



**RAPPORT SUR LA CONSULTATION DU
RÉSEAU DE MONITORAGE DE LA SUBSIDIARITÉ
RELATIVE AU MÉCANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE**

Rapporteur: **M. Ivan Žagar (SL/PPE)**



<http://subsidiarity.cor.europa.eu>

Clause de non-responsabilité:

Ce rapport ne vise pas à reproduire toutes les contributions apportées au Réseau de monitoring de la subsidiarité mais plutôt à faire une synthèse des principaux points. Les informations qu'il contient sont fournies exclusivement à titre d'exemple. Elles ne revêtent aucun caractère contraignant pour l'administration du CdR et ne préjugent pas du contenu définitif de l'avis du Comité en question.

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe Rapport final 13/02/2012

Commandé par:
Le Comité des régions
Direction des travaux consultatifs, unité 1

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe
Rapport final
13/02/2012

Commandé par:
Le Comité des régions
Direction des travaux consultatifs, unité 1

Client:

COMITÉ DES RÉGIONS

Direction des travaux consultatifs, unité 1

101 rue Belliard,

B-1040 Bruxelles

Contrat:

CDR/ETU/198/2008

Auteur:

Christine HAMZA

METIS GmbH,

A-1220 Vienne, Donau-City-Straße 6

Tél.: +43 1 997 15 70, Fax: +43 1 997 15 90 66

Courriel: office@metis-vienna.eu, www.metis-vienna.eu

Vienne, le 13 février 2012

Sommaire

1	Introduction	5
2	Bref aperçu de thèmes connexes au MIE	7
3	Commentaires détaillés.....	9
3.1	Valeur ajoutée du MIE par rapport au RTE-T.....	9
3.2	Participation des collectivités locales et régionales.....	10
3.3	Cohérence entre MIE et Fonds structurels et de cohésion	11
3.4	Effets du MIE sur les budgets publics.....	11
3.5	Effets sur les marchés publics et aides d'État.....	13
3.6	Défis et opportunités dans les régions transfrontalières	13
4	Conclusions	14
5	Références	15
6	Liste des participants à la consultation.....	15

Liste des abréviations

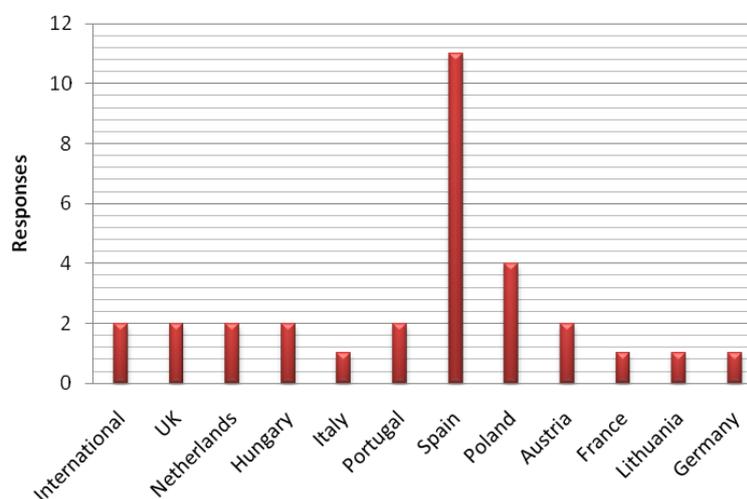
CdR	Comité des régions
CE	Commission européenne
EM	États membres
FC	Fonds de cohésion
FEDER	Fonds européen de développement régional
GECT	Groupement européen de coopération territoriale
MIE	Mécanisme pour l'interconnexion en Europe
PPP	Partenariats publics-privés
RMS	Réseau de monitoring de la subsidiarité
RTE	Réseaux transeuropéens
RTE-T	Réseaux transeuropéens de transport
UE	Union européenne
UE 12	Bulgarie, Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie
UE 15	Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède, Royaume-Uni

1 Introduction

Le présent rapport résume les principaux résultats de la consultation effectuée au sujet de la proposition de la Commission européenne intitulée "Mécanisme pour l'interconnexion en Europe"¹. Ce processus de consultation a été lancé à la demande du rapporteur du CdR, M. Ivan Zagar (SI/EPP), le 29 novembre 2011. Conformément à cette demande, on ouvrit la participation à cette consultation aux partenaires du réseau de monitoring de la subsidiarité (RMS), de la plateforme GECT du CdR, et de la plateforme de suivi de la stratégie UE 2020 du CdR, ainsi qu'aux membres du CdR disposés à y participer, aux bureaux régionaux basés à Bruxelles et aux représentations permanentes des États membres.

La consultation a pris fin le 27 janvier 2012. Trente et une réponses furent présentées, émanant de onze États membres et de deux groupements internationaux. Le plus grand nombre de réponses fut, de loin, fourni par l'Espagne (se reporter au graphique 1).

Graphique 1: Nombre de participants par État membre

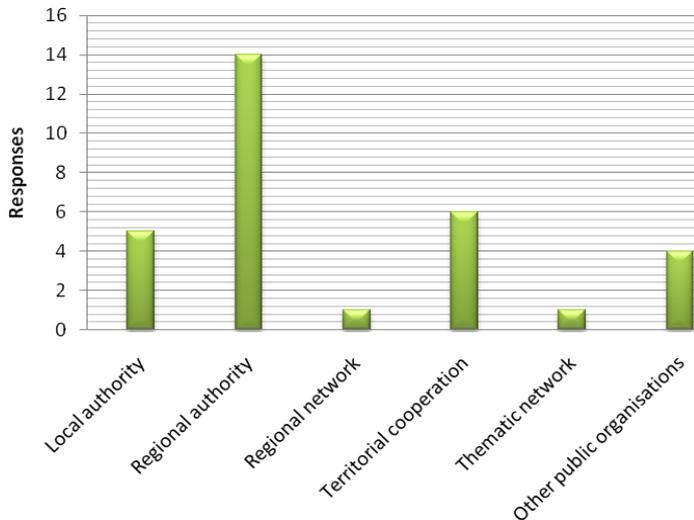


Source: Metis 2011

Les participants étaient en majorité des collectivités régionales et locales, et en moins grand nombre, des groupes de coopération territoriale (se reporter au graphique 2).

¹ Commission européenne (2011), Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, (COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final}{SEC(2011) 1263 final}), Bruxelles, 19.10.2011.

Graphique 2: Catégories de participants



Source: Metis 2011

L'objectif de cette consultation était de savoir comment les participants percevaient le projet de proposition sur le MIE, du point de vue:

- de la valeur ajoutée générale du MIE;
- de la participation de la gouvernance régionale et locale;
- de la compatibilité du MIE avec le FEDER;
- de l'impact de la mise en œuvre du MIE sur le budget public;
- des effets sur la passation des marchés publics;
- des effets sur les régions transfrontalières.

Les réactions par rapport au MIE ont dans l'ensemble été positives. Les réponses s'accordent généralement sur la valeur ajoutée du développement centralisé et plus ciblé des infrastructures. Les réponses montrent que l'on s'attend à ce que le MIE soutienne fortement le développement des infrastructures transfrontalières, qui a jusqu'ici été accompagné par diverses difficultés. Néanmoins, les principaux aspects soulignés dans les réponses reçues sont les suivants:

- l'approche adoptée par la Commission européenne concernant les projets prioritaires est considérée comme trop **descendante**, mettant **de ce fait** en péril le **principe de subsidiarité** dans le cas où le rôle de coordinateur de corridor permettrait d'avoir la haute main sur les États membres dans leurs décisions relatives aux projets d'infrastructures.
- **la définition établie à l'avance de corridors d'infrastructures** semble trop rigide et ne permet pas d'inclure d'autres projets pendant la phase de préparation. Cela compromettrait le financement des projets au sein du réseau global d'infrastructures.
- Compte tenu, en particulier, des **contraintes budgétaires actuelles**, il est problématique d'obliger les États membres à réaliser des projets RTE définis à l'avance, en leur imposant des délais contraignants.
- Alors que pour les pays de l'**UE 15**, les **financements supplémentaires** offrent en principe de **nouvelles possibilités** de financement des RTE, les pays de l'**UE 12** émettent de sérieuses inquiétudes quant au montant **nécessaire pour le cofinancement national**, qui constituera une charge importante pour le budget disponible.
- Le budget du Fonds de cohésion est considéré comme un pilier important pour de nombreuses régions de l'UE 12, et on craint une **réduction du budget du Fonds de Cohésion** pour faire place au financement des projets MIE, ce qui est considéré comme un inconvénient notable pour les "nouveaux États membres".
- Il est important que la proposition prenne en compte les **règlements, calendriers et budgets** disponibles existant dans les États membres pour le développement des infrastructures.

- La proposition examinée ne propose aucune procédure pour **relier les projets MIE centraux avec les projets relevant du Fonds de Cohésion et du FEDER**. Encore une fois, il est crucial d'accorder la priorité aux projets d'infrastructures RTE-T puisque cela met en danger le développement d'autres réseaux importants d'infrastructures.
- **L'approche transfrontalière** du MIE est largement reconnue. Néanmoins, une procédure claire et distincte sur la façon d'aborder les contraintes juridiques transfrontalières ne s'est pas encore fait jour.
- L'influence des processus MIE sur **la passation des marchés publics n'est pas claire**, pour bon nombre de participants à la consultation. Cependant, certains s'attendent à ce qu'il y ait des effets significatifs sur les processus de passation de marchés publics, surtout en ce qui concerne les projets transfrontaliers.
- La proposition examinée **n'implique aucun mécanisme sérieux d'engagement des acteurs régionaux et locaux au processus de participation**. Cependant, la plupart des commentaires laissent entendre que c'est aux États membres qu'il incombe de faire participer les acteurs régionaux et locaux. D'autres participants considèrent que la participation à la plateforme de corridor constitue une contribution importante.

2 Brève description de sujets connexes au MIE

La version finale du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)², formule un cadre commun pour le soutien de projets spécifiques d'infrastructures en Europe. Cette proposition englobe les projets d'infrastructures au niveau européen qui présentent de l'importance pour progresser vers un haut niveau d'interconnexion des États membres, afin de renforcer les conditions favorables à un marché intérieur plus efficace et à une plus grande compétitivité au niveau mondial. Cet instrument devrait relancer le processus - qui actuellement piétine - d'avancement du réseau RTE.

À cet égard, cette proposition s'attaque à des problèmes du domaine des transports (réseaux ferroviaires et routiers, navigation) en suivant le "réseau central" du RTE. Elle vise à soutenir de manière spécifique des corridors d'infrastructures, des interconnexions transfrontalières, des installations énergétiques de haut niveau et des réseaux de télécommunication.

Cet instrument devrait être mis en œuvre en étroite coopération avec les États membres, bien qu'il soit géré de façon centralisée par la Commission européenne.

La **valeur ajoutée** apportée par ce nouveau mécanisme devrait résider dans la simplification du cadre juridique de l'UE en ce qui concerne les infrastructures RTE, et, étant plus efficace, il devrait attirer davantage de capitaux privés. Les objectifs du MIE sont les suivants:

- fournir un cadre commun, se traduisant par une simplification du cadre juridique de l'UE en ce qui concerne le financement des infrastructures RTE,
- prévoir une approche cohérente et transparente du financement par l'UE,
- permettre la réalisation d'économies d'échelle,
- exploiter les synergies intersectorielles lors de la phase de développement et de mise en œuvre des projets,
- permettre de réduire les coûts et/ou de renforcer l'efficacité de l'exploitation et d'améliorer les rendements,

²

La proposition de la Commission européenne a été présentée au Parlement européen en octobre 2011. Elle est actuellement examinée par les parlements nationaux. Le délai pour la clôture de cet examen est la mi-février 2012.

- et tirer parti de l'expérience acquise et du partage des meilleures pratiques dans tous les secteurs³.

Pour pouvoir démultiplier les financements et le soutien financier européen, le MIE devrait associer différents instruments financiers. Les actions et projets soutenus par des instruments financiers seront sélectionnés en fonction du principe "**premier arrivé, premier servi**", mais devraient prendre en compte une diversification géographique progressive dans tous les États membres. Le soutien financier devrait consister en subventions conjuguées à d'autres instruments financiers. Les subventions comprennent le **MIE**, le **Fonds de cohésion**, les **Fonds structurels ainsi qu'Horizon 2020**. Les instruments financiers comprennent les **instruments de capitaux propres, les prêts et/ou garanties facilités par des instruments de partage des risques** ou d'autres instruments financiers. Les instruments financiers peuvent être associés à des subventions.

Le **budget principal** (31,7 milliards d'euros dont € 10 milliards seront transférés du Fonds de Cohésion) est consacré au volet transports. Une enveloppe de 9 milliards d'euros va au volet énergie et 9 milliards d'euros supplémentaires sont alloués au volet télécommunications.

Les **critères d'admissibilité** au financement concernent les États membres individuels ou plusieurs États membres, les organisations internationales, les entreprises communes ou les partenariats publics-privés.

Les **taux de financement** proposés pour les études relatives au volet **transports** ne devront pas dépasser 50 %, et 20 à 30 % pour le secteur du bâtiment.

Les **taux de financement** proposés pour les études relatives à l'énergie ne devront pas dépasser 50 %, mais pourront atteindre 80 % pour des infrastructures spécifiques prévues par les lignes directrices données par la Commission.

En ce qui concerne les **télécommunications, les réseaux à haut débit** pourront être financés à hauteur de 50 %, les services génériques jusqu'à 75 % et dans des cas exceptionnels, des plateformes de services peuvent obtenir un financement de 100 %.

Les procédures de passation de **marchés publics** employées par la Commission ou par toute autre entité qui met en œuvre un projet financé doivent respecter les principes de transparence, de concurrence ouverte et de gestion saine des procédures relatives à la passation des contrats publics. Le règlement permet de procéder à des attributions multiples dans le cadre de la même procédure.

Les règles de **passation des marchés publics** sont actuellement soumises à une procédure d'examen suite à une nouvelle proposition publiée en décembre 2011. La nouvelle proposition vise à simplifier les procédures. Cependant, l'on ne sait pas encore très bien si ces règles auront une influence sur la proposition actuelle concernant le MIE.

La proposition de règlement n'implique aucune participation des **divers niveaux de pouvoir des États membres**. Ce sont les États membres qui dirigeront la mise en œuvre du MIE aux niveaux régionaux et locaux.

³

Commission européenne, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final}{SEC(2011) 1263 final}, Bruxelles, 19.10.2011, p. 5.

3 Commentaires détaillés

3.1 La valeur ajoutée du MIE par rapport au RTE-T

Question: Croyez-vous que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe apportera une valeur ajoutée à l'action de l'Union européenne dans le domaine des RTE-T (y compris un effet de levier sur la croissance durable et l'emploi ainsi que la cohésion sociale, économique et territoriale)? Veuillez argumenter votre réponse et donner des exemples pour étayer votre point de vue.

Résumé des commentaires

La valeur ajoutée que recèle le MIE est largement reconnue; en particulier sur le plan de l'amélioration de l'efficacité des infrastructures au niveau de l'ensemble de l'Europe, il conviendrait d'intensifier le développement de ces infrastructures au moyen d'une gestion centralisée du financement et de meilleurs échanges de savoir-faire. L'on s'attend à ce que la valeur ajoutée se fasse ressentir sur le plan de la croissance économique, grâce à de meilleurs réseaux d'infrastructures dans les zones ayant encore des connexions insuffisantes.

L'objectif fondamental du MIE est de "raccorder" le marché unique de l'UE, en faisant abstraction des frontières nationales actuelles. La planification des infrastructures doit donc nécessairement être faite dans le contexte européen. En renforçant le marché unique, il convient également de faire des progrès dans la normalisation des différents règlements nationaux (Autorité portuaire d'Alicante).

Les participants espagnols et portugais, en particulier, ont fait part de leurs attentes quant à l'effet de relance de l'emploi qu'aurait cet instrument dans le secteur du bâtiment et aussi indirectement, en facilitant la reprise de la prospérité économique dans les régions bénéficiant de connexions. Le MIE devrait stimuler les PPP et attirer des investisseurs (institutionnels) pour qu'ils participent au financement des projets RTE-T et soutiennent la réduction des émissions de CO₂.

Le MIE est un instrument très utile pour le soutien d'une part, d'infrastructures régionales en vue du développement de l'intermodalité et de la logistique, et d'autre part, de "nœuds urbains", en tenant compte des plateformes régionales ou intermodales (Région de Murcie).

Cependant, l'approche par un cadre unique commun pour le développement d'infrastructures à travers l'Europe a suscité des réactions diverses. Certaines des réponses estiment que cet instrument unique simplifiera les procédures, alors que d'autres craignent des incompatibilités avec le principe de subsidiarité (c'est le cas, par exemple, de la Ville de Vienne et de l'Association lituanienne des collectivités locales). Selon ces participants, la proposition de règlement sur le MIE risque d'entraîner des conflits avec des intérêts nationaux. Par exemple, le caractère contraignant des règlements (délais contraignants) doit être examiné pour savoir s'il constitue une violation inacceptable, de la part de l'UE, de la souveraineté budgétaire des États membres. L'Allemagne, par exemple, a réorganisé et simplifié les procédures de planification et d'autorisation applicables à son réseau de transmission en adoptant une loi sur l'accélération de l'expansion des réseaux (*NABEG*). Les participants allemands craignent maintenant que le MIE ne corresponde pas aux procédures nationales. Le Parlement britannique a également fait part de son inquiétude profonde quant au fait que le MIE obligerait les États membres à s'occuper d'infrastructures définies à l'avance, ce qui risque de compromettre le développement d'autres réseaux globaux, importants sur le plan national. À cet égard, le MIE devrait tenir compte du développement de la cohésion territoriale, du point de vue du développement des infrastructures nationales autant que régionales.

En outre, des doutes sont exprimés sur le fait de savoir si la proposition européenne visant à scinder en deux la procédure d'autorisation — une procédure de pré-candidature sur deux ans et une procédure d'autorisation formelle sur un an — serait faisable. Selon les participants allemands, les règlements proposés devraient se limiter à l'échelle nécessaire pour la coordination et l'harmonisation au niveau

européen. Les règlements proposés qui vont au-delà des dispositions prévues par l'article 171 du TFUE sont rejetés.

Une autre critique émane du représentant de la Conférence des régions périphériques maritimes. Selon lui, la proposition de règlement ne reflète pas la réelle nécessité d'amélioration dans le secteur maritime. Les commentaires relèvent que le transport maritime pourrait contribuer à une réduction des émissions de CO₂ mais que ce scénario n'a pas encore été suffisamment examiné dans le cadre de la proposition de règlement. Enfin, un commentaire souligne le problème des projets définis à l'avance exposés dans la proposition, qui excluent les projets encore en phase de préfaisabilité.

L'instrument "liaisons maritimes durables" pourrait s'appuyer sur le succès du système Ecobonus, tirer profit d'une évaluation objective du programme Marco Polo et tenir compte de la situation créée par les nouvelles restrictions relatives à la teneur en soufre des combustibles à usage maritime (Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe ou CRPM).

Enfin, les régions périphériques d'Europe ne trouvent pas que le MIE constitue un instrument approprié pour elles. Selon la gouvernance régionale de Madère, le MIE aurait pour effet d'exclure les régions qui ne seraient pas reliées au réseau d'infrastructures proposé.

3.2 Participation des collectivités locales et régionales

Question: *Veuillez décrire la manière dont les collectivités territoriales seront associées au processus décisionnel du MIE dans votre État membre (précisez quel sera l'impact du MIE sur la planification territoriale et les stratégies de développement dans votre pays).*

Résumé des commentaires

Tous les commentaires font part de la nécessité pour les collectivités locales et régionales d'être associées aux projets qui ont une influence sur leur développement territorial. Alors que certains participants à la consultation considèrent qu'il revient aux États membres de faire participer les niveaux régionaux et locaux, d'autres demandent une implication plus directe dans la procédure MIE. Dans certains États membres, la participation des collectivités locales et régionales n'a pas encore été précisée, mais la plupart des autres États membres font participer ces dernières conformément au cadre juridique national. Les participants espagnols ont fourni une description détaillée de la participation de leurs collectivités locales et régionales.

Cependant, il est observé que la valeur ajoutée des plateformes de corridor proposées par la Commission européenne et qui devraient rassembler l'ensemble des parties prenantes concernées, ne sera effective que si les collectivités locales et régionales, mais aussi les groupements nationaux et internationaux, y participent.

On relève quelques critiques générales concernant la gestion centralisée du MIE par la Commission qui ne donne pas la possibilité aux collectivités locales et régionales de prendre part au processus décisionnel. Les participants expriment leur crainte de voir cette gestion centralisée réduire la valeur des efforts de cohésion territoriale ou même les neutraliser. Il existe de nombreux projets d'infrastructures régionales ou locales qui, en réalité, améliorent le RTE-T. Et pourtant, ces activités de connexion ne sont pas prises en compte dans la proposition à l'examen. En outre, le règlement omet de prendre en considération les cadres juridiques nationaux (systèmes fédéraux ou régionaux) qui n'autorisent pas les projets d'infrastructures parachutés d'en haut tel que ceux qu'envisage la proposition de règlement relatif au MIE (c'est le cas par exemple en Allemagne). C'est pourquoi il a été souligné que cela revenait à faire un pas en arrière dans le cadre de la logique générale de partenariat qui caractérise la politique de cohésion actuelle.

La CRPM demande instamment une description plus contraignante du rôle des collectivités régionales dans le cadre de ce système de gouvernance. La CRPM s'oppose à la centralisation des décisions d'allocations budgétaires. Elle est d'avis que l'attribution d'une prime basée sur la maturité des projets dans le cadre d'une procédure contraignante est en contradiction avec la notion de cohésion territoriale et de bonne gouvernance (Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe ou CRPM).

3.3 Cohérence entre le MIE et les Fonds structurels et de cohésion

Question: *Comment assurer la compatibilité et la cohérence entre les projets financés par les Fonds structurels et le Fonds de cohésion et ceux qui seraient financés par le MIE? Quel seront les effets du MIE sur les projets plus modestes?*

Résumé des commentaires

L'inquiétude qui revient le plus fréquemment chez les parties prenantes interrogées concerne la nécessité d'une coordination suffisante entre les projets européens gérés par le MIE et les projets nationaux financés par le FEDER. La plupart des participants à la consultation interprètent le MIE comme un instrument destiné essentiellement aux projets de grande envergure, ce qui implique que l'on puisse aisément le compléter par des projets de plus petite taille financés par le FEDER. Les participants déclarent que la proposition ne décrit pas suffisamment le lien procédural entre le MIE et les projets financés par les Fonds structurels (le FEDER). Et, ce qui est plus important, il convient d'éviter des chevauchements entre FEDER et MIE. Il convient aussi de définir des critères clairs afin d'éviter un double financement. De plus, tous les systèmes de financement devraient être évalués et adaptés.

Néanmoins, tous les États membres ne bénéficient pas d'un accès égal au financement des infrastructures dans le cadre du FEDER. Il conviendrait d'éviter qu'une absence de financement des projets plus modestes ou moins prépondérants ne conduise à un rejet complet de projets d'infrastructures périphériques. En outre, le fait de se concentrer sur les dix principaux projets sélectionnés a fait l'objet de critiques, qui portent sur la trop grande rigidité de ce système et le fait qu'il néglige d'autres domaines d'importance égale en Europe. Des inquiétudes ont été exprimées sur le fait que les projets de moindre taille qui n'ont pas de rapport avec les dix corridors, perdront leur importance sur le plan européen.

Le MIE est conçu pour relier les régions entre elles mais il est géré de manière centralisée par la Commission. Du fait des différents systèmes de gestion (centralisée pour le MIE, régionale pour le FEDER et le Fonds de cohésion), la mise au point de projets compatibles pose des difficultés considérables. Un lien entre le MIE et le cadre stratégique commun de la politique de cohésion fait défaut (Convention des collectivités locales d'Écosse ou COSLA).

3.4 Effets du MIE sur les budgets publics

Question: *Quel est l'impact attendu du MIE sur votre budget public et sur l'utilisation des autres fonds nationaux et européens?*

Résumé des commentaires

En moyenne, la contribution du MIE dans le cofinancement des réseaux routiers et ferroviaires ne dépasse pas 30 %. Cela conduit à penser que la proposition concernant le MIE n'aura pas d'incidence majeure sur les budgets nationaux.

Alors que les investissements dans les TIC et le volet énergie se voient considérablement augmentés, nous pensons que la part attribuée au volet transport n'entraînera pas de changements notables par rapport à la situation actuelle pour les collectivités locales et régionales (Convention des collectivités locales d'Écosse ou COSLA).

Les participants à la consultation qui font partie de l'UE 15 considèrent le MIE comme une possibilité d'obtenir des financements supplémentaires destinés aux infrastructures. Certains participants sont d'avis que le MIE est en fait un instrument pour les pays de l'UE 15 qui peuvent cofinancer de tels types d'investissements dans les infrastructures, alors que les pays de l'UE 12, soumis à des contraintes budgétaires, ont de sérieuses difficultés à cofinancer de tels projets d'infrastructures.

L'impact sur les budgets nationaux de la proposition sur le MIE sera faible dans les États membres ayant déjà des infrastructures de haut niveau (Mairie de Łódź).

On pense que le MIE révèle une certaine centralisation du Fonds de cohésion qui risque d'accroître les difficultés des régions à participer au processus. Le Fonds de cohésion constitue un instrument financier important pour les "nouveaux États membres". Les corridors proposés dans le cadre du MIE ainsi que l'enveloppe de 10 milliards d'euros allouée par le Fonds de cohésion, sont considérés comme relevant d'une approche descendante de la Commission européenne qui restreint la flexibilité dont disposent les États membres lors de la phase de négociation.

Sur les 34 milliards transférés du Fonds de cohésion pour financer le RTE-T, 10 milliards seront attribués au moyen de la même procédure que pour le MIE, notamment sur la base d'appels à projets organisés par la Commission. Étant donné les risques susmentionnés, ce ne seraient pas les projets ayant le caractère le plus structurel auxquels on donnerait priorité, mais ceux ayant la plus grande probabilité d'être achevés rapidement. Ce genre de changement dans les règlements peut être assimilé à un retour en arrière dans le cadre de l'approche d'ensemble basée sur le partenariat (Conférence des régions périphériques maritimes ou CPMR)

Par ailleurs, la priorité donnée aux corridors RTE proposés risque d'empêcher les États membres de réaliser leurs propres projets d'infrastructures, qui sont parfois plus urgents. Les échéanciers de livraison des projets relevant du MIE devraient être plus souples. Des problèmes peuvent se produire lorsque les échéanciers prévus pour les projets ne cadrent pas avec la programmation faite au niveau national.

La création d'un nouveau mécanisme entraînera une plus grande centralisation des financements; les régions auront donc davantage de difficultés à y accéder directement (Bureau du maréchal de la voïvodie de Poméranie, Pologne).

Les priorités prévues dans le cadre du MIE risquent d'empêcher les États membres de déterminer leurs propres projets prioritaires. Par conséquent, les échéanciers devraient être plus souples que cela n'est prévu dans la proposition. Il pourrait être possible d'obtenir un certain degré de flexibilité en recourant à des lignes directrices plutôt qu'à un règlement, comme dans des projets RTE-T antérieurs (Rail Network).

Une autre question soulevée concerne la proposition d'inclure des investissements privés dans les projets RTE-T. Dans une certaine mesure, les participants à la consultation doutent que l'instrument pourra fournir l'environnement sûr du point de vue financier qui est nécessaire pour que des investisseurs s'y engagent.

On s'attend généralement à ce que toute évaluation de financement pour un projet comporte une étude d'investissement solide et la perspective d'une certaine rentabilité des capitaux investis, avant tout engagement dans un projet. On ne comprend pas clairement si le financement provenant du MIE nécessiterait un rendement de tel ou tel niveau des investissements effectués, et si en outre, les projets proposés devraient être tenus de donner la preuve de leur valeur avant d'être inscrits sur la liste des projets prévus.

Il est important de tenir compte des capacités individuelles et du potentiel des entreprises et sociétés locales (GECT UTTS, Hongrie).

3.5 Effets sur la passation des marchés publics et les aides d'État

Question: Voyez-vous un effet quelconque sur les règles relatives aux marchés publics et sur les aides d'État?

Résumé des commentaires

La majorité des réponses ne signalent pas de conflits avec — ni d'effets sur — les procédures de passation des marchés publics au niveau national. Cependant, le Bureau du maréchal de la voïvodie de Poméranie fait état, dans le cas de projets transnationaux, de différences entre les systèmes juridiques des États membres susceptibles de constituer des obstacles significatifs aux investissements conjoints. La procédure de passation des marchés publics est actuellement révisée et des inquiétudes sont exprimées quant au fait que certaines des nouvelles procédures de passation des marchés publics risquent d'accroître la complexité.

On craint que le MIE ne conduise à une procédure de passation des marchés publics révisée qui serait conçue spécifiquement pour cet instrument. On ressent de manière négative les procédures spécifiques de passation des marchés publics pour des tâches spécifiques (par exemple, les marchés publics verts). Cela a pour effet de fragmenter l'approche relative aux marchés publics et augmente la charge administrative (Convention des collectivités locales d'Écosse ou COSLA).

3.6 Défis et opportunités dans les régions transfrontalières

Questions: Quels défis et quelles opportunités représentent le MIE pour les régions frontalières (y compris la possibilité de recourir à l'EGTC)

Résumé des commentaires

De manière générale, le MIE est reconnu comme un instrument de soutien à la desserte transfrontalière. Le fait que le MIE ait prévu la nécessité de soutenir les infrastructures transfrontalières est largement apprécié. Les connexions de transport sont d'une importance cruciale pour aider les régions frontalières et transfrontalières à surmonter les désavantages résultant de leur situation géographique, aux niveaux national et européen.

Le MIE est extrêmement bien accueilli non seulement par les régions frontalières mais également par les zones maritimes. Aussi bien le gouvernement écossais que les collectivités locales maritimes de la Mer du Nord considèrent le MIE comme un instrument qui pourrait permettre à la fois de développer les connexions des réseaux avec le reste de l'Europe et la production domestique d'énergies renouvelables, avec les retombées manifestes que cela peut avoir pour la prospérité économique locale. (Convention des collectivités locales d'Écosse ou COSLA)

Les projets transfrontaliers dépendent fortement des acteurs régionaux et locaux. Il est par conséquent d'autant plus nécessaire de les faire participer dans ce domaine spécifique. Une telle participation n'est pas actuellement prévue au niveau européen. En Hongrie par exemple, les GECT ne disposent d'aucun budget pour participer au processus de création et d'évaluation de projets entrant dans le cadre du RTE-T. Une deuxième source d'inquiétude exprimée à cet égard, tient au manque d'expérience et de connaissances pour établir les structures nécessaires à la mise en œuvre des projets transfrontaliers.

En l'absence d'accord entre les États membres sur les projets communs, les régions frontalières risquent de se retrouver en situation d'otages. Le MIE ne stipule pas les conditions qui permettraient d'éviter ce risque mais il prive les régions frontalières des ressources du Fonds de cohésion (Association des collectivités locales de Lituanie).

4 Conclusions

Les contributions fournies peuvent être réparties en différents groupes d'intérêts. En premier lieu, les collectivités locales et régionales et leurs représentants; ensuite, les coopérations territoriales; enfin, les représentants de parties prenantes telles que des réseaux d'autorités portuaires. Une deuxième distinction peut être établie d'une part, entre les organisations et les autorités situées en Espagne et au Portugal, qui sont résolument en faveur du MIE, et, d'autre part, les États membres d'Europe centrale et les organisations qui se montrent critiques vis-à-vis de l'approche descendante qui caractérise le MIE. On ne peut donc pas tirer d'autre conclusion d'ordre général que d'indiquer que pour les États membres de l'UE 15, le MIE apparaît comme une possibilité supplémentaire d'obtenir un financement des infrastructures tandis que pour les pays de l'UE 12, la possibilité que le MIE contrecarre des besoins plus pressants dans leurs régions est inquiétante.

Une autre inquiétude, moins forte, concerne la protection du principe de subsidiarité. Le principe de subsidiarité est défini comme suit dans l'article 5 du traité sur l'Union européenne: "*Dans les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence exclusive, la Communauté n'intervient, conformément au principe de subsidiarité, que si et dans la mesure où les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, être mieux réalisés au niveau communautaire. L'action de la Communauté n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs du présent traité*"⁴.

À cet égard, les instructions de la Commission européenne concernant les projets prioritaires sont considérées comme trop parachutée du haut, mettant en péril le principe de subsidiarité dans le cas où le rôle de coordinateur de corridor permettrait d'avoir la haute main sur les États membres dans leurs décisions relatives aux projets nationaux d'infrastructures.

Les commentaires reçus peuvent cependant être résumés comme suit:

- La prédéfinition de corridors d'infrastructures suscite des critiques, et cela, parce que les corridors en question constituent un obstacle au développement de projets plus urgents.
- La participation d'acteurs régionaux et locaux est considérée comme indispensable mais la proposition ne prévoit aucun soutien pour les groupes territoriaux et les autres représentants.
- Le MIE et le FEDER peuvent avoir une valeur ajoutée potentielle pour autant qu'ils soient compatibles. Cependant la manière dont ces deux instruments sont effectivement reliés entre eux n'est pas claire. Cela provoque des inquiétudes concernant des chevauchements et la mise à mal des projets financés par le FEDER.
- Le fait que 10 milliards d'euros soient alloués au MIE cause de sérieuses inquiétudes dans les nouveaux États membres. Plusieurs collectivités locales et régionales ont fait part de leur crainte de conflits entre les propositions de projets au niveau national et les projets de corridor envisagés.
- La mise en œuvre de projets transfrontaliers est généralement accueillie favorablement. Encore une fois, la mise en œuvre proprement dite basée sur des systèmes juridiques différents n'est pas clairement définie, la procédure envisagée et la participation des parties prenantes, non plus.
- La majorité des réponses ne voient aucun conflit avec les règles de passation des marchés publics.

De manière générale, les réponses soulignent que la procédure de mise en œuvre du MIE n'est pas suffisamment expliquée (surtout pour les projets transfrontaliers). Cela soulève la question de la nécessité d'améliorer l'adaptation entre les objectifs de la Commission européenne et les intérêts des États membres à cet égard. Les commentaires fournis indiquent quels objectifs des États membres sont atteints dans le cadre de la proposition et quels pays ont des difficultés à adapter les projets proposés à leurs objectifs nationaux et régionaux. Par exemple, l'Espagne et le Portugal ne semblent pas avoir d'autres objections en ce qui concerne la proposition examinée et ne s'attendent pas à ce que le MIE soutienne la part de leurs

⁴

Union européenne (2006), versions consolidées du traité sur l'Union européenne et du traité établissant la communauté européenne, Journal officiel de l'Union européenne, article 5.

budgets nationaux et régionaux consacrée aux infrastructures. Les commentaires émanant de Hongrie, d'Allemagne et de Pologne indiquent, cependant, que ces pays craignent que leur autonomie nationale et régionale ne soit compromise par le processus décisionnel envisagé.

5 Références

Commission européenne (2011), "Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe" 2011/0302 (COD), (COM(2011) 665, Bruxelles, 19 octobre 2011.

6 Liste des participants à la consultation:

n°	Intitulé	Pays	Réseau	Catégorie:
1.	Netwerkstad Twente	Pays-Bas	RMS	Réseau régional
2.	Consultant indépendant (membre fondateur de GECT UTTS, BEFA)	Hongrie	GECT	Coopération territoriale
3.	Région des Marches (Italie)	Italie	RMS	Collectivité régionale
4.	Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Galicia-Norte de Portugal	Portugal	GECT	Coopération territoriale
5.	Gouvernement autonome de Valence, direction générale du transport et de la logistique	Espagne	RMS	Collectivité régionale
6.	Conseil de la chambre de commerce de la communauté de Valence	Espagne	À confirmer	Collectivité régionale
7.	Mairie de Łódź	Pologne	RMS	Collectivité locale
8.	Service de planification, bureau du gouvernement de la province de Styrie	Autriche	SMN	Collectivité régionale
9.	Communauté autonome de Galice	Espagne	SMN	Collectivité régionale
10.	Parlement d'Estrémadure	Espagne	SMN	Collectivité régionale
11.	Bureau du maréchal de la voïvodie de Poméranie	Pologne	SMN	Collectivité régionale
12.	Ville de Vienne	Autriche	SMN	Collectivité locale
13.	Gouvernance générale de Madère	Portugal	À confirmer (Parl. est membre du RMS)	Collectivité régionale
14.	Communauté urbaine de Brest-Métropole océane	France	À confirmer	Collectivité locale
15.	Association des collectivités locales de Lituanie	Lituanie	RMS	Collectivité locale
16.	Association des régions frontalières européennes (ARFE)	international	RMS	Coopération territoriale
17.	GECT UTTS	Hongrie	GECT	Coopération territoriale
18.	Convention des collectivités locales d'Écosse (COSLA)	Royaume-Uni	RMS	Collectivité locale
19.	Conférence des régions périphériques et maritimes (CRPM)	international	À confirmer	Coopération territoriale
20.	Gouvernement régional de Valence	Espagne	RMS	Collectivité régionale
21.	FEPORIS – Institut des études et de la coopération portuaires	Espagne	À confirmer	Autres organismes publics
22.	Autorité portuaire d'Alicante	Espagne	À confirmer	Autres organismes publics
23.	Autorité portuaire de Valence	Espagne	À confirmer	Autres organismes publics
24.	Autorité portuaire de Castellón	Espagne	À confirmer	Autres organismes publics
25.	Ministère du land de Bade-Wurtemberg	Allemagne	RMS	Collectivité régionale
26.	Rail Network	Royaume-Uni	À confirmer	Réseaux thématiques

27.	Région de Murcie, Service des travaux publics et de l'aménagement du territoire, secrétariat général/direction générale des transports et des installations portuaires	Espagne	À confirmer	Collectivité régionale
28.	Bureau du maréchal de la région de Wielkopolskie	Pologne	À confirmer	Collectivité régionale
29.	Région de Varmie-Mazurie	Pologne	À confirmer	Collectivité régionale
30.	Eurométropole GECT	Pays-Bas	GECT	Coopération territoriale
31.	Ministère du Logement, des travaux publics et des transports du gouvernement basque	Espagne	RMS	Collectivité régionale
