



CRPM CPMR

CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES D'EUROPE  
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

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

19 NOVEMBRE 2007

## INTERVENTION DE CLAUDIO MARTINI, PRESIDENT DE LA CRPM EN OUVERTURE DU SEMINAIRE DE GIJON

L'agenda maritime de l'Union Européenne est d'une particulièrement grande richesse en cet automne 2007, et les Régions maritimes - que la CRPM essaye de représenter sur la scène européenne - ne peuvent que s'en féliciter. Je remercie vivement l'ensemble des partenaires qui ont permis la tenue de ce séminaire, en particulier le Port de Gijon, son Président Mr Fernando Menendez Rexach, son collaborateur, Humberto Moyano, qui ont véritablement tout mis en œuvre pour que nos débats se déroulent dans les meilleures conditions.

Merci aussi au Président Areces, Président de cette Principauté des Asturies. Cette Région est l'un des piliers de la Commission Arc Atlantique, elle en assure aujourd'hui la Présidence, elle joue également un rôle de pionnière en matière d'intégration régionale des politiques maritimes.

Merci par avance à tous nos intervenants, d'Atlantique, de Mer du Nord, de Baltique et de Méditerranée.

Evidemment, des remerciements très chaleureux et sincères au Vice-Président de la Commission européenne, Jacques Barrot, qui s'était engagé depuis longtemps à venir échanger avec les Régions sur les priorités de son institution en matière de transport maritime, et - nous l'espérons - prendre en compte une série de messages que celles-ci lui adresseront aujourd'hui. J'espère, Monsieur le Commissaire que vous serez sensible à cette petite musique - parfois un peu lancinante à force d'être répétée - la petite musique des Régions.

Ce séminaire est le dernier (last but not least !) d'une série d'évènements thématiques que nous avons tenus en 2006/2007 sur la politique maritime communautaire, et je suis heureux de constater, au vu de la participation nombreuse, que la mobilisation reste forte, et géographiquement bien répartie, depuis le Sénégal, le Maroc, jusqu'à la Grèce, la Turquie, la Pologne et la Norvège.

Avec évidemment une très forte participation espagnole et française : nous sommes ici au cœur de l'actualité sur les Autoroutes de la mer. L'Espagne et la France ont lancé un appel à projets **commun** - l'Europe progresse ! - pour réaliser une Autoroute de la mer entre leurs ports, pour soulager l'exorbitant et toujours croissant trafic routier à travers les Pyrénées, et l'heure de vérité approche : quels ports, quel armateurs seront choisis, comment les 2 Etats et les Régions concernées de l'Arc Atlantique uniront-ils - ou non - leurs forces pour permettre à un armateur de prendre un risque calculé ? Jusqu'à quel point et pour quelle durée la Commission européenne acceptera-t-elle que des crédits publics viennent réduire l'inévitable déficit d'exploitation initial, considérant qu'il s'agit ici d'un enjeu majeur pour l'environnement, la sécurité des populations, en quelque sorte un exemple de service public d'aménagement du territoire européen. Ce qui se passe aujourd'hui en la matière entre les côtes françaises et espagnoles a évidemment valeur de test sur la validité du concept d'Autoroute de la Mer, inventé par la Commission européenne en 2001.

Pour nous, une Autoroute de la Mer c'est une nouvelle liaison maritime à forte capacité, qui diminue le nombre de poids lourds sur la route, et ce n'est sûrement pas un label communautaire attribué à une liaison existante où un armateur réalise déjà un excédent d'exploitation. C'est un élément de la cohésion territoriale par anticipation du futur Traité européen modifié.

Il faut remercier Monsieur Barrot pour nous avoir facilité la tâche en publiant le 18 octobre dernier une série de documents importants, qu'il nous présentera, et qui seront en quelque sorte les fils rouges de cette journée. Si les communications que vous avez présentées sont incolores (on ne parle ici ni de livre bleu ni de livre vert), elles n'en sont pas moins cruciales pour la réalisation de cet espace de transport maritime sans frontières que vous et nous appelons de nos vœux.

Après cette séance introductive, nous aurons trois sessions plus techniques. Je ne souhaite aucunement les hiérarchiser, juste vous indiquer ce que nous attendons de chacune d'entre elles.

**La session 2** tournera autour de ces notions que j'ai déjà abordées : libre concurrence oui, certes, mais sans aller à l'encontre des principes de cohésion et de développement durable. Paul Turrel, Directeur de l'ISEMAR nous proposera quelques pistes pour concilier ces idées. Nous verrons comment les appliquer au développement des Autoroutes de la Mer, et nous essaierons d'imaginer comment les instruments communautaires d'aide au Short Sea Shipping pourraient évoluer pour les rendre **plus accessibles** .... Aux opérateurs desservant les régions ... **les moins accessibles**. En Européens convaincus, nous ne pouvons nous satisfaire du discours parfois entendu selon lequel les outils communautaires seraient déjà là, disponibles, mais que les acteurs dont les Régions ne les auraient pas encore repérés ... Ou que les projets proposés à la Commission seraient d'insuffisante qualité. Il ne nous paraît ainsi pas acceptable qu'aucun des 15 projets de report modal soutenus par Marco Polo au titre du programme 2006, n'aient bénéficié au mode maritime.

Même si nous regrettons qu'il n'ait pu se joindre à nous, nous comptons beaucoup sur l'intelligence et la grande expérience de Luis Valente de Oliveira, coordinateur européen pour les Autoroutes de la mer, pour faire progresser la réflexion communautaire sur tous ces aspects.

**Faut-il une politique portuaire européenne**, et quelle forme pourrait-elle prendre ? Tel est le sujet de notre **session 3**. Je dois admettre avec modestie que la CRPM a peu travaillé sur ces questions. Nous savons l'importance des ports pour le développement des régions, nous avons appuyé leur mise en réseau par exemple sur la façade atlantique, nous avons obtenu leur intégration au Réseau Transeuropéen de Transports, le RTE-T, mais nous devons affiner nos propositions dans ce domaine. Par exemple pour préparer la prochaine révision du RTE-T, qui nous est annoncée pour 2010. Nous comptons donc beaucoup sur cette session pour apprendre. Nous avons établi des relations privilégiées avec ESPO, dont le Secrétaire Général, Patrick Verhoeven, est membre de notre Conseil Scientifique. ESPO a adopté un avis très favorable sur la récente communication de la Commission. Nous écouterons Jean Trestour et Patrick Verhoven, les avis des responsables portuaires et régionaux, leur perception des enjeux, et nous tenterons de nous construire de premiers éléments d'appréciation sur le financement portuaire, l'équilibre à trouver entre extensions portuaires et respect de l'environnement. Lorsque la CRPM a commencé à fréquenter la DG TREN à Bruxelles, on nous mettait en garde sur les risques de sur-capacité portuaire. Aujourd'hui, la Chine s'est éveillée, et les documents communautaires reconnaissent la nécessité de développer la capacité portuaire : quelles opportunités ce nouveau contexte offre-t-il aux ports petits et moyens, périphériques mais offrant un potentiel car disposant d'espace et peu sujets à la saturation ? Qui il y a 30 ans aurait parié sur le succès de Gioia Tauro ?

De la même façon, qui aurait imaginé il y a 15 ans que le Port de Tanger pourrait venir à court terme concurrencer Algeciras, Malte et Gioia Tauro en tant que port de transbordement de conteneurs, en tant que « hub » méditerranéen pour prendre un terme technique ? Aux marges de l'Union Européenne, dans nos voisinages, en Baltique, en Mer du Nord, en Mer Noire et en Méditerranée l'histoire s'accélère, les enjeux d'approvisionnement énergétique bouleversent les flux maritimes, l'émergence des méga-porte-conteneurs modifie la géographie des flux et des

avantages concurrentiels. Quelle réponse l'Union européenne peut-elle proposer, entre son engagement à aider ses voisins, le souci de ne pas mettre en danger ses ports, la nécessité de protéger les mers communes et donc de faire respecter partout un niveau élevé de contraintes environnementales. Tel est le sujet – assurément amené à devenir crucial – des interventions et débats de la **session 4**.

Monsieur le Commissaire, vous le voyez, notre attente est forte, mais elle est aussi confiante !