



**European Committee
of the Regions**

COTER-VI/050

131st plenary session, 8-10 October 2018

DRAFT OPINION

Mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Rapporteur: **Isabelle Boudineau (FR/PES)**
Vice-présidente de la Région Nouvelle-Aquitaine

Deadline for tabling amendments:

3 p.m. (Brussels time) **on Friday 21 September 2018**. Amendments must be submitted using the online tool for tabling amendments (available through the Members' Portal at <https://mempportal.cor.europa.eu/>).

Number of signatures required: 6

LE COMITÉ EUROPÉEN DES RÉGIONS

Recommandations générales:

- 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 et insulaires, et contribue au bon fonctionnement du marché intérieur et se révèle nécessaires pour atteindre les objectifs de nombreuses autres politiques de l'Union et notamment climatique et environnementale ;
- observe que depuis son adoption, en 2013, certaines des observations sur le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) formulées par le CdR, notamment dans son avis COTER-VI/027 sur l'avenir du MIE – Transports adopté le 28 juin 2017, gardent leur pertinence;
- 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 ;
- 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 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 prises ;
- 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 ;
- 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.
- salue la proposition de la Commission européenne renouvelant et amendant le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe ;
- 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 ;
- 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 ;
- 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 qu'elle ne soit pas plus détaillée ;
- demande une meilleure attention à la cohésion sociale, économique et territoriale de la part du MIE.

COM (2018) 438 - final

Projet d'avis du Comité européen des régions – Titre

I. RECOMMANDATIONS D'AMENDEMENTS LEGISLATIFS

Amendement 1

Article 2, paragraphe 1, point h

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
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;	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;

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. Elles doivent donc maîtriser également l'accès aux demandes de financement européen

Amendement 2

Article 3, paragraphe 2, point a, point i

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
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 ;	i) contribuer au développement de projets 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 ;

Exposé des motifs

Amendement 3

Article 3, paragraphe 2, point a, point ii

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
ii) adapter les réseaux RTE-T aux besoins en matière de mobilité militaire.	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.</i>

Exposé des motifs

La notion de double usage est primordiale.

Amendement 4

Article 4, paragraphe 9

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
9. 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 <i>si possible</i> au profit de l'État membre concerné.	9. Les ressources allouées aux États membres dans le cadre de la gestion partagée peuvent, à la demande de ceux-ci <i>et en accord avec l'Autorité de Gestion concernée par le programme,</i> 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 au profit de l'État membre concerné.

Exposé des motifs

L'Autorité de Gestion doit être à même d'intervenir dans ce processus de décision. En outre, il ne serait pas acceptable que la Commission puisse utiliser les fonds issus d'un programme en gestion partagée au bénéfice d'un autre Etat membre via le MIE.

Amendement 5

Article 6a (nouveau)

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
	<i>Adaptation des réseaux RTE-T à la mobilité militaire :</i> <i>1. 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>

	<p><i>2. Les projets soutenus au titre de cet objectif se situent sur l'ensemble du RTE-T.</i></p> <p><i>3. 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></p> <p><i>4. 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.</i></p> <p><i>5. 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></p> <p><i>6. 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></p>
--	--

<i>Exposé des motifs</i>
Compte tenu de l'enveloppe budgétaire dédiée à cet objectif, le règlement doit en détailler les règles.

Amendement 6

Article 7, paragraphe 1

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
1) 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.	1) Les projets transfrontaliers dans le domaine des énergies renouvelables associent au moins deux États membres ou un GECT et sont inclus dans un accord de coopération ou tout autre type d'accord entre des États membres, des autorités locales ou régionales 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.

Exposé des motifs

Amendement 7

Article 9, paragraphe 2, point a)ii

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
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	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

Exposé des motifs

Amendement 8

Article 9, paragraphe 2, point a)i

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
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;	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, les aéroports 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;

Exposé des motifs

Les aéroports sont un outil essentiel pour le développement des régions européenne et permettent d'assurer la connectivité de celles-ci.

Amendement 9

Article 9, paragraphe 2, point a)iii

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
--	--------------------------

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 ;	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, les aéroports et les terminaux rail-route du réseau global visés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013 ;
--	--

Exposé des motifs

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 10

Article 10, paragraphe 2, introduction

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
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:	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:

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 11

Article 11, paragraphe 2, point b

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

Exposé des motifs

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

Amendement 12
Article 11, paragraphe 5

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
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.	<i>Supprimé</i>

<i>Exposé des motifs</i>
Le maintien du processus d'approbation par les Etats membres n'irait pas dans le sens de la simplification administrative soutenue par le Comité européen des régions.

Amendement 13
Article 12, paragraphe 1)bis et 1)ter (nouveau)

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
	<i>1)bis Le processus de sélection des projets comprend deux étapes :</i> <i>a) l'évaluation de l'éligibilité du projet sur la base d'un dossier simplifié ;</i> <i>b) la soumission, l'évaluation et la sélection du projet.</i> <i>1)ter 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 délais d'un mois. Les porteurs de projets disposent ensuite d'au moins trois mois pour rendre un dossier complet.</i>

<i>Exposé des motifs</i>
Il convient de simplifier la mise en œuvre du MIE en évitant aux porteurs de projets de monter un dossier complet long et couteux 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 14

Article 13, paragraphe 1, point c)bis (nouveau)

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
	<i>c)bis la valeur ajoutée européenne</i>

Exposé des motifs

Amendement 15

Article 14, paragraphe 2, point a

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
a) 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;	a) 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, <i>pour des actions en soutien aux autoroutes de la mer, pour des actions en soutien aux connexions maritimes du réseau central et global, y compris des actions dans les ports et les connexions aux hinterland</i> , 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;

Exposé des motifs

Cet amendement entre en cohérence 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 16

Article 14, paragraphe 5

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
5. Le taux de cofinancement maximum applicable	5. 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.	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 au point 2 de l'article 10 bénéficient du taux de cofinancement correspondant au secteur principal, y compris les coûts auxiliaires.
--	--

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

Amendement 17
Article 16, paragraphe 2

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
2. L'utilisation de subventions visées au paragraphe 1 peut être mise en œuvre par l'intermédiaire d'appels à propositions dédiés.	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.

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 18
Article 17, paragraphe 2)bis (nouveau)

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
	2)bis Les fonds récupérés au titre de cet article sont réutilisés dans le cadre d'autres programmes de travail du MIE.

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

Amendement 19
Article 19, paragraphe 1)bis (nouveau)

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
	1)bis La Commission européenne présente un

	<i>calendrier indicatif des programmes de travail contenant les enveloppes allouées et les priorités de ces programmes pour l'ensemble de la programmation.</i>
--	---

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

Amendement 20
Article 23, point d)bis

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
	<i>d)bis définir ou 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.</i>

Exposé des motifs	

Amendement 21
Annexe, Partie III, Tableau 1, Ligne 2

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
Tracé : Gijón – León – Valladolid	Tracé : Gijón – León – Valladolid
A Coruña – Vigo – Orense – León	A Coruña – Vigo – Orense – León
Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao	Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao
Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba	Bordeaux – Toulouse
Algeciras – Bobadilla – Madrid	Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba
Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid	Algeciras – Bobadilla – Madrid
Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – Douro	Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid
Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Paris – Le	Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – Douro

Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg Saint Nazaire – Nantes – Tours	Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – La Rochelle – Tours – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg <i>Dublin – Cork – Le Havre/Metz</i> <i>Dublin – Cork</i> – Saint Nazaire – Nantes – Tours
--	---

<i>Exposé des motifs</i>
<p>La sortie 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 devraient être intégrées à la carte des corridors.</p> <p>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.</p>

Amendement 22

Annexe, Partie III, Tableau 3, Ligne 2

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
Tracé : Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Sevilla – Bobadilla – Murcia 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 Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Frontière UA	Tracé : Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Sevilla – Bobadilla – Murcia 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 Toulouse - Narbonne 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 23

Annexe, Partie III, Tableau 4

<i>Texte proposé par la Commission</i>	<i>Amendement du CdR</i>
Tracé : Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork	Tracé : Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork
Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham	<i>Dublin – Cork – Calais – Zeebruges – Anvers – Rotterdam</i>
Birmingham – Felixstowe/London/Southampton	Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham
London – Lille – Brussel/Bruxelles	Birmingham – Felixstowe/London/Southampton
Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg	London – Lille – Brussel/Bruxelles
Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille	Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen – Brussel/Bruxelles – Luxembourg
Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel	Luxembourg – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marseille
Antwerpen/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paris	Luxembourg – Metz – Strasbourg – Basel
	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 la sortie du Royaume-Uni se ferait sans accord.

II. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

LE COMITÉ EUROPÉEN DES RÉGIONS

Sous-titre

1.

Bruxelles, le ...

III. PROCEDURE

Title	Connecting Europe Facility
Reference(s)	COM (2018) 438 - final
Legal basis	Article 307 TFEU
Procedural basis	
Date of Council/EP referral/Date of Commission letter	
Date of Bureau/President's decision	
Commission responsible	Commission for Territorial Cohesion Policy and EU Budget (COTER)
Rapporteur	Isabelle Boudineau (FR/PES) Vice-president of the Nouvelle-Aquitaine Regional Council
Analysis	
Discussed in commission	N/A
Date adopted by commission	N/A
Result of the vote in commission (majority, unanimity)	N/A
Date adopted in plenary	Scheduled for 8-10 October 2018
Previous Committee opinions	
Date of subsidiarity monitoring consultation	