



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)

JUILLET 2009

NOTE TECHNIQUE DU SECRETARIAT GENERAL DE LA CRPM

## ÉLÉMENTS DE COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE BRAINSTORMING SUR LA POLITIQUE MARITIME EUROPEENNE

6 JUILLET 2009 - AÇORES (FAIAL)

*Les éléments qui suivent ne sauraient constituer un relevé extensif de la riche journée de débats. Il s'agit de repérer quelques éléments « saillants » qui ont pu être repérés par les participants du Secrétariat Général de la CRPM pour chacune des cinq sessions thématiques.*

*Figurent en annexe la liste des questions, élaborées par la DG Mare et la CRPM, qui ont servi de base de discussion, ainsi que la liste des participants.*

### SESSION I : LA POLITIQUE MARITIME AU SERVICE DE LA CREATION DE RICHESSES

#### Transport maritime

C'est une politique sectorielle communautaire où il reste beaucoup à faire pour aider au développement de liaisons à courte et moyenne distance qui réduisent l'impact environnemental global du transport et ses émissions de CO<sub>2</sub> :

- révision des aides d'Etat : les collectivités publiques doivent pouvoir soutenir financièrement de façon pérenne des liaisons déficitaires, pour autant qu'elles soient nécessaires à l'amélioration de la cohésion territoriale ;
- l'encadrement des aides d'Etat à la construction navale doit aussi être revu ;
- revoir les règlements internationaux en faveur du green shipping ;
- développer l'éco-innovation, les « smart logistical concepts », comme les « camions de la mer » (« seatrucks ») pour les liaisons à courte distance ;
- nécessité de développer la mobilité des travailleurs (Erasmus maritime), idée d'instaurer des minima de formation maritime, de mettre en place des formations attractives, de prendre en compte la participation des femmes dans ce secteur d'activité ;
- évaluer les obstacles à la mise en œuvre des Autoroutes de la Mer et organiser des débats contradictoires sur ce thème ;
- le transport maritime à courte et moyenne distance souffre d'un manque de représentation de ses intérêts auprès de l'UE, à l'inverse du « deep sea » et d'autres modes de transport ;
- les questions de sécurité maritime doivent rester sur l'agenda communautaire : responsabilité de l'Etat du pavillon, mise en jeu de la responsabilité des armateurs ... ; Aquamarina fera prochainement des propositions.

#### Énergie

- développer de nouvelles technologies pour l'exploration off shore et l'énergie océanique en général ;
- Soutenir ou développer des modalités fiables de financement de l'énergie renouvelable offshore ;
- des clusters régionaux d'énergie renouvelable existent, comment promouvoir leur développement ?
- faire évoluer le cadre réglementaire ;
- le développement de l'énergie éolienne offshore justifie une approche d'aménagement spatial maritime ;

- exploiter les ressources des fonds marins, en gaz notamment ;
- développer les liens entre les politiques européennes de l'énergie et de la mer ;
- l'importance des investissements à réaliser pour la fourniture d'énergie renouvelable est considérable, peut générer un grand nombre d'emplois, et nécessite une réflexion européenne. Il serait intéressant de chiffrer les investissements nécessaires et de comparer ce montant avec le plan américain récemment approuvé.

### **Recherche/innovation**

- augmenter la part du maritime dans le PCRD, soit de façon verticale (une thématique maritime identifiée), soit transversale comme actuellement ;
- clusters : clarifier le concept pour mieux fonder les priorités d'action futures ; comment poursuivre le travail d'Aquamarina dans ce domaine ?

### **Tourisme**

- statut renforcé de politique communautaire dans le Traité de Lisbonne ;
- dans les régions côtières, diversifier les produits et services et promouvoir l'écotourisme ;
- veiller à l'équilibre entre tourisme et conditions de vie des habitants, à l'intégration entre tourisme balnéaire et culturel ;
- la crise économique peut être l'occasion d'un développement qualitatif du tourisme : certification environnementale et sociale de l'offre touristique.

Besoin de prospective, de bâtir des scénarios, des projections en matière d'économie et d'emploi pour rendre crédible une place essentielle à donner à la politique maritime dans les futures politiques de l'Union.

## **SESSION II : LA POLITIQUE MARITIME ET LES TERRITOIRES MARINS ET COTIERS**

### **Aménagement spatial maritime (ASM) et GIZC**

- il s'agit d'un thème sensible où les Etats membres disposent d'une compétence exclusive, et où la coopération transfrontalière est nécessaire ;
- la Commission européenne devrait se limiter à édicter des principes, et en confier l'application aux EM et groupe d'EM, à charge pour eux de se coordonner avec les Régions ;
- cette coordination n'est pas facile dans la mesure où (comme en Bretagne) l'EM et la Région développent parfois des démarches d'étude non coordonnées. Il existe dans certains EM une imbrication des compétences nationales et régionales dans la bande côtière : leur convergence pourrait être construite sur des cahiers des charges partagés quant aux objectifs à poursuivre ;
- l'ASM manque d'objectifs de long terme ; il pourrait lui être substitué la notion de planification stratégique ;
- les 3 concepts de GIZC, d'ASM et de gestion par écosystèmes (stratégie marine) ne sont pas bien connus par les EM et les Régions, ce qui provoque du scepticisme et justifie un effort de clarification ;
- la GIZC s'est avérée difficile à mettre en œuvre, l'ASM est plus facile ;
- la Commission européenne devrait faire un recensement des meilleures pratiques d'ASM, même si l'échange d'expériences reste difficile d'un EM à l'autre ;
- un groupe de travail pourrait être constitué entre les Régions pour échanger les bonnes pratiques en matière d'ASM ;
- les Etats membres et les Régions « en pointe » sur l'ASM auraient avantage à travailler ensemble ;
- l'ASM est important en ce qu'il donne aux investisseurs une sécurité d'exploitation dans la durée ;
- des expériences d'aménagement de la bande côtière conduites en Martinique (récifs artificiels) ont permis de régénérer la ressource halieutique du plateau continental ; elles peuvent être transférées ailleurs ;
- le tourisme « aquatique » peut être développé dans le cadre de l'ASM.

## **Adaptation aux changements climatiques**

- c'est une question centrale pour les Régions, qui doivent proposer des démarches bottom up ;
- la Directive cadre sur la stratégie marine doit aller plus loin sur l'adaptation aux changements climatiques et permettre des politiques par bassins.

## **SESSION III : LA MISE EN COHERENCE INTERSECTORIELLE ET GEOGRAPHIQUE DE LA POLITIQUE MARITIME EUROPEENNE**

### **Les bassins maritimes**

- quels sont les espaces géographiques pertinents ? Comment se doter d'une vision en mouvement de ces espaces, notamment à l'aide d'outils comme ESPON ?
- les approches par bassins maritimes devraient toujours être développées sous le « parapluie » de politiques de l'UE ;
- l'Arctique est un espace intéressant, très évolutif en raison du changement climatique. L'Artic Council ne devrait-il pas disposer de plus d'observateurs permanents, y inclus la Commission européenne ?
- malgré toute les difficultés qu'elle concentre, la Mer noire n'est-elle pas quelque peu délaissée par l'UE, au détriment d'une stratégie Danube et du partenariat oriental ;
- quels périmètres respectifs pour un bassin atlantique et un bassin Mer du Nord, dans le vaste espace maritime entre l'Andalousie et l'Islande ?
- en Mer du Nord, peut-on envisager des réunions ministérielles, auxquelles les Régions pourraient être associées ?
- la stratégie de la Mer Baltique est considérée comme pertinente ;
- des coopérations transnationales se développent déjà dans des parties de bassins maritimes, par exemple, en Mer du Nord la coopération trilatérale en mer de Wadden ;
- afin de rendre comparables les approches d'un bassin maritime à l'autre, on pourrait réaliser une étude d'impact commune ;
- une politique doit être imaginée pour aider les acteurs à s'organiser à cet échelon ;
- mettre à l'étude le concept de coordinateur européen de bassin maritime, inspiré des coordinateurs des grands projets transnationaux de transport.

### **Au niveau des Régions**

- après l'échec des conventions tripartites Europe/Etat/Région, qu'imaginer comme nouveaux outils associant les différents acteurs ?

## **SESSION IV : LA POLITIQUE MARITIME ET L'EUROPE DANS LE MONDE**

### **Les Régions Ultrapériphériques**

- les RUP sont des passerelles de l'Europe avec les autres continents, des projections mondiales de l'Europe et s'inscrivent dans des stratégies à cet échelon, tels les Açores dans une stratégie nord-atlantique ;
- mais les politiques communautaires ne valorisent pas toujours cet atout, et la politique de transports n'est pas adaptée. Marco Polo ne bénéficie pas aux RUP. Les Autoroutes de la mer relient les Canaries à la Norvège, mais pas à la Mauritanie ou au Sénégal. Comment promouvoir le cabotage entre ces Régions et la Mauritanie ou le Sénégal, comment aider les ports d'Afrique occidentale. Pourquoi pas un programme promu par la DG Mare pour développer des coopérations type Maroc/Canaries ?
- les bassins dont font partie les RUP, tel le bassin caribéen ou le bassin atlantique, peuvent être l'objet de transit maritime de marchandises dangereuses.

### **Aspects mondiaux de la politique maritime**

- la DG Mare travaille à une communication sur la place de l'Europe maritime dans les institutions mondiales, les relations avec les voisins, les alliances possibles avec les USA, l'élaboration de standards

internationaux ... La Commission souhaite se structurer dans ce domaine, en relation avec les Etats membres ;

- les USA sont présents sur la scène mondiale : le 12 juin 2009, Barack Obama a lancé une Task Force politique maritime ; le global forum on oceans est dominé par les intérêts américains, canadiens, la World Bank ;
- il reste beaucoup à faire en matière de sûreté maritime : contrôle des frontières, trafic de stupéfiants et d'êtres humains, interopérabilité des systèmes de sécurité.

## **SESSION V : LE FINANCEMENT DE LA FUTURE POLITIQUE MARITIME EUROPEENNE**

« *Why do we need money? What to finance? How is it supposed to work?* »

- faut-il retenir l'idée du Comité des Régions d'un Fonds dédié aux secteurs et régions maritimes ? Le Parlement Européen n'a pas suivi ce chemin ;
- un tel Fonds pourrait faciliter la protection des côtes (changements climatiques) et les connections ports/hinterlands ;
- la protection côtière sera très coûteuse, et l'UE doit absolument trouver une solution financière face à ce défi ;
- un instrument financier spécifique accroîtrait la visibilité de la politique maritime européenne aux yeux des citoyens ;
- Pourquoi pas un fonds côtier et insulaire ?
- la politique régionale donne le choix aux Régions des territoires et des domaines d'investissement à privilégier. Elle s'appuie sur une programmation pluriannuelle qui apporte une sécurité aux porteurs de projets et elle est le seul instrument qui établit une relation contractuelle entre le niveau européen et les niveaux infra-étatiques ;
- faut-il earmarker les projets maritimes au sein des instruments existants : par exemple, dédié une partie du FEDER à l'adaptation aux changements climatiques, une partie de Marco Polo au transfert modal ;
- faut-il un thème maritime spécifique au sein du 8ème PCRD ?
- il est difficile de mener une politique maritime intégrée à l'échelle régionale, car les fonds européens y parviennent de manière segmentée, en provenance de différents guichets ;
- comment cofinancer la coopération entre Régions, sous toutes ses formes, sur les questions maritimes ?
- les RUP « gouvernement » un territoire maritime et côtier non seulement stratégique pour l'Europe, mais très étendu au regard de leurs populations et potentiels économiques. Les futurs outils financiers maritimes européens devront en tenir compte ;
- plus généralement, ce sont souvent les régions à fort potentiel maritime qui disposent des capacités budgétaires les plus faibles pour le valoriser : comment traiter cette question ?
- ce débat est tributaire des options prises sur le type de priorités de l'UE pour après 2013. Si l'UE décide de prioriser des approches thématiques, la mer doit être l'une d'entre elles ;
- sans que l'UE n'ait à ce jour créé d'instrument financier maritime spécifique, depuis 2005 les projets maritimes sont plus visibles sur l'agenda communautaire ;
- comment intéresser aux questions maritimes les contributeurs nets au budget de l'Union ?
- la politique maritime est-elle oui ou non décisive pour sortir de la crise : une étude sur ce plan ?
- en dehors des financements, comment l'Europe peut-elle intervenir au plan fiscal et de l'encadrement des aides d'Etat pour soutenir toutes les activités maritimes qui - bien que stratégiques et contribuant au développement durable - n'atteignent pas la rentabilité économique ?
- Aquamarina pourrait travailler sur ce thème du financement dans les prochains mois.

**Une nouvelle rencontre de ce type d'ici 12 ou 15 mois serait utile, à un moment où la préparation de la période de programmation postérieure à 2013 entrera dans une phase stratégique.**

## Suggestions de questions/propositions à débattre

### 10H00 Session I : la politique maritime intégrée (PMI) au service de la création de richesses

*Thèmes traités : innovation, recherche, exploitations des ressources (biologiques, énergétiques), opportunités pour les RUP ...*

#### Questions/propositions par la DG Mare

- 1/ Quelles mesures pourraient soutenir une relance économique dans les régions côtières et les secteurs maritimes, en particulier pour franchir un palier vers plus de durabilité ? Quel pourrait être le rôle des clusters industriels (régionaux) ?
- 2/ Que faire de plus pour soutenir et accélérer la création de richesse à partir des ressources marines du « non-vivant », notamment l'énergie renouvelable offshore ?
- 3/ Quel rôle pour la politique maritime intégrée pour améliorer les liaisons entre les centres économiques et les régions périphériques maritimes et insulaires ? Que faire de plus pour accélérer le développement du transport maritime ?
- 4/ Quelles mesures pour assurer l'attractivité des carrières maritimes, en termes de formation, de mobilité et de conditions de travail ?
- 5/ Comment les RUP peuvent-ils contribuer à la PMI, dans un contexte international ? Quels pourraient être les priorités et objectifs d'une initiative et d'un dialogue spécifiques avec les îles dans le cadre de la PMI ?

#### Questions/propositions par la CRPM

- 1/ L'exploitation des ressources d'énergies off-shore exige impérativement un bon accès au réseau. Un programme ambitieux de constructions de câbles sous-marins doit être soutenu dans toutes les zones ayant un haut rendement potentiel en énergies renouvelables, en particulier dans les zones périphériques et les îles – conformément à l'article du Traité se référant au RTE.
- 2/ L'Exploitation des ressources d'énergies renouvelables est une activité risquée (pour l'énergie éolienne off-shore, et plus encore pour d'autres sources d'énergie renouvelable d'origine marine). L'accès au capital risque et à des prêts à des taux acceptables est une nécessité pour impliquer le secteur privé. Quelle est l'ambition de l'UE dans ce domaine ?
- 3/ Le transport maritime à courte distance ne se développe pas à un rythme adapté aux très forts enjeux environnementaux. Comment l'UE pourrait-elle se doter d'une politique volontariste de report modal massif ? L'encadrement communautaire des aides d'Etat doit évoluer radicalement pour permettre le financement public permanent (pas seulement en « start up ») de services -nationaux ou transnationaux- desservant les ports périphériques. Comment la directive Eurovignette et la révision des RTE-t peuvent-ils y concourir ? **Comment faire en sorte que le Livre Blanc prochainement publié par la CE, et précédé de la communication du 17 juin, prenne pleinement en compte l'urgence d'un changement radical de politique de l'UE en la matière ?**
- 4/ En matière de formation et de ressources humaines, comment la Commission, en partenariat avec les Régions, peut-elle améliorer l'attractivité des professions maritimes ? Quel contour donner au concept « d'Erasmus maritime » et sur quelles bases en lancer la mise en œuvre, en commun avec les régions, en tant que symbole de l'Europe maritime ?
- 5/ Conditions de vie et de travail : Comment la Commission va t'elle traiter ce qui touche aux conditions de vie et de travail dans la politique maritime intégrée ? Quelles suites seront notamment données aux mesures relatives au volet social contenues dans le Livre Bleu (sécurité à la pêche, exclusion du secteur maritime de la législation sociale etc.) ? La Commission compte t'elle aller au-delà, avec un véritable volet social, en tant que composante intrinsèque d'un espace maritime commun à construire ?
- 6/ Quelles mesures de court terme pour soutenir le développement des zones côtières et de l'industrie maritime ?

**7/ Politique Commune de la Pêche.** Comment la PMI peut aider à la réforme de la PCP ? Les relations entre réforme de la PCP et PMI prennent tout leur sens et leur importance dans la zone côtière, là où les conflits d'usage sont les plus aigus. Ces conflits concernent la pêche artisanale et surtout l'aquaculture. Une PMI qui parviendrait à surmonter les facteurs qui limitent aujourd'hui le développement de l'aquaculture (manque d'espace – contraintes sanitaires – critères de qualité des eaux) serait la bienvenue.

**8/ Innovation et recherche.** La Commission européenne peut-elle spécifiquement analyser la contribution des Fonds structurels à l'innovation et à la recherche dans l'économie maritime, ainsi que les synergies avec le **PCRDT** dans ce domaine ? Une série d'études de cas serait par exemple bienvenue. Elle pourrait par exemple mettre en évidence les différences entre les Régions maritimes produisant les technologies marines, et celles développant des stratégies d'absorption de ces technologies.

9/ Quelle place sera-t-elle faite aux **clusters maritimes** dans les futures analyses de l'Observatoire européen des clusters (cette place a été renforcée mais pourrait l'être encore) et les futurs projets collaboratifs du **Programme Compétitivité et Innovation** et du PCRDT ? Compte tenu des orientations de la politique européenne en matière de clusters, la Commission ne craint-elle pas que ces deux programmes financeront essentiellement les clusters comprenant essentiellement des grandes entreprises déjà internationalisées, au détriment de nombreux autres clusters moins visibles mais néanmoins vitaux pour les économies maritimes ?

\*\*

## 11H30 Session II : la politique maritime et les territoires maritimes et côtiers

*Thèmes traités : adaptation aux changements climatiques, GIZC, aménagement spatial maritime, tourisme*

### Questions/propositions par la DG Mare

1/ Comment mieux mettre en œuvre la GIZC et la planification spatiale maritime (MSP) <sup>1</sup> ?

Devrait-il exister des Cadres Européens pour la GIZC et la MSP, et si oui, comment les concevoir ? Devrait-il y avoir des approches spécifiques par bassins maritimes pour la GIZC et la MSP ?

2/ Est-il besoin d'un ciblage particulier sur l'adaptation côtière au changement climatique, et si oui avec quelles priorités, générales ou adaptées à chaque bassin maritime? Comment la PMI et ses outils transversaux peuvent-ils faciliter le développement de stratégies d'adaptation

3/ Que peut faire de plus l'UE pour soutenir des activités et politiques côtières spécifiques, améliorer leur impact sur l'environnement et accélérer la croissance et la création d'emploi ?

4/ Comment les outils de la PMI peuvent-ils étayer la mise en œuvre de la Directive Cadre sur la Stratégie Marine, tout en garantissant des perspectives économiques favorables dans chacun des bassins maritimes ?

### Questions/propositions par la CRPM

1. Les risques de **confusion, de chevauchement et d'imbrication des concepts existent entre planification spatiale maritime et gestion intégrée des zones côtières**. Une clarification s'impose afin de tenir compte des pratiques publiques différentes selon les zones géographiques ;
2. Nécessité de donner corps aux orientations contenues dans la COM de Juin 2008 sur les **meilleures pratiques en matière de gouvernance maritime intégrée et de consultation des parties prenantes**. Ceci dans le but de mettre un peu plus d'ordre et de cohérence dans une situation aujourd'hui complexe, et dont l'empilement des législations ne constitue pas le moindre des problèmes ;
3. **Mise en cohérence et le partage de l'information scientifique et technique**. La situation actuelle en matière de données génère davantage de confusion (multiplication d'initiatives insuffisamment coordonnées) qu'elle n'apporte d'aide. Dans le cadre d'Aquamarina la CRPM propose une mise à plat de ces systèmes de données et d'indicateurs au niveau communautaire ; cela pourrait se faire dans le cadre d'un séminaire technique début 2010.
4. **Spécificités insulaires**. Tout cadre pour la GIZC/ICZM doit être adapté aux réalités locales et éviter à tout prix "one size fits all approach/une solution unique pour tous". Ceci est particulièrement vrai pour les îles qui sont par définition entourées par une zone côtière et où le développement économique est

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/spatial\\_planning\\_en.html#6](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/spatial_planning_en.html#6)

étroitement lié aux questions environnementales. L'UE est-elle préparée à prendre en compte la nécessité d'un minimum de flexibilité pour des îles dans une législation future ?

5. En matière de **sécurité maritime**, deux chantiers semblent prioritaires : une **plus grande prise en compte des aspects sociaux** (conditions de travail et de vie à bord des navires) ; un « **toiletage** » de la **Convention de Montego Bay** afin de tenir compte du nouveau contexte du transport maritime.
6. **Contractualisation territoriale**. La politique maritime est un domaine qui se prêterait bien à la mise en œuvre de **contractualisations tripartites**. La Commission compte t'elle prendre de nouvelles initiatives en faveur de la contractualisation entre l'Union, les Etats et les régions ?

\*

\*\*

## 14H Session III : la mise en cohérence intersectorielle et géographique de la politique maritime européenne

*Thèmes traités : prise de compte des questions maritimes au Parlement Européen, intégration des politiques sectorielles au niveau des bassins maritimes, complémentarité avec la stratégie marine (environnement), gouvernance aux différents échelons, politiques nationales/européennes, rôle des autorités régionales et locales et des « stakeholders »*

### Questions/propositions par la DG Mare

1/ Quelles devraient être les principales composantes de stratégies intégrées par bassins maritimes au niveau de l'UE? Quel rôle pour les Régions pour faire progresser ces points?

2/ Comment faire progresser la Stratégie de la Mer Baltique et la communication de l'UE sur l'Arctique, et comment appliquer la PMI en Méditerranée, qui fera l'objet d'une communication prochaine, en incluant un ciblage sur les besoins en recherche et innovation, et des priorités de coopération avec des voisins non UE?

3/ Où se situe le potentiel le plus fort pour intensifier l'approche par bassins maritimes ? La Mer du Nord devrait-elle faire l'objet d'une stratégie en 2010, et quels autres bassins maritimes?

Quels seraient les bassins maritimes pertinents en Atlantique?

4/ Comment améliorer la coopération entre organisations régionales sectorielles (environnement, pêche, transport, énergie, etc ...) pour développer la cohérence intersectorielle sur les sujets maritimes?

5/ Comment assurer une dimension maritime forte à la cohésion territoriale, et en vue de quels bénéfices spécifiques?

Suite aux lignes directrices aux Etats membres sur la gouvernance maritime intégrée faut-il promouvoir la gouvernance maritime intégrée au niveau des Régions ? Comment impliquer les Parlements et les acteurs extérieurs dans l'approfondissement de la gouvernance intégrée ?

### Questions/propositions par la CRPM

1. **Bassins maritimes pilotes....**, Comment bâtir, dès 2009, sur des bassins maritimes pilotes, des noyaux de gouvernance maritime intégrée ? Quels bassins pourraient-ils servir de support à l'expérimentation ? Comment articuler les actions des conventions régionales, des CCR (Conseils Consultatifs Régionaux pour les ressources halieutiques), des Commissions géographiques de la CRPM, de mise en œuvre de la stratégie marine ? Peut-on envisager un coordinateur européen par bassin, à l'image des coordinateurs de projets prioritaires du RTE-t ? Une approche par « forum de stakeholders » par bassin est-elle pertinente ?

2. ... **ou Lancer des projets pilotes à mener dans tous les bassins maritimes** afin de faire remonter les expériences de planification ? Nous avons besoin d'une vision plus complète et objective des réalités de terrain afin de démontrer la nécessité d'avoir des approches différenciées.

3. N'y a-t-il pas une **approche par bassins à développer aussi pour l'adaptation aux changements climatiques** ?

4. **Gouvernance des bassins maritimes**. Comment la Commission conçoit-elle la pérennisation de ces relations avec les régions maritimes, et dans quel cadre formel ? Une forme de contractualisation est-elle imaginable au niveau d'un bassin maritime entre l'Europe, les Etats et les régions riveraines ?

5. **La valeur ajoutée de la coopération transnationale et interrégionale.** L'apport de ces instruments à la PMI doit être renforcé : cela pourrait se faire via le lancement de missions d'expertises en 2010 visant à identifier les projets prioritaires à mener dans la prochaine période de programmation ainsi que les critères qui devraient présider au choix de ces projets. En tout état de cause il faut mettre l'accent sur la nécessaire implication de la CE dans ces programmes de coopération.
6. **L'approche par zones éco systémiques retenue pour la mise en œuvre de la stratégie marine** peut-elle être efficace, si elle ne s'accompagne pas d'une gouvernance adaptée au suivi de la mise en œuvre, à l'évaluation des progrès dans les différentes mers régionales ...? Les objectifs d'amélioration de la qualité des eaux ne sont-ils pas irréalistes si on se contente d'inviter les Etats côtiers à coordonner leurs actions ?
7. **Problématique des bassins versants .** Les pollutions d'origine terrestre naissent en mont, et parviennent à la mer par les fleuves. Comment intégrer cette réalité dans la réflexion européenne ? Notamment lorsque l'origine des pollutions est extérieure à l'UE (cas de la Méditerranée par exemple). Quelle gouvernance imaginer avec les Régions, y compris lorsque celles-ci, en dehors de l'UE, sont très faibles administrativement, légalement, politiquement ?
8. Comment améliorer les échanges entre les **Régions et le Parlement Européen** pour la promotion des programmes et législations maritimes ?
9. Où en est la mise en place de la **plate-forme des stakeholders**, faisant suite à la déclaration de Venise, et lancée lors de la journée maritime européenne du 20 mai 2009 à Rome ?
10. Quels développements peuvent-ils être attendus de la **stratégie communautaire pour l'Arctique** ?

\*\*

## 15H15 Session IV : la politique maritime et l'Europe dans le monde

<i>Thèmes traités : mers et voisinages, évolution du droit international de la mer, bassins maritimes des RUP</i>
---

### **Questions/propositions par la DG Mare**

- 1/ Comment les stratégies de bassins maritimes devraient-elles prendre en compte la coopération avec les voisins non-UE?
- 2/ Quels points clés devraient-ils être traités avec la Russie et les voisins du Sud de la Méditerranée?
- 3/ Quels points clés devraient-ils être traités avec la Norvège et l'Islande, dans le contexte de stratégies Mer du Nord et Atlantique?
- 4/ Quels seraient les besoins et les priorités spécifiques des Régions dans le contexte de la stratégie de l'UE de renforcement de la gouvernance globale des mers, basée sur le rôle de la loi et sur le travail avec les organisations régionales et internationales ? Qu'attendraient les Régions européennes d'un dialogue avec les partenaires clé et stratégiques de l'UE, comme le Canada, la Chine, la Russie et les USA ?

### **Questions/propositions par la CRPM**

1. **Encadrement conventionnel mondial** : La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer doit pouvoir s'adapter aux évolutions du monde maritime. Sa modification est un chantier très ambitieux. Des innovations procédurales peuvent constituer un premier pas. La Commission est-elle prête à soutenir la mise en place d'un dispositif de type « question préjudicielle » auprès du Tribunal International du Droit de la Mer, complémentaire à celui qui existe à travers la Cour de justice ?
2. Un « toilettage » de la Convention de Montego Bay pourrait notamment tenir compte du nouveau contexte du transport maritime.
3. Beaucoup de Petits États insulaires à travers le monde sont particulièrement vulnérables aux conséquences du changement climatique (certains au point de risquer de disparaître), alors même qu'ils très peu responsables du réchauffement climatique (par rapport aux nations industrialisées). Comment l'UE pourrait-elle prêter une attention particulière à ces communautés? Comment entend-elle assurer qu'une part des revenus liés à l'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre sera allouée à leurs besoins spécifiques en termes d'adaptation ?
4. Comment appliquer aux **Régions Ultra-Périphériques** l'approche par bassins maritimes et le concept d'Autoroute de la Mer ?

5. **Bassins maritimes partagés avec des Pays Tiers.** Comment intégrer cette problématique maritime intégrée dans les programmes ENPI, et au sein des programmes « développement », avec un rôle clair pour les autorités régionales ? De nouveaux instruments sont-ils envisageables ou déjà mis à l'étude par la CE ?

\*  
\*\*

## 16H45 Session V : le financement de la future politique maritime européenne

*Thèmes traités : comment réorganiser les instruments communautaires pour faciliter le soutien aux projets maritimes ; prise en compte du territoire, des enjeux climatiques, de l'innovation, de la cohérence entre politiques communautaires, leurs objectifs, leur mise en œuvre aux différents échelons, leur gouvernance.*

### **Questions/propositions par la DG Mare**

- 1/ Quels sont les défis-clé à prendre en compte sur le financement des Régions côtières et des secteurs maritimes ? Ces secteurs et régions sont-ils actuellement sous-financés en comparaison des autres secteurs et régions?
- 2/ Quelle valeur ajoutée d'un éventuel fonds maritime et côtier – tel que proposé par le Comité des Régions – par rapport au moyens déjà disponibles pour soutenir la croissance durable dans les régions côtières et les secteurs maritimes?
- 3/ Que seraient la valeur ajoutée, la fonction, les liens et le périmètre d'autres fonds, notamment les programmes de coopération transfrontalière de la Nouvelle Politique de Voisinage de l'UE ? Quelles actions pourraient-elles être financées, à quel niveau, et selon quelles modalités?
- 4/ Si un fonds côtier n'est pas possible, que faire pour renforcer la dimension maritime des futurs fonds structurels et thématiques de l'UE?

### **Questions/propositions par la CRPM**

1. De la même façon que Interreg 2C a été inventé en 1997 pour permettre d'encourager une nouvelle approche de la politique territoriale (la coopération transnationale), quel outil inventer (et doter budgétairement à partir de 2014) pour financer les approches comme la stratégie baltique ? **En partant du constat que si la stratégie baltique a constitué un succès et une avancée, il manque indéniablement – avant de développer cette approche – la définition d'un « bras financier ».**
2. **Comment financer le considérable effort d'adaptation des territoires côtiers aux changements climatiques ?**
3. En tirant parti de l'expérience du « earmarking Lisbonne » de la politique régionale au cours de la période de programmation actuelle, faut-il imaginer **un earmarking maritime** de cette politique, et d'autres (recherche, RTE-t ?) pour garantir qu'une part conséquente du budget communautaire soit consacrée aux questions maritimes et côtières ?
4. **En matière de recherche et d'innovation :**
  - Quel est l'état des discussions avec les Etats Membres pour le financement des **infrastructures ESFRI** dans le domaine de la mer et l'éventuelle mobilisation plus importante des fonds structurels pour cela ? Les échanges avec les Régions gagneraient à être approfondis car pour l'instant, les rapports ou conférences autour de la dimension régionale d'ESFRI n'ont quasiment pas associé de Régions au sens d'autorités régionales.
  - Dans le domaine de la mer, la Commission européenne peut elle envisager, dans le cadre du 8<sup>ème</sup> PCRD et du 2<sup>ème</sup> PCI, de **nouveaux dispositifs de financements visant à coordonner les programmes de recherche et qui seraient plus accessibles aux Régions que les actuels dispositifs Era-Net et Inno-Net (surtout Era-Net)**? La Commission ne craint t elle pas que la programmation conjointe (article 169), même sur des thèmes précis et le cas échéant sur le maritime, génère très peu de synergies avec les Régions ?
  - En termes **d'intégration de la recherche publique et privée marine et maritime**, la Commission européenne a-t-elle une vision politique claire des résultats produits par les réseaux d'excellence, les plateformes technologiques et les communautés de la connaissance de l'Institut européen de technologie ? Comment imagine t elle la cohérence entre ces initiatives dans le domaine maritime ? A-t-

elle une vision de l'impact de ces initiatives dans les économies de toutes les Régions : celles qui y participent directement et les autres ?

- Quelles sont les **dynamiques territoriales générées par le PCRDT et le PCI, à l'échelle européenne, à l'échelle des bassins maritimes** et dans les Régions maritimes ? Comment faire en sorte que ces programmes n'impliquent pas uniquement toujours les mêmes Régions ?

## LISTE DES PARTICIPANTS / LIST OF PARTICIPANTS

### **Commission européenne / European Commission**

Mr Joe BORG, European Commissioner, DG Maritime Affairs and Fisheries  
Mr Tiago PITTA E CUNHA, Cabinet du Commissaire Borg  
Mr Fokion FOTIADIS, Director General, DG Maritime Affairs and Fisheries  
Mr Paul NEMITZ, Head of Unit, DG Maritime Affairs and Fisheries  
Mr Gilles BERTRAND, Assistant to the Director-General, DG Maritime Affairs and Fisheries  
Mr Haitze SIEMERS, DG Maritime Affairs and Fisheries  
Mme Florencia VAN HOUDET, DG Maritime Affairs and Fisheries  
Mr Patrick BERNARD-BRUNET, Policy Analyst, DG Regional Policy

### **Etats / States**

Mr João MIRA GOMES, Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar , Portugal  
Mr Jorge ARANDA, Conseiller Diplomatique du Secrétaire d'État à la Défense Nationale et aux Affaires de la Mer

### **Invités / Guests**

Mr Juan L. SUAREZ-DE VIVERO, Professor, University of Seville  
Mr Eduardo ISIDRO, Département d'Océanographie et Pêches, Université des Açores  
Mr Gui MENEZES, Département d'Océanographie et Pêches, Université des Açores  
Mr Mário Rui PINHO, Département d'Océanographie et Pêches, Université des Açores

### **Régions / Regions**

#### **Acores**

Mr José ÁLAMO MENESES, Secrétaire Régional de l'Environnement et la Mer  
Mr Rodrigo OLIVEIRA, Sous-secrétaire Régional des Affaires Européennes et Coopérations Extérieures  
Mr Frederico CARDIGOS, Directeur Régional de l' Environnement  
Mme Graça CABRAL, Cabinet du Sous-secrétaire Régional des Affaires Européennes et Coopérations Extérieures  
Mme Maria MACHADO, Cabinet du Sous-secrétaire Régional des Affaires Européennes et Coopérations Extérieures  
Mme Ana NUNES, Cabinet du Sous-secrétaire Régional des Affaires Européennes et Coopérations Extérieures  
Mr Rogério MARTINS, Cabinet du Sous-secrétaire Régional des Affaires Européennes et Coopérations Extérieures

#### **Aberdeenshire**

Mme BELL Ann, MBE, Fishing Industry Co-ordinator - North Sea Commission Marine Resource Adviser

#### **Asturias**

Mme María José RODRÍGUEZ CARBAJAL, Head Of European Affaires  
Mr Alberto VIZCAÍNO FERNÁNDEZ, Adviser Of The Regional Ministry of Environment

#### **Basse-Normandie**

Mr Christophe LE FOLL, Directeur adjoint des Affaires Européennes et des Relations Internationales, Chef du Service Fonds Structurels et Compétitivité Régionale

#### **Bretagne**

Mr Patrice CAROLLO, Chef de la Mission Mer, Conseil Régional de Bretagne

#### **Canarias**

Mr Carlos PORTUGUES CARRILLO, Director General de Relaciones con Europa

#### **Martinique**

Mr Sylvain BOLINOIS, Vice-Président du Conseil Régional de la Martinique

#### **Schleswig-Holstein**

Mr Thomas ENGELKE, Advisor for Maritime Policy, fisheries Environment & Energy

#### **Telemark**

Mrs Gunn Marit HELGESEN, County Mayor of Telemark  
1<sup>ST</sup> Vice-President of the CPMR and President of the CPMR North Sea Commission

#### **Toscana**

Mr Giuseppe BERTOLUCCI, Assessore al Bilancio e alle Politiche del Mare  
Mr Paolo GIANNARELLI, Consigliere del Presidente Martini

#### **CRPM / CPMR**

Mr Xavier GIZARD, Secrétaire général  
Mr Patrick ANVROIN, Directeur  
Mme Anne LEZIN, Assistante

## Information Note to College

### **Commissioner Joe Borg's participation in the seminar on the future of the European Integrated Maritime Policy organised by the Conference of the Peripheral Maritime Regions of Europe (CPMR), 6 July 2009**

On the 6th of July I participated in a brainstorming conference on the future of the European Integrated Maritime Policy (IMP) organised by the Conference of the Peripheral Maritime Regions of Europe (CPMR) in the island of Faial, Azores.

CPMR represents more than one hundred maritime regions of the EU and approximately 200 million inhabitants. The maritime Regions of the twenty-two coastal Member States of the Union also account for more than 40% of the EU's GDP. Europe's maritime regions are among the main stakeholders for the Integrated Maritime Policy, and CPMR has been playing a key role in promoting the policy in the European institutions and bodies, such as the European Parliament and the Committee of the Regions, and also with Member States governments and thereby in the Council. Indeed, CPMR was amongst the first to recognise the value of such a policy, and it has made excellent contributions towards shaping it.

CPMR is also one of the main players of the new Platform of Maritime Policy Stakeholders, which was formed as an outcome of the celebrations of the European Maritime Day held last May in Rome.

At a time when the Commission is preparing to launch its first progress report since the publication of the 2007 Blue Paper and the December 2007 European Council conclusions, I considered it appropriate to engage with such strategic partners in a genuine exercise of consultation and exchange on the future development and focus of the Integrated Maritime Policy.

Discussions at this conference thus concentrated on the IMP's potential for economic development and job creation in Europe; the contribution and benefits of the coastal regions vis-à-vis this policy; the development of regional maritime strategies for Europe's different maritime basins; the funding and means that the European maritime policy will need in order to pursue its aims; and the Maritime Policy in a worldwide context.

The key questions debated during this event were:

- What measures could support an economic recovery in coastal regions and maritime sectors, particularly while undertaking a step by step approach towards sustainability? What could be the role of (regional) industrial maritime clusters?
- What more could be done to support and accelerate wealth creation from non-living marine resources, including offshore renewable energy?
- What role do you expect from the IMP in ensuring better links between peripheral maritime regions and islands with Europe's economic centres? What more can be done to accelerate the development of sea-borne transportation?
- Further to the Commission guidelines on Integrated Maritime Governance to Member States, is there a need for promoting integrated maritime governance within regions?
- What are the key challenges to be addressed through funding in coastal regions and maritime sectors? Are they currently affected by underfunding as compared to other regions and sectors?
- What measures are needed to ensure attractive maritime careers, e.g. in terms of training, mobility and working conditions?

On the Commission's side, in addition to DG MARE, which was represented by the Director-General and several middle management staff, DG REGIO took also part in this meeting.

The Commission passed a positive message to Europe's maritime regions as to the considerable progress achieved in less than two years since the launching of the IMP. During this meeting, I explained how this Commission has been working comprehensively on maritime affairs, addressing all areas considered as priorities by the CPMR, including maritime transport, the protection of the marine environment, safety of navigation, and marine research. We have presented steps towards tailor-made sea-basin strategies, for the Arctic and the Baltic Sea, with a Mediterranean strategy due to follow soon.

In fact, we have put forward a new vision and taken steps to introduce a new method of maritime governance in Europe, which has received wide support. Practically all Member States are now taking steps towards integration of maritime affairs, as are a number of regions. By way of illustration, I pointed to the Coastal Charter adopted in Brittany, the development of the "Sea our Future" strategy in Schleswig-Holstein, the plan for integrated management of coastal areas in Asturias, and the "Arc Manche Assembly" to enhance co-operation between authorities from the French and English coastal areas.

Furthermore, as befits the Integrated Maritime Policy, we have taken steps to develop cross-sectoral instruments which cut across several EU sea-related policies such as maritime spatial planning, integration in maritime surveillance across borders and across countries, and a marine observation and data network.

Also one of the main points under consideration in this meeting was the manner in which Europe's maritime challenges have changed since the publication of the Blue Paper. On the one hand, we are faced by an economic downturn that no-one could have predicted would be so severe. Therefore, we need to act to push for economic recovery. Yet more than that, we need to do this in a way that gives a positive impetus towards economic renewal whilst also encouraging the use of environmentally friendly business practices.

During this brainstorming session, CPMR placed particular emphasis on the need for the Commission to push for an intra-European maritime transport system. It also placed importance on the way the IMP should be developed and consolidated in the near future, and on how it should be governed at its different levels, in particular within the sphere of the major sea areas such as the Baltic and North Sea, the Black Sea and Atlantic Arc and the Mediterranean.

There was consensus that cooperation on maritime matters needs to be organised between public actors and stakeholders working within regional seas by drawing on already existing bodies, such as regional environmental conventions and Regional Advisory Committees. In order to facilitate maritime coordination, the CPMR suggested appointing European coordinators for each sea-basin based on the same idea that proved to be a success with regard to the main European transport corridors.

All these elements, and the free exchange of ideas, will significantly help the Commission's forthcoming reflection on the future of the IMP, to be stimulated by the biannual progress report that it is due to be presented to the Council in the fall.

The active participation in this meeting of key maritime regions of Europe, from several different maritime basins, including the participation of the outermost regions, leave no doubt that the Integrated Maritime Policy is not just an initiative of this Commission, but has become a very clear demand of our European coastal regions and islands.