programme soit ajusté de façon à contribuer à ces objectifs stratégiques définis dans la stratégie en faveur de la société du gigabit, en complétant le soutien apporté au déploiement des réseaux à très haute capacité par d'autres programmes, en particulier le Fonds européen de développement régional (FEDER), le Fonds de cohésion et le Fonds InvestEU.</p> <p>⁽¹⁾ COM(2016) 587</p>

Exposé des motifs

Les régions ultrapériphériques (RUP) constituent un cas emblématique de cette situation, comme le reconnaît l'article 349 du TFUE; elles sont confrontées à un ensemble de contraintes (fort éloignement, insularité, petite taille, relief et climat) qui, étant donné leur caractère permanent et cumulatif, entravent leur développement.

Amendement 3

Considérant 28

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Le déploiement de réseaux dorsaux de communications électroniques, incluant les câbles sous-marins reliant les territoires européens à des pays tiers sur d'autres continents ou reliant les îles européennes ou les territoires d'outre-mer au continent, est nécessaire pour fournir la redondance requise par ces infrastructures d'importance vitale, et augmenter la capacité et la résilience des réseaux numériques de l'Union. Cependant, ces projets sont souvent non viables commercialement sans soutien financier public.</p>	<p>Le déploiement de réseaux dorsaux de communications électroniques, incluant les câbles sous-marins reliant les territoires européens à des pays tiers sur d'autres continents ou reliant les îles européennes ou les régions ultrapériphériques au continent, est nécessaire pour fournir la redondance requise par ces infrastructures d'importance vitale, et augmenter la capacité et la résilience des réseaux numériques de l'Union. Cependant, ces projets sont souvent non viables commercialement sans soutien financier public.</p>

Exposé des motifs

Le contexte spécifique des régions ultrapériphériques (RUP), isolées du continent européen mais proches d'autres continents, rend ce problème encore plus pressant.

Amendement 4

Article 2, point (h)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>h) «projet transfrontalier dans le domaine de l'énergie renouvelable», un projet sélectionné ou susceptible d'être retenu dans le cadre d'un accord de coopération ou de tout autre type d'accord entre des États membres ou entre des États membres et des pays tiers, définis aux articles 6, 7, 9 ou 11 de la directive 2009/28/CE, en matière de planification ou de déploiement des sources d'énergie renouvelables, conformément aux critères énoncés dans la partie IV de l'annexe du présent règlement;</p>	<p>h) «projet transfrontalier dans le domaine de l'énergie renouvelable», un projet sélectionné ou susceptible d'être retenu dans le cadre d'un GECT, d'un accord de coopération ou de tout autre type d'accord entre des États membres, des autorités locales ou régionales ou entre des États membres et des pays tiers, définis aux articles 6, 7, 9 ou 11 de la directive 2009/28/CE, en matière de planification ou de déploiement des sources d'énergie renouvelables, conformément aux critères énoncés dans la partie IV de l'annexe du présent règlement;</p>

Exposé des motifs

Il convient d'encourager le recours au GECT pour le développement des projets transfrontaliers. En outre, certains projets ne reçoivent que des financements de la part des autorités locales et régionales. Celles-ci doivent donc maîtriser également l'accès aux demandes de financement européen.

Amendement 5

Article 3, paragraphe 2, point (a) i)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>i) contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs aux réseaux et infrastructures interconnectés et efficaces favorisant une mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté;</p>	<p>i) contribuer au développement de projets stratégiques d'intérêt commun relatifs aux réseaux et infrastructures interconnectés et efficaces favorisant une mobilité intelligente, durable, inclusive, répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté et renforçant la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union. Et ce, en accordant en particulier la priorité à la mise en œuvre et à l'achèvement des projets et des travaux relatifs aux principaux corridors et aux grands axes mentionnés dans l'annexe du règlement;</p>

Amendement 6

Article 3, paragraphe 2, point (a) (b) (c)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Le programme poursuit les objectifs spécifiques suivants:</p> <p>a) Dans le secteur des transports:</p> <p>i) contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs aux réseaux et infrastructures interconnectés et efficaces favorisant une mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté;</p> <p>ii) adapter les réseaux RTE-T aux besoins en matière de mobilité militaire;</p> <p>b) Dans le secteur de l'énergie, contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs au renforcement de l'intégration du marché intérieur de l'énergie, de l'interopérabilité transfrontalière et intersectorielle des réseaux, favoriser la décarbonation, garantir la sécurité de l'approvisionnement et faciliter la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables;</p> <p>c) Dans le secteur du numérique, contribuer au déploiement de réseaux numériques à très haute capacité et des systèmes 5G, au renforcement de la résilience et des capacités des réseaux numériques dorsaux dans les territoires de l'Union européenne en les reliant aux territoires voisins, et à la numérisation des réseaux de transport et d'énergie.</p>	<p>Le programme poursuit les objectifs spécifiques suivants:</p> <p>a) Dans le secteur des transports:</p> <p>i) contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs aux réseaux et infrastructures interconnectés et efficaces favorisant une mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sécurité et de sûreté;</p> <p>ii) adapter les réseaux RTE-T aux besoins en matière de mobilité militaire <i>pour assurer un double usage civil et militaire de certaines infrastructures stratégiques de transports, en réalisant et en parachevant les connexions interopérables aux frontières, avec des solutions qui facilitent et permettent le transfert modal de marchandises et de passagers afin de renforcer l'interopérabilité des réseaux et des corridors;</i></p> <p><i>iii) veiller à améliorer l'accessibilité des régions ultrapériphériques, la mobilité de leurs populations et le transport de marchandises;</i></p> <p>b) Dans le secteur de l'énergie, contribuer au développement de projets d'intérêt commun relatifs au renforcement de l'intégration du marché intérieur de l'énergie, de l'interopérabilité transfrontalière et intersectorielle des réseaux, favoriser la décarbonation, garantir la sécurité de l'approvisionnement et faciliter la coopération transfrontière <i>et interrégionale, notamment entre les régions ultrapériphériques,</i> dans le domaine des énergies renouvelables;</p> <p>c) Dans le secteur du numérique, contribuer au déploiement de réseaux numériques à très haute capacité et des systèmes 5G, au renforcement de la résilience et des capacités des réseaux numériques dorsaux dans les territoires de l'Union européenne en les reliant aux territoires voisins <i>et aux régions ultrapériphériques, ainsi qu'au renforcement des systèmes de connectivité à haut débit dans les régions ultrapériphériques</i> et à la numérisation des réseaux de transport et d'énergie.</p>

Exposé des motifs

Les points figurant à l'article 3, paragraphe 2, doivent contenir une référence au cas spécifique des régions ultrapériphériques (RUP), à l'instar de ce qui est prévu à l'article 10 «Priorités générales» de l'actuel règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif aux orientations pour le développement du RTE-T.

Amendement 7

Article 4, paragraphe 8

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>8. En ce qui concerne les montants transférés à partir du Fonds de cohésion, 30 % de ces sommes sont mises à la disposition de tous les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, pour financer des projets d'infrastructure de transport au titre du présent règlement, la priorité étant accordée aux chaînons transfrontaliers et aux liaisons manquantes. Jusqu'au 31 décembre 2023, la sélection des projets éligibles au financement est menée dans le respect des dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion en ce qui concerne 70 % des ressources transférées. À compter du 1^{er} janvier 2024, les ressources transférées au titre du programme et non engagées dans un projet d'infrastructure de transport, sont mises à la disposition de tous les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, pour financer des projets d'infrastructure de transport au titre du présent règlement.</p>	<p>8. En ce qui concerne les montants transférés à partir du Fonds de cohésion, jusqu'au 31 décembre 2023, la sélection des projets éligibles au financement est menée dans le respect des dotations nationales dans le cadre du Fonds de cohésion. À compter du 1^{er} janvier 2024, les ressources transférées au titre du programme et non engagées dans un projet d'infrastructure de transport, sont mises à la disposition de tous les États membres susceptibles de bénéficier d'un financement au titre du Fonds de cohésion, pour financer des projets d'infrastructure de transport au titre du présent règlement, la priorité étant accordée aux chaînons transfrontaliers, aux liaisons manquantes et aux projets dans les régions ultrapériphériques. Pour tous les fonds transférés à partir du Fonds de cohésion, il est tenu compte des quotas nationaux en usage dans les États membres.</p>

Exposé des motifs

Les ressources transférées à partir du Fonds de Cohésion sont un aspect essentiel du MIE. Cependant, compte tenu de la réduction importante des crédits généraux du Fonds de cohésion, les villes et régions des États membres bénéficiaires ne sauraient accepter le risque d'une nouvelle perte budgétaire. Il est cependant nécessaire que l'ensemble de l'enveloppe soit consommé à la fin de la programmation.

Amendement 8

Article 4, paragraphe 9

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Les ressources allouées aux États membres dans le cadre de la gestion partagée peuvent, à la demande de ceux-ci, être transférées au programme. La Commission exécute ces ressources en mode direct, conformément à l'[article 62, paragraphe 1, point a)], du règlement financier, ou en mode indirect, conformément au point c) dudit article. Ces ressources sont utilisées si possible au profit de l'État membre concerné.</p>	<p>Les ressources allouées aux États membres dans le cadre de la gestion partagée et transférables conformément à l'article 21 du règlement (UE) XX (règlement portant dispositions communes) peuvent, à la demande l'autorité de gestion, et après avoir consulté les collectivités régionales/locales, être transférées au programme. La Commission exécute ces ressources en mode direct, conformément à l'[article 62, paragraphe 1, point a)], du règlement financier, ou en mode indirect, conformément au paragraphe 1, point c) dudit article. Ces ressources sont utilisées au profit de la zone géographique correspondant à l'autorité de gestion concernée.</p>

Exposé des motifs

Les ressources transférées au programme devraient être utilisées par l'autorité de gestion qui décide d'effectuer le transfert. Cette approche permettra de maintenir les dotations destinées aux différents territoires et contribuera également à un meilleur ciblage des financements, en fonction des besoins actuels des régions et des États membres.

Amendement 9

Nouvel article après l'article 5

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p><i>Adaptation des réseaux RTE-T à la mobilité militaire</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe doit contribuer au développement d'un réseau prioritaire d'infrastructures de transports adaptées à un double usage, civil et militaire.</i> 2. <i>Les projets soutenus au titre de cet objectif se situent sur l'ensemble du RTE-T.</i> 3. <i>Les infrastructures à double usage civil et militaire doivent respecter des spécifications techniques du RTE-T et militaires et répondre à un besoin réel, existant ou potentiel.</i> 4. <i>Les infrastructures ayant bénéficié d'un financement au titre de cet objectif ne pourront être limitées à un usage militaire, sauf circonstances exceptionnelles et pour une durée limitée, et pour autant que soit garantie à tout moment la sécurité des personnes, des services, des biens et des infrastructures elles-mêmes.</i> 5. <i>Les actions relatives à l'adaptation des infrastructures à un double usage civil et militaire ne sont soutenues qu'au titre de cet objectif.</i> 6. <i>Avant le 31 décembre 2019, la Commission adopte des actes délégués détaillant les spécifications techniques nécessaires à un double usage civil et militaire définies par le Conseil, une liste de projets prioritaires pouvant bénéficier de financements au titre de cet objectif et les règles d'éligibilité et de sélection. La Commission assure une répartition géographique cohérente et équilibrée de ces infrastructures.</i>

Exposé des motifs

Compte tenu de l'enveloppe budgétaire dédiée à cet objectif, le règlement doit en détailler les règles.

Amendement 10

Article 7, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables associent au moins deux États membres et sont inclus dans un accord de coopération ou tout autre type d'accord entre des États membres ou entre des États membres et des pays tiers visés aux articles 6, 7, 9 ou 11 de la directive 2009/28/CE. Ces projets sont définis conformément aux critères et à la procédure visés à la partie IV de l'annexe du présent règlement.</p>	<p>Les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables associent au moins deux États membres ou un GECT ou deux régions ultrapériphériques et sont inclus dans un accord de coopération ou tout autre type d'accord entre des États membres, des autorités locales ou régionales et des régions ultrapériphériques ou entre des États membres et des pays tiers visés aux articles 6, 7, 9 ou 11 de la directive 2009/28/CE. Ces projets sont définis conformément aux critères et à la procédure visés à la partie IV de l'annexe du présent règlement.</p>

Amendement 11

Article 8, paragraphe 3, point d)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>3. Sans préjudice des critères d'attribution énoncés à l'article 13, une priorité au financement est déterminée sur la base des critères suivants:</p> <p>[...]</p> <p>d) les projets visant le déploiement de réseaux dorsaux transfrontaliers reliant l'Union à des pays tiers et renforçant les liaisons au sein du territoire de l'Union, y compris les câbles sous-marins, sont hiérarchisés en fonction de l'importance de leur contribution à l'augmentation de la résilience et de la capacité des réseaux de communications électroniques sur le territoire de l'Union;</p> <p>[...]</p>	<p>3. Sans préjudice des critères d'attribution énoncés à l'article 13, une priorité au financement est déterminée sur la base des critères suivants:</p> <p>[...]</p> <p>d) les projets visant le déploiement de réseaux dorsaux transfrontaliers reliant l'Union à des pays tiers et renforçant les liaisons au sein du territoire de l'Union, en particulier entre le continent européen et les régions ultrapériphériques, y compris les câbles sous-marins, sont hiérarchisés en fonction de l'importance de leur contribution à l'augmentation de la résilience et de la capacité des réseaux de communications électroniques sur le territoire de l'Union;</p> <p>[...]</p>

Exposé des motifs

La grande distance entre les régions ultrapériphériques et le continent européen et la proximité entre ces régions et des pays tiers voisins rendent indispensable la création de réseaux, en particulier via des câbles sous-marins, afin d'atténuer leur isolement.

Amendement 12

Article 9, paragraphe 2, point (a) i)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>i) les actions mettant en œuvre le réseau central conformément au chapitre III du règlement (UE) n° 1315/2013, y compris les actions concernant les nœuds urbains, les ports maritimes, les ports intérieurs et les terminaux rail-route du réseau central visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013. Les actions mettant en œuvre le réseau central peuvent inclure des éléments connexes situés sur le réseau global lorsque cela est nécessaire pour optimiser l'investissement et conformément aux modalités précisées dans les programmes de travail visés à l'article 19 du présent règlement;</p>	<p>i) les actions mettant en œuvre et complétant le réseau central conformément au chapitre III du règlement (UE) n° 1315/2013, y compris les actions concernant les nœuds urbains, les ports maritimes, les ports intérieurs, les aéroports et les terminaux intermodaux rail-route du réseau central visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013 et qui suppriment les goulets d'étranglement et ajoutent les liaisons manquantes. Les actions mettant en œuvre le réseau central peuvent inclure des éléments connexes situés sur le réseau global lorsque cela est nécessaire pour optimiser l'investissement et conformément aux modalités précisées dans les programmes de travail visés à l'article 19 du présent règlement, favorisant ainsi l'intermodalité;</p>

Amendement 13

Article 9, paragraphe 2, point (a) ii)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>ii) les actions mettant en œuvre les liaisons transfrontalières du réseau global conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, notamment les tronçons énumérés à la partie III de l'annexe du présent règlement;</p>	<p>ii) les actions développant et améliorant les liaisons transfrontalières du réseau global conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, notamment les tronçons énumérés à la partie III de l'annexe du présent règlement;</p>

Amendement 14

Article 9, paragraphe 2, point (a) iii)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>iii) les actions mettant en œuvre des tronçons du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, y compris les actions concernant les nœuds urbains, les ports maritimes, les ports intérieurs et les terminaux rail-route du réseau global visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;</p>	<p>iii) les actions mettant en œuvre des tronçons du réseau global situés dans les régions éloignées conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, y compris les actions concernant les nœuds urbains, les ports maritimes, les ports intérieurs, les aéroports et les terminaux rail-route du réseau global visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;</p>

Exposé des motifs

Nous estimons que les problèmes engendrés par le fait insulaire doivent faire l'objet d'un traitement différencié par les institutions de l'Union européenne et qu'il s'agit d'un cas comparable à celui des régions ultrapériphériques, étant donné que le principal problème réside non pas tant dans la distance que dans la discontinuité territoriale.

Les aéroports sont un outil essentiel pour le développement des régions ultrapériphériques, et parfois le moyen le plus efficace d'intégrer ces régions aux réseaux de transports de l'Union.

Amendement 15

Article 9, paragraphe 2 et paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>2. Dans le secteur des transports, les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:</p> <p>a) Actions relatives à des réseaux efficaces et interconnectés:</p> <p>[...]</p> <p>iii) les actions mettant en œuvre des tronçons du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, y compris les actions concernant les nœuds urbains, les ports maritimes, les ports intérieurs et les terminaux rail-route du réseau global visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;</p> <p>[...]</p> <p>b) Actions relatives à la mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité:</p> <p>[...]</p> <p>ix) les actions améliorant l'accessibilité et la disponibilité des infrastructures de transport à des fins de sécurité ou de protection civile.</p> <p>[...]</p>	<p>2. Dans le secteur des transports, les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:</p> <p>a) Actions relatives à des réseaux efficaces et interconnectés:</p> <p>[...]</p> <p>iii) les actions mettant en œuvre des tronçons du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques conformément au chapitre II du règlement (UE) n° 1315/2013, y compris les actions concernant les nœuds urbains, les aéroports, les ports maritimes, les ports intérieurs et les terminaux ferroviaires du réseau global visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013, et les actions à l'intérieur d'une région ultrapériphérique;</p> <p>[...]</p> <p>b) Actions relatives à la mobilité intelligente, durable, inclusive et répondant aux impératifs de sûreté et de sécurité:</p> <p>[...]</p> <p>ix) les actions améliorant l'accessibilité et la disponibilité des infrastructures de transport à des fins de sécurité ou de protection civile;</p> <p>x) les actions améliorant l'accessibilité des régions ultrapériphériques, la mobilité de leurs populations et le transport de marchandises.</p> <p>[...]</p>

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>4. Dans le secteur du numérique, les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:</p> <p>[...]</p> <p>d) les actions en soutien au déploiement de réseaux dorsaux, y compris par câbles sous-marins, dans les États membres et entre l'Union et des pays tiers;</p> <p>[...]</p>	<p>4. Dans le secteur du numérique, les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:</p> <p>[...]</p> <p>d) les actions en soutien au déploiement de réseaux dorsaux, y compris par câbles sous-marins, entre les États membres, entre les États membres et les régions ultrapériphériques et entre l'Union et des pays tiers;</p> <p>[...]</p>

Amendement 16

Article 9, paragraphe 4, point (b)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>4. Dans le secteur du numérique, les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:</p> <p>a) les actions en soutien à la connectivité gigabit des acteurs socio-économiques;</p> <p>b) les actions en soutien à la fourniture d'une connectivité sans fil locale de très haute qualité gratuite et sans conditions discriminatoires dans les communautés locales;</p> <p>c) les actions mettant en œuvre la couverture ininterrompue par des systèmes 5G de tous les principaux axes de transport terrestre, notamment les réseaux transeuropéens de transport;</p> <p>d) les actions en soutien au déploiement de réseaux dorsaux, y compris par câbles sous-marins, dans les États membres et entre l'Union et des pays tiers;</p> <p>e) les actions en soutien à l'accès des ménages européens aux réseaux de très haute capacité;</p>	<p>4. Dans le secteur du numérique, les actions suivantes peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du présent règlement:</p> <p>a) les actions en soutien à la connectivité gigabit des acteurs socio-économiques;</p> <p>b) les actions en soutien à la fourniture d'une connectivité sans fil locale de très haute qualité gratuite et sans conditions discriminatoires dans les communautés locales, et tout particulièrement dans les campagnes (le concept de villages intelligents);</p> <p>c) les actions mettant en œuvre la couverture ininterrompue par des systèmes 5G de tous les principaux axes de transport terrestre, notamment les réseaux transeuropéens de transport;</p> <p>d) les actions en soutien au déploiement de réseaux dorsaux, y compris par câbles sous-marins, dans les États membres et entre l'Union et des pays tiers;</p> <p>e) les actions en soutien à l'accès des ménages européens aux réseaux de très haute capacité;</p>

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>f) les actions mettant en œuvre les exigences en matière d'infrastructures de connectivité numérique en lien avec des projets transfrontaliers dans les domaines du transport ou de l'énergie et/ou en soutien aux plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport ou d'énergie.</p> <p>Une liste indicative de projets pouvant bénéficier d'un financement dans le secteur du numérique est fournie dans la partie V de l'annexe.</p>	<p>f) les actions mettant en œuvre les exigences en matière d'infrastructures de connectivité numérique en lien avec des projets transfrontaliers dans les domaines du transport ou de l'énergie et/ou en soutien aux plateformes numériques opérationnelles directement associées aux infrastructures de transport ou d'énergie.</p> <p>Une liste indicative de projets pouvant bénéficier d'un financement dans le secteur du numérique est fournie dans la partie V de l'annexe.</p>

Amendement 17

Article 10, paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Dans chacun des secteurs des transports, de l'énergie ou du numérique, les actions susceptibles de bénéficier d'un financement conformément à l'article 9 peuvent inclure des éléments auxiliaires, ne relevant pas des actions susceptibles de bénéficier d'un financement prévues à l'article 9, paragraphes 2, 3 ou 4 respectivement, dès lors qu'elles satisfont aux conditions suivantes:</p>	<p>Dans chacun des secteurs des transports, de l'énergie ou du numérique, les actions susceptibles de bénéficier d'un financement conformément à l'article 9 peuvent inclure des éléments auxiliaires, relevant ou non des actions susceptibles de bénéficier d'un financement prévues à l'article 9, paragraphes 2, 3 ou 4 respectivement, dès lors qu'elles satisfont aux conditions suivantes:</p>

Exposé des motifs

Les synergies méritent d'être facilitées. Aussi, le mécanisme proposé au paragraphe 2 doit permettre d'inclure des actions éligibles au titre d'un autre secteur du MIE dans le cadre d'un appel à proposition relevant d'un secteur spécifique. Les appels à propositions spécifiques aux projets mixtes soutiendront des projets ayant un mix sectoriel supérieur à 20 %-80 %.

Amendement 18

Article 11, paragraphe 2, point (b)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>b) les entités juridiques établies dans un pays tiers associé au programme;</p>	<p>b) les entités juridiques établies dans un pays tiers associé au programme pour les actions relatives à un projet concernant ce pays tiers;</p>

Exposé des motifs

Le MIE ne doit pas bénéficier à des entreprises non européennes pour des activités sur le territoire de l'Union.

Amendement 19

Article 11, paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>5. Les programmes de travail visés à l'article 19 peuvent prévoir que seules les propositions soumises par un ou plusieurs États membres ou, avec l'accord des États membres concernés, par des organisations internationales, des entreprises communes, ou des entreprises ou des organismes publics ou privés, sont éligibles.</p>	

Exposé des motifs

Le maintien du processus d'approbation par les États membres n'irait pas dans le sens de la simplification administrative soutenue par le Comité européen des régions.

Amendement 20

Article 12

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Les subventions au titre du programme sont octroyées et gérées conformément au titre [VIII] du règlement financier.</p>	<p>Les subventions au titre du programme sont octroyées et gérées conformément au titre [VIII] du règlement financier.</p> <p>1. Le processus de sélection des projets comprend deux étapes:</p> <p>a) l'évaluation de l'éligibilité du projet sur la base d'un dossier simplifié;</p> <p>b) la soumission, l'évaluation et la sélection du projet.</p> <p>2. La Commission publie les appels à propositions au moins un mois avant leur ouverture. Les porteurs de projets disposent d'au moins un mois pour déposer le premier dossier. La Commission européenne évalue l'éligibilité des dossiers dans un délai d'un mois. Les porteurs de projets disposent ensuite d'au moins trois mois pour rendre un dossier complet.</p>

Exposé des motifs

Il convient de simplifier la mise en œuvre du MIE en évitant aux porteurs de projets de monter un dossier complet long et coûteux s'ils ne sont pas éligibles à l'appel à propositions. De plus, les porteurs de projets doivent avoir le temps de s'approprier un appel à propositions et de rédiger un dossier complet.

Amendement 21

Article 13, paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Les critères d'attribution sont définis dans les programmes de travail visés à l'article 19 et dans les appels à propositions en tenant compte, dans la mesure où ils s'appliquent, des éléments suivants:</p>	<p>Les critères d'attribution sont définis dans les programmes de travail visés à l'article 19 et dans les appels à propositions en tenant compte, dans la mesure où ils s'appliquent, des éléments suivants:</p>
<p>a) incidences économiques, sociales et environnementales (avantages et coûts);</p>	<p>a) incidences économiques, sociales et environnementales (avantages et coûts);</p>
<p>b) l'innovation, la sécurité, l'interopérabilité et l'accessibilité;</p>	<p>b) l'innovation, la sécurité, l'interopérabilité, la multimodalité et l'accessibilité;</p>
<p>c) la dimension transfrontalière;</p>	<p>c) la dimension transfrontalière ou l'amélioration de l'accessibilité des régions insulaire et ultrapériphériques;</p>
<p>d) les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique;</p>	<p>d) la valeur ajoutée européenne;</p>
<p>e) le degré de maturité de l'action dans l'évolution du projet;</p>	<p>e) la contribution à la suppression des goulets d'étranglement et à l'achèvement des tronçons manquants;</p>
<p>f) la solidité du plan de mise en œuvre proposé;</p>	<p>f) les synergies entre les secteurs des transports, de l'énergie et du numérique;</p>
<p>g) l'effet catalyseur de l'aide financière de l'Union sur l'investissement;</p>	<p>g) le degré de maturité de l'action dans l'évolution du projet et le degré d'engagement à le mener à terme;</p>
<p>h) la nécessité de surmonter les obstacles financiers tels qu'une viabilité commerciale insuffisante ou l'absence de financement par le marché;</p>	<p>h) l'impact social;</p>
<p>i) la cohérence avec les plans nationaux et de l'Union sur l'énergie et le climat.</p>	<p>i) la solidité du plan de mise en œuvre proposé;</p>
<p></p>	<p>j) l'effet catalyseur de l'aide financière de l'Union sur l'investissement;</p>
<p></p>	<p>k) la nécessité de surmonter les obstacles financiers tels qu'une viabilité commerciale insuffisante ou l'absence de financement par le marché;</p>
<p></p>	<p>l) la cohérence avec les plans nationaux et de l'Union sur l'énergie et le climat.</p>

Amendement 22

Article 14, paragraphe 2, point (a)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point a), le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 30 % du coût total éligible. Les taux de cofinancement peuvent être portés à un maximum de 50 % pour des actions relatives aux tronçons transfrontaliers dans les conditions précisées au point c) du présent paragraphe, pour des actions en soutien aux systèmes d'applications télématiques, des actions en soutien aux nouvelles technologies et à l'innovation, des actions en soutien à l'amélioration de la sécurité des infrastructures conformément à la législation de l'Union applicable et pour des actions localisées dans les régions ultrapériphériques;</p>	<p>pour les travaux relevant des objectifs spécifiques visés à l'article 3, paragraphe 2, point a), le montant du concours financier de l'Union n'excède pas 30 % du coût total éligible. Les taux de cofinancement peuvent être portés à un maximum de 50 % pour des actions relatives aux tronçons transfrontaliers dans les conditions précisées au point c) du présent paragraphe, pour des actions relatives aux goulets d'étranglement et aux tronçons manquants dans le réseau central, pour des actions en soutien aux autoroutes de la mer, des actions en soutien aux connexions maritimes et fluviales du réseau central et global, y compris des actions dans les ports et les connexions aux hinterland, pour les nœuds urbains, les plateformes et les liaisons multimodales ainsi que celles du «dernier kilomètre», pour des actions en soutien aux systèmes d'applications télématiques, des actions en soutien aux nouvelles technologies et à l'innovation, des actions en soutien à l'amélioration de la sécurité des infrastructures conformément à la législation de l'Union applicable et pour des actions localisées dans les régions insulaires et ultrapériphériques;</p>

Exposé des motifs

Cet amendement est cohérent avec la proposition de la Commission ajoutant des liaisons maritimes dans les corridors du réseau central. En outre, pour atteindre les objectifs environnementaux et climatiques de l'Union, le transport maritime doit être soutenu de manière substantielle.

Amendement 23

Article 14, paragraphe 5

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Le taux de cofinancement maximum applicable aux actions sélectionnées au titre des programmes de travail intersectoriels visés à l'article 10 correspond au taux de cofinancement maximum le plus élevé applicable aux secteurs concernés.</p>	<p>Le taux de cofinancement maximum applicable aux actions sélectionnées au titre des programmes de travail intersectoriels visés à l'article 10 correspond au taux de cofinancement maximum le plus élevé applicable aux secteurs concernés augmenté de 10 %. Les actions soutenues dans le cadre du mécanisme décrit à l'article 10, paragraphe 2, bénéficient du taux de cofinancement correspondant au secteur principal, y compris les coûts auxiliaires.</p>

Exposé des motifs

Les synergies doivent être encouragées, y compris financièrement. Dans un souci de simplification, le mécanisme décrit à l'article 10, paragraphe 2, doivent bénéficier d'un taux de cofinancement unique.

Amendement 24

Article 15, point (a)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Les critères suivants d'éligibilité des coûts s'appliquent, en plus des critères énoncés à l'article [186] du règlement financier:</p> <p>a) seules les dépenses exposées dans les États membres peuvent être éligibles, sauf dans les cas où le projet d'intérêt commun ou le projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables concerne le territoire d'un ou de plusieurs pays tiers visés à l'article 5 ou à l'article 11, paragraphe 4, du présent règlement ou les eaux internationales, et où l'action est indispensable à la réalisation des objectifs du projet en question;</p>	<p>Les critères suivants d'éligibilité des coûts s'appliquent, en plus des critères énoncés à l'article [186] du règlement financier:</p> <p>a) seules les dépenses exposées dans les États membres peuvent être éligibles, sauf dans les cas où le projet d'intérêt commun ou le projet transfrontalier dans le domaine des énergies renouvelables concerne le territoire d'un ou de plusieurs pays tiers visés à l'article 5 ou à l'article 11, paragraphe 4, du présent règlement, une ou plusieurs régions ultrapériphériques, ou les eaux internationales, et où l'action est indispensable à la réalisation des objectifs du projet en question;</p>

Exposé des motifs

Il est proposé que le point a) de l'article 15 intègre une référence à la situation spécifique des régions ultrapériphériques.

Amendement 25

Article 16, paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>2. L'utilisation de subventions visées au paragraphe 1 peut être mise en œuvre par l'intermédiaire d'appels à propositions dédiés.</p>	<p>2. L'utilisation de subventions visées au paragraphe 1 est mise en œuvre dans l'ensemble des appels à propositions et par l'intermédiaire d'appels à propositions dédiés et limitée à 10 % de l'enveloppe générale du MIE.</p>

Exposé des motifs

Les opérations de financement mixtes doivent être encouragées et possibles dès lors qu'un porteur de projet souhaite y avoir recours. Cependant, la subvention doit rester la solution de financement première du MIE.

Amendement 26

Article 17, paragraphe 2, nouveau paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
	<p>3. Les fonds récupérés au titre du présent article sont réutilisés dans le cadre d'autres programmes de travail du MIE; ces fonds seront répartis en tenant compte de l'enveloppe nationale convenue.</p>

Exposé des motifs

Les fonds attribués par le CFP au MIE doivent être maintenus dans le MIE. Une répartition de ces fonds tenant compte de l'enveloppe nationale convenue constitue un élément d'incitation pour les États membres et les maîtres d'œuvre de chacun des projets à ne pas entraver inutilement la décision sur l'avenir du projet du fait de leur crainte de perdre l'appui financier. En outre, cette mesure permet de mieux équilibrer la répartition géographique des fonds entre les États membres de l'Union européenne.

Amendement 27*Article 19*

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>1. Le programme est mis en œuvre au moyen de programmes de travail visés à l'article 110 du règlement financier. Les programmes de travail indiquent, le cas échéant, le montant global réservé à des opérations de financement mixtes.</p> <p>2. Les programmes de travail sont adoptés par la Commission par voie d'acte d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 22 du présent règlement.</p>	<p>1. Le programme est mis en œuvre au moyen de programmes de travail visés à l'article 110 du règlement financier. Les programmes de travail indiquent, le cas échéant, le montant global réservé à des opérations de financement mixtes.</p> <p>2. La Commission européenne présente un calendrier indicatif des programmes de travail contenant les enveloppes allouées et les priorités de ces programmes pour l'ensemble de la programmation.</p> <p>3. Les programmes de travail sont adoptés par la Commission par voie d'acte d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 22 du présent règlement.</p>

Exposé des motifs

Les fonds attribués par le CFP au MIE doivent être maintenus dans le MIE.

Amendement 28*Article 23*

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission conformément à l'article 24 du présent règlement pour:</p> <p>a) modifier la partie I de l'annexe relative aux indicateurs et établir un cadre en matière de suivi et d'évaluation;</p> <p>b) modifier la partie II de l'annexe relative aux pourcentages indicatifs des ressources budgétaires allouées à l'objectif spécifique visé à l'article 3, point a) i);</p> <p>c) modifier la partie III de l'annexe relative à la définition des corridors du réseau central de transport et les tronçons présélectionnés; et les tronçons présélectionnés du réseau global;</p> <p>d) modifier la Partie IV de l'annexe relative à la sélection des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables;</p>	<p>Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission conformément à l'article 24 du présent règlement pour:</p> <p>a) modifier la partie I de l'annexe relative aux indicateurs et établir un cadre en matière de suivi et d'évaluation;</p> <p>b) modifier la partie II de l'annexe relative aux pourcentages indicatifs des ressources budgétaires allouées à l'objectif spécifique visé à l'article 3, point a) i);</p> <p>c) modifier la partie III de l'annexe relative à la définition des corridors du réseau central de transport et les tronçons présélectionnés; et les tronçons présélectionnés du réseau global;</p> <p>d) modifier la Partie IV de l'annexe relative à la sélection des projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables;</p>

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
e) modifier la Partie V de l'annexe relative à la sélection des projets d'intérêt commun en matière de connectivité numérique.	e) modifier les spécifications techniques relatives aux infrastructures à double usage civil et militaire définies par le Conseil et définir ou modifier la liste des projets prioritaires d'adaptation au double usage civil et militaire; f) modifier la Partie V de l'annexe relative à la sélection des projets d'intérêt commun en matière de connectivité numérique.

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014

[COM(2018) 438 final] — Partie 2

Amendement 29

Annexe, Partie III, Tableau 1

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Corridor du réseau central «Atlantique» Tracé Gijón — León — Valladolid À Coruña — Vigo — Orense — León Zaragoza — Pamplona/Logroño — Bilbao	Corridor du réseau central «Atlantique» Tracé Gijón — León — Palencia –Valladolid À Coruña — Vigo — Orense — Ponferrada — Astorga – León – Palencia-Venta de Baños Zaragoza — Pamplona/Logroño — Bilbao (Y basque) Bordeaux — Dax — Vitoria/Gasteiz Bordeaux — Toulouse
Tenerife/Gran Canaria — Huelva/Sanlúcar de Barrameda — Sevilla — Córdoba Algeciras — Bobadilla — Madrid Sines/Lisboa — Madrid — Valladolid Lisboa — Aveiro — Leixões/Porto — Douro	Tenerife/Gran Canaria — Huelva/Sanlúcar de Barrameda — Sevilla — Córdoba Algeciras — Bobadilla — Madrid Sines/Lisboa — Madrid — Valladolid Lisboa — Aveiro — Leixões/Porto — Douro
Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Bergara — Bilbao/Bordeaux — Tours — Paris — Le Havre/Metz — Mannheim/Strasbourg	Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Bergara — Bilbao/Bordeaux– Tours — Paris — Le Havre/Metz — Mannheim/Strasbourg Shannon Foynes — Dublin — Cork — Le Havre– Rouen — Paris
Saint Nazaire — Nantes — Tours	Dublin — Cork – Saint Nazaire — Nantes — Tours

Exposé des motifs

Le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne aura de très nombreuses conséquences, parmi lesquelles un impact notable sur l'intégration de l'Irlande au réseau de corridors du réseau central du RTE-T, puisqu'elle dépend uniquement de liaisons via le Royaume-Uni. Aussi, des liaisons maritimes vers les ports du réseau central du corridor Atlantique et certains ports du réseau global devraient être intégrées à la carte des corridors. L'intégration au sein des corridors prioritaires du réseau central d'une liaison entre le corridor Méditerranée et le corridor Atlantique est à même de renforcer la performance socio-économique de ces deux corridors en permettant un développement des infrastructures et de l'utilisation de celles-ci. Cela offrirait également l'opportunité de relier les ports de la Méditerranée et de l'Atlantique sur un axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne. En outre, cette proposition s'inscrit dans le Grand Projet Sud-Ouest de développement de deux LGV partageant un tronçon commun de Bordeaux vers Toulouse et de Bordeaux vers l'Espagne.

Il est également judicieux de promouvoir la ligne Zaragoza-Pamplona-Y basque, qui relierait les corridors Atlantique et Méditerranée, donnant accès au port de Bilbao. La France devrait relancer la connexion Bordeaux-Dax-Vitoria, tant pour le transport des voyageurs que pour supprimer les goulets d'étranglement concernant le transport de marchandises (Irun-Hendaye, variante sur l'axe de Bordeaux).

Il est enfin nécessaire d'inclure les éventuelles enclaves et plateformes logistiques de grand intérêt stratégique ou revêtant un potentiel pour l'avenir, situées dans des régions périphériques qui ont toujours beaucoup de besoins en infrastructures de base, afin d'en améliorer l'accessibilité et la connectivité, notamment avec les ports.

Amendement 30

Annexe, Partie III, Tableau 3

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Corridor du réseau central «Méditerranée»	Corridor du réseau central «Méditerranée»
Tracé	Tracé
Algeciras — Bobadilla — Madrid — Zaragoza — Tarragona	Algeciras — Bobadilla — Madrid — Zaragoza — Sagunto / Tarragona
	Madrid — Albacete — Valencia
Sevilla — Bobadilla — Murcia	Sevilla — Bobadilla — Almería — Murcia
Cartagena — Murcia — Valencia — Tarragona/Palma de Mallorca — Barcelona	Cartagena — Murcia — Valencia — Tarragona/Palma de Mallorca — Barcelona
Tarragona — Barcelona — Perpignan — Marseille — Genova/Lyon — Torino — Novara — Milano — Bologna/Verona — Padova — Venezia — Ravenna/Trieste/Koper — Ljubljana — Budapest	Tarragona/ Palma de Mallorca — Barcelona — Perpignan — Marseille — Genova/Lyon — Torino — Novara — Milano — Bologna/Verona — Padova — Venezia — Ravenna/Trieste/Koper — Ljubljana — Budapest
	Alcúdia — Ciudadela — Toulon — Ajaccio — Bastia — Porto Torres — Cagliari — Palerme
	Toulouse — Narbonne
Ljubljana/Rijeka — Zagreb — Budapest — Frontière UA	Ljubljana/Rijeka — Zagreb — Budapest — Frontière UA

Exposé des motifs

L'intégration au sein des corridors prioritaires du réseau central d'une liaison entre le corridor Méditerranée et le corridor Atlantique est à même de renforcer la performance socio-économique de ces deux corridors en permettant un développement des infrastructures et de l'utilisation de celles-ci. Cela offrirait également l'opportunité de relier les ports de la Méditerranée et de l'Atlantique sur un axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

Amendement 31

Annexe, Partie III, Tableau 4

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Corridor du réseau central «Mer du Nord — Méditerranée»	Corridor du réseau central «Mer du Nord — Méditerranée»
Tracé	Tracé
Belfast — Dublin — Shannon Foynes/Cork	Belfast — Dublin — Shannon Foynes/Cork
	Dublin — Cork — Calais — Zeebrugge — Antwerpen — Rotterdam
	Shannon Foynes — Dublin — Rosselare — Waterford — Cork — Brest — Roscoff — Cherbourg — Caen — Le Havre — Rouen — Paris
Glasgow/Edinburgh — Liverpool/Manchester — Birmingham	Glasgow/Edinburgh — Liverpool/Manchester — Birmingham
Birmingham — Felixstowe/London/Southampton	Birmingham — Felixstowe/London/Southampton
London — Lille — Brussel/Bruxelles	London — Lille — Brussel/Bruxelles
Amsterdam — Rotterdam — Antwerpen — Brussel/Bruxelles — Luxembourg	Amsterdam — Rotterdam — Antwerpen — Brussel/Bruxelles — Luxembourg
Luxembourg — Metz — Dijon — Macon — Lyon — Marseille	Luxembourg — Metz — Dijon — Macon — Lyon — Marseille
Luxembourg — Metz — Strasbourg — Basel	Luxembourg — Metz — Strasbourg — Basel
Antwerpen/Zeebrugge — Gent — Dunkerque/Lille — Paris	Antwerpen/Zeebrugge — Gent — Dunkerque/Lille — Paris

Exposé des motifs

Cet amendement reprend la proposition de la Commission européenne de modification du règlement MIE dans le cas où le retrait du Royaume-Uni se ferait sans accord et y inclus les ports du réseau global et du réseau central.

Amendement 32

Annexe, Partie III, Tableau 9

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Corridor du réseau central «Scandinavie — Méditerranée»	Corridor du réseau central «Scandinavie — Méditerranée»
Tracé	Tracé
Frontière RU — Hamina/Kotka — Helsinki — Turku/Naantali — Stockholm — Örebro — Malmö	Frontière RU — Hamina/Kotka — Helsinki — Turku/Naantali — Stockholm — Örebro — Malmö
Narvik/Oulu — Luleå — Umeå — Stockholm	Narvik/Oulu — Luleå — Umeå — Gävle — Stockholm — Örebro
	Stockholm — Örebro — Oslo
Oslo — Goteburg — Malmö — Trelleborg	Oslo — Goteburg — Malmö — Trelleborg

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Malmö — København — Fredericia — Aarhus — Aalborg — Hirtshals/Frederikshavn	Malmö — København — Fredericia — Aarhus — Aalborg — Hirtshals/Frederikshavn
København — Kolding/Lübeck — Hamburg — Hannover	København — Kolding/Lübeck — Hamburg — Hannover
Bremerhaven — Bremen — Hannover — Nürnberg	Bremerhaven — Bremen — Hannover — Nürnberg
Rostock — Berlin — Leipzig — München	Rostock — Berlin — Leipzig — München
Nürnberg — München — Innsbruck — Verona — Bologna — Ancona/Firenze	Nürnberg — München — Innsbruck — Verona — Bologna — Ancona/Firenze
Livorno/La Spezia — Firenze — Roma — Napoli — Bari — Taranto — Valletta	Livorno/La Spezia — Firenze — Roma — Napoli — Bari — Taranto — Valletta

Amendement 33

Annexe, Partie III, point 2. Tronçons présélectionnés sur le réseau global

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
Les tronçons transfrontaliers du réseau global visés à l'article 9, paragraphe 2, point a) ii), du présent règlement comprennent notamment les tronçons suivants:	Les tronçons transfrontaliers du réseau global visés à l'article 9, paragraphe 2, point a) ii), du présent règlement, ainsi que les connexions ferroviaires transfrontalières existantes et les liaisons manquantes aux frontières intérieures de l'Union européenne , comprennent notamment les tronçons suivants:

Exposé des motifs

L'ajout de cette mention permet des liaisons entre les couloirs du RTE, et ce même lorsque celles-ci ne font officiellement pas partie du réseau global (les liaisons manquantes, par exemple).

Amendement 34

Annexe, partie V

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
1. Connectivité en gigabit pour les acteurs socio-économiques	1. Connectivité en gigabit pour les acteurs socio-économiques
[...]	[...]
— fournir une connectivité en gigabit aux centres d'éducation et de recherche, dans le cadre des actions menées en vue de combler la fracture numérique, d'innover dans les systèmes d'éducation, d'améliorer les acquis d'apprentissage, de renforcer l'équité et d'accroître l'efficacité.	— fournir une connectivité en gigabit aux centres d'éducation et de recherche, dans le cadre des actions menées en vue de combler la fracture numérique, d'innover dans les systèmes d'éducation, d'améliorer les acquis d'apprentissage, de renforcer l'équité et d'accroître l'efficacité.
	— fournir une connectivité en gigabit garantissant des systèmes de connectivité à haut débit dans les régions ultrapériphériques ainsi qu'entre celles-ci et leur État membre respectif, notamment par l'installation de câbles sous-marins redondants.

Exposé des motifs

Il est important de veiller à ce que les actions de développement des infrastructures de connectivité numérique dans les régions ultrapériphériques soient considérées comme prioritaires.

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 1316/2013 en ce qui concerne le retrait du Royaume-Uni de l'Union

[COM(2018) 568 final] — Partie 1

Amendement 35

Considérant 6

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p><i>Afin d'éviter que le corridor du réseau central mer du Nord — Méditerranée ne soit scindé en deux parties distinctes et indépendantes et de garantir la connectivité de l'Irlande avec l'Europe continentale, le corridor du réseau central mer du Nord — Méditerranée devrait comporter des liaisons maritimes entre les ports irlandais appartenant au réseau central et les ports de Belgique et des Pays-Bas appartenant au réseau central.</i></p>	

Exposé des motifs

Plusieurs ports français (Le Havre, Dunkerque, Calais) sont des ports du réseau central inclus dans les corridors Atlantique et Mer du Nord-Méditerranée. Il n'y a aucune raison de les exclure.

Amendement 36

Annexe

Texte proposé par la Commission	Amendement du CdR
<p>Dans la partie I de l'annexe I, point 2 («Corridors du réseau central»), dans la section «Mer du Nord — Méditerranée», après la ligne «Belfast — Baile Átha Cliath/Dublin — Corcaigh/Cork» la ligne suivante est insérée:</p> <p>«Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork — Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam».</p>	<p>Dans la partie I de l'annexe I, point 2 («Corridors du réseau central»), dans la section «Mer du Nord — Méditerranée», après la ligne «Belfast — Baile Átha Cliath/Dublin — Corcaigh/Cork» les lignes suivantes sont insérées:</p> <p>«Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork — Calais/Dunkerque- Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam</p> <p>Shannon Foynes — Dublin — Rosselare — Waterford — Cork — Brest — Roscoff — Cherbourg — Caen — Le Havre — Rouen — Paris.</p> <p>Dans la partie I de l'annexe I, point 2 («Corridors du réseau central»), dans la section «Atlantique», après la ligne «Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Bergara — Bilbao/Bordeaux — Tours — Paris — Le Havre/Metz — Mannheim/Strasbourg» la ligne suivante est insérée:</p> <p>«Shannon Foynes — Dublin — Cork — Le havre — Rouen — Paris»</p> <p>Dans la partie I de l'annexe I, point 2 («Corridors du réseau central»), dans la section «Atlantique», la ligne «Saint Nazaire — Nantes — Tours» est modifiée comme suit:</p> <p>«Dublin — Cork — Saint Nazaire — Nantes — Tours»</p>

Exposé des motifs

Le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne aura de nombreuses conséquences, parmi lesquelles un impact notable sur l'intégration de l'Irlande au réseau de corridors du réseau central du RTE-T. Des liaisons maritimes vers les ports du réseau central devraient être intégrées à la carte des corridors.

II. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

LE COMITÉ EUROPÉEN DES RÉGIONS

Recommandations générales

1. rappelle qu'une politique européenne en matière d'infrastructures sûres, modernes, durables et efficaces de transports, d'énergie et de télécommunication portée par les réseaux transeuropéens (RTE) est essentielle pour renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale de l'ensemble des régions de l'Union, y compris les régions périphériques, ultrapériphériques et insulaires, ainsi que celles qui doivent faire face à des défis démographiques, et contribue au bon fonctionnement du marché intérieur et se révèle nécessaire pour atteindre les objectifs de nombreuses autres politiques de l'Union, notamment climatique et environnementale;
2. observe que depuis son adoption, en 2013, certaines des observations relatives au mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) formulées par le CdR, notamment dans son avis 1531/2017 sur «L'avenir du MIE — Transports» adopté le 10 octobre 2017, gardent leur pertinence;
3. estime que la voix des villes et des régions, en charge des politiques de gestion et de développement de la mobilité et des transports publics sur leur territoire, doit être écoutée avec attention;
4. reconnaît que la proposition de la Commission est conforme aux principes de subsidiarité et de proportionnalité. L'objectif principal de la proposition est de réaliser le réseau transeuropéen de transport. Pour cela, l'Union européenne est le meilleur niveau de mise en œuvre;
5. fait remarquer qu'en 2017, 72 % des européens vivaient en zone urbaine. L'accès à des moyens de transports urbains sûrs, efficaces et durables est un enjeu essentiel pour ces personnes. Le MIE est en mesure d'accompagner la transition et de réduire la congestion, la pollution et les accidents liés au trafic routier. Mieux connecter les différents modes de transports et assurer la fluidité des trajets dans ces zones urbaines est primordial pour réaliser le réseau central en 2030 et le réseau global en 2050. La priorité doit être donnée aux efforts en matière de multimodalité des transports urbains;
6. rappelle que l'Union européenne dispose d'infrastructures maritimes et fluviales nombreuses et anciennes qui doivent être modernisées et développées. Ces deux modes de transport sont une partie de la solution à la congestion des routes et à la nécessaire décarbonation du secteur;
7. reconnaît que les transports sont responsables de près de 50 % des émissions de gaz à effet de serre en Europe. C'est le seul secteur à n'avoir pas su réduire ses émissions depuis 1990. Les villes et les régions font directement face aux impacts du changement climatique, de la pollution atmosphérique et de la congestion. Aussi, des actions ambitieuses et immédiates pour décarboner le secteur des transports doivent être entreprises;
8. rappelle que le MIE doit être adapté aux objectifs ambitieux de l'Union en termes de réalisation des infrastructures de transports. En particulier, le règlement RTE-T fixe la réalisation du réseau central à l'horizon 2030; note que les besoins de toutes les régions doivent être étroitement suivis, et que des mesures doivent être prises pour s'assurer qu'elles parviennent à s'adapter aux innovations en matière d'infrastructures;
9. suggère que les projets transfrontaliers soient encouragés en favorisant notamment l'implication des GECT ou du mécanisme visant à lever les obstacles juridiques et administratifs dans un contexte transfrontalier proposé par la Commission européenne pour la période 2021-2027. En particulier, les GECT devraient être des entités éligibles à tous les appels à projets du MIE, sans préjudice des compétences qui leur sont dévolues;
10. salue la proposition de la Commission européenne renouvelant et amendant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe;
11. se félicite que la proposition prenne en compte les particularités des régions ultrapériphériques et la nécessité de prévoir des fonds pour le transport dans le cadre du MIE, qui devraient également être étendus au domaine de l'énergie et du numérique;
12. fait remarquer qu'un financement adéquat du MIE est en mesure de créer de nouveaux emplois, de soutenir la croissance et de faire de l'Union un leader mondial en matière de recherche et d'innovation et de décarbonation de l'économie;

13. salue les efforts en faveur de la simplification des règles et des procédures. Aucun porteur de projet ne devrait renoncer à déposer une demande de financement;
14. note la proposition de la Commission d'introduire un objectif d'adaptation des infrastructures du RTE-T pour un double usage civil et militaire et propose de préciser les règles de cet objectif, mais regrette que cette proposition ne soit pas plus détaillée;
15. demande que le MIE prête davantage attention à la cohésion sociale, économique et territoriale.

Bruxelles, le 10 octobre 2018.

Le président
du Comité européen des régions
Karl-Heinz LAMBERTZ