



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 - web : www.crpm.org

JUNE 2010

LES REGIONS, DES PARTENAIRES RESPONSABLES DANS UNE EUROPE EN DIFFICULTE

A l'occasion de notre visite au Président de la Commission européenne, M. Jose Manuel Durão Barroso, le 7 juillet 2010, nous, Présidents de Régions européennes membres de la CRPM souhaitons lui faire part des éléments suivants concernant la politique de cohésion, la politique maritime de l'Union et le rôle des Régions.

A - LA POLITIQUE DE COHESION

La CRPM prend acte du débat idéologique qui a actuellement lieu au sein de la Commission européenne et des Etats membres, qui tend à considérer certaines politiques sectorielles comme étant les plus efficaces pour faire face aux défis que rencontre l'Union, reléguant la politique de cohésion au rang de variable d'ajustement.

Si un tel choix politique peut s'expliquer dans des ensembles où les écarts de développement entre Régions sont faibles - comme aux Etats-Unis où le rapport est de 1 à 2,5 - il serait préjudiciable en Europe où, du fait d'écarts régionaux beaucoup plus élevés (1 à 8), il conduirait à une concentration géographique qui empêcherait à une majorité de Régions de développer leur compétitivité. Nous ne pouvons croire qu'une telle approche soit sérieusement soutenue, et défendons une démarche différente fondée sur les points suivants :

1. Le contexte économique européen et mondial justifie le maintien d'une politique de cohésion pour toutes les Régions européennes.

D'après les données d'Eurostat, 55% des Régions européennes avaient en 2006 un PIB inférieur à la moyenne communautaire. Ce chiffre témoigne du déficit de compétitivité des Régions européennes à l'échelle de l'Union. Ce déficit est également valable à l'échelle mondiale : d'après les données de l'OCDE, le PIB des Régions européennes est en moyenne sensiblement plus faible que ses concurrentes directes, notamment américaines.

La crise, en touchant fortement et inégalement les Régions européennes, risque d'affecter davantage cet état de fait. Le maintien d'un soutien structurel européen sur l'ensemble de son territoire est donc fondamental pour permettre à chaque Région d'absorber cet impact en développant un nouveau modèle stratégique fondé sur une véritable société de la connaissance, respectueuse de l'environnement et faiblement émettrice de carbone, et sur la mutation des systèmes d'emploi et de formation nécessaires à son accompagnement.

La discussion financière sur la politique de cohésion doit tenir compte de cette réalité.

2. La politique de cohésion doit être en cohérence avec la Stratégie Europe 2020 mais doit conserver sa mission propre.

La Stratégie Europe 2020 est un impératif partagé par l'ensemble des acteurs européens, et la CRPM a d'ores et déjà affirmé son soutien à ses objectifs stratégiques. Les atteindre nécessite que l'ensemble des politiques européennes, parmi lesquelles la politique de cohésion, s'inscrive de manière cohérente dans cette vision d'ensemble.

Cependant, la politique de cohésion ne peut pas se limiter à devenir l'instrument financier de cette stratégie de croissance. Au plan institutionnel et politique d'une part, le Traité de Lisbonne fait en effet de la réduction des disparités de développement entre Régions européennes l'objectif premier de cette politique. Aucune action de la politique de cohésion en faveur de la croissance européenne ne peut donc contrevenir à l'impératif de cohésion économique, sociale et territoriale. Au plan économique d'autre part, l'augmentation des disparités interrégionales obérerait l'atteinte des objectifs même de la Stratégie.

En outre, la dimension régionale inhérente à la politique de cohésion fait de sa gouvernance un élément aussi déterminant de son efficacité que sa dimension budgétaire. Cette complémentarité doit être plus clairement acceptée et valorisée que ne le laisse aujourd'hui penser la Stratégie Europe 2020 si l'on veut en maximiser les résultats et les bénéfices.

3. La dimension régionale doit rester au cœur de la politique de cohésion.

La base juridique même de la politique de cohésion en fait une politique de nature allocative, et interdit toute renationalisation qui la transformerait en un simple instrument de redistribution budgétaire entre Etats, sans aucune conditionnalité ni garantie de résultat.

La réalité économique des Régions européennes, ainsi que les contraintes pesant sur l'ensemble des budgets publics, nous amènent à soutenir, à compter de 2014 :

- Une aide financière substantielle et prioritaire pour les Régions dont le PIB est inférieur à 75% de la moyenne UE27 ;
- Une aide pour les Régions dont le PIB est supérieur à 75% de la moyenne communautaire. Parmi elles, les Régions dont le PIB est inférieur à la moyenne communautaire, qui témoignent toutes d'une difficulté structurelle d'adaptation, devront faire l'objet d'une aide spécifique dont l'intensité financière, insuffisante dans le contexte actuel, soit réévaluée, par exemple à l'aide d'un mécanisme transitoire ;
- Un soutien accru à la coopération territoriale.

Un tel schéma devra être mis en œuvre dans le cadre d'une programmation régionale unique qui intègre les spécificités infra-régionales (urbaines, rurales, etc.) et géographiques (insulaires, montagnardes, régions faiblement peuplées, RUP etc.) et en tiennent correctement compte en vertu du principe de cohésion territoriale, lequel ne doit pas être une alternative à la dimension régionale de la politique de cohésion, mais bien une dimension complémentaire fondée sur la solidarité et le bénéfice équitable aux libertés fondamentales prévues par le Traité pour toute Région et tout citoyen.

4. Le renforcement de la conditionnalité est nécessaire pour plus de transparence et d'efficacité...

Une subsidiarité qui fasse l'objet d'un contrat réel est créatrice de valeur ajoutée communautaire. C'est pourquoi nous sommes prêts à accepter une conditionnalité renforcée de la politique régionale dans le cadre d'une gouvernance appropriée.

Nous nous opposons fermement à toute conditionnalité macro-économique, telle que proposée par la Commission aux fins du renforcement de la gouvernance économique de l'Union, car une telle mesure ferait disparaître la dimension régionale et programmatique intrinsèque à la politique de cohésion. Elle serait en outre contre-productive car amputerait les Etats et les Régions concernés d'une partie des moyens destinés à rétablir une situation macro-économique satisfaisante.

En revanche, nous estimons qu'il serait souhaitable et bénéfique de renforcer la conditionnalité liée à la nature même de la politique de cohésion, notamment :

- Une concentration thématique des interventions plus ciblée que les 5 priorités thématiques de la Stratégie Europe 2020, notamment pour les Régions dont le PIB est supérieur à 75% de la moyenne communautaire (3 priorités maximum pour l'objectif « consolidation », 2 pour l'objectif « compétitivité »). Le ciblage thématique doit être de la responsabilité des Régions et reposer sur un diagnostic objectif des caractéristiques régionales. Il doit s'accompagner d'un certain degré de flexibilité destiné à tenir compte de la réalité du développement propre à chaque Région ;

- Une responsabilité régionale accrue en termes de résultats d'une part (responsabilité politique devant la Commission), et de gestion financière et d'audit en partenariat avec les autorités nationales d'autre part (responsabilité financière devant les instances de contrôle), dans le cadre d'un système simplifié et unique de contrôle et d'audit destiné à limiter la bureaucratie.

Par ailleurs, la mise en œuvre effective du principe d'additionnalité existant doit être garantie pour favoriser l'effet levier de l'aide structurelle et le caractère innovant des actions cofinancées. Il serait mis en évidence au sein des Programmes opérationnels régionaux qu'il reviendra à la Commission européenne de valider.

5. ... mais doit s'accompagner d'une gouvernance aménagée fondée sur l'intégration et la contractualisation.

Pour être efficace, cette conditionnalité doit s'appliquer à une programmation régionalisée intégrée. Dans ce cadre, le FEDER et le FSE doivent agir en synergie, car c'est du lien strict entre l'action structurelle et celle en faveur de l'emploi qu'apparaîtra la valeur ajoutée communautaire du FSE. Il en va de même pour les mesures de diversification économique et sociale du FEADER : celles-ci sont en tout point semblables à l'action du FEDER et doivent rentrer dans le cadre de la politique de cohésion.

En outre, pour être largement acceptée par les responsables nationaux et régionaux, cette conditionnalité doit s'accompagner d'un recentrage de la mission de la Commission européenne sur le pilotage stratégique de la politique de cohésion en lien avec la Stratégie Europe 2020, laissant aux autorités nationales et régionales la responsabilité de la mise en œuvre et de la gestion financière. A cette fin, nous appelons de nos vœux une mise en place véritablement contractualisée de la politique de cohésion – bi ou tri partite en fonction de la réalité institutionnelle des Etats membres- à partir de 2014.

B – LA POLITIQUE MARITIME DE L'UNION

La réussite de la Stratégie Europe 2020 se joue aussi sur les mers et les côtes. La naissance de la Politique Maritime Intégrée (PMI) est incontestablement l'un des succès communautaires des cinq dernières années et la CRPM a accompagné cette émergence en appui au Commissaire Borg, et aujourd'hui à Mme Damanaki. Une seconde phase de la PMI est aujourd'hui en préparation. Elle sera à la fois économique et environnementale, axée sur la croissance bleue et sur la préservation des écosystèmes marins et côtiers.

Au-delà de la poursuite d'un dialogue politique, les Régions maritimes souhaitent un partenariat plus efficace et plus concret avec la Commission sur ces questions. Elles se sentent responsables de ces enjeux devant leur population, et légitimes pour occuper une place dans la gouvernance de cette politique européenne. Plus que des « *stakeholders* », elles se veulent – et sont déjà – des acteurs.

Dans ce contexte, un renforcement de la coopération entre la Commission et les Régions nous semble possible et souhaitable dans les domaines suivants :

6. La mise en cohérence des approches spatiales, littorales et maritimes

Les trois approches proposées par la Commission européenne pour faire en sorte que les espaces maritimes et côtiers fassent l'objet d'une gestion publique cohérente (Recommandation sur la Gestion Intégrée des Zones Côtières ; Directive Cadre sur la Stratégie Marine ; Aménagement spatial maritime) visent chacune un objectif propre mais sont complémentaires. Les deux premières sont animées par la DG Environnement, la troisième par la DG Mare. Nous pensons qu'une articulation forte entre elles est fondamentale.

Tous les échelons de l'action publique étant concernés - depuis le niveau local jusqu'à celui des bassins maritimes - nous attendons donc de la communication de la Commission européenne sur le Maritime Spatial Planning, et ses éventuelles traductions législatives, qu'elle soit basée sur les principes de la gouvernance multi-niveaux.

Organisée en Commissions géographiques le long des mers régionales (Atlantique, Baltique, Méditerranée, Mer du Nord, Mer noire), la CRPM est disponible pour apporter son concours concret à la mise en cohérence de ces approches dans chacun des bassins maritimes. Des dispositifs de gouvernance « ad hoc » doivent en effet être imaginés pour chaque zone, au sein desquels les Etats, les DGs concernées de la Commission européenne, les conventions régionales (Ospar, Helcom, Conventions de Barcelone et de Bucarest) et les Régions devront notamment trouver leur place.

7. Le renforcement de l'attractivité des carrières maritimes : Erasmus maritime/Vasco de Gama

Le Livre Bleu sur la PMI accordait un haut niveau de priorité aux questions d'emploi maritime. C'est, malheureusement, un sujet sur lequel les réalisations effectives du plan d'action maritime communautaire 2008/2009 sont restées, jusqu'à aujourd'hui, en deçà des espérances suscitées. Les questions d'emploi et de formation sont d'autant plus importantes pour nous qu'elles relèvent dans beaucoup d'Etats membres de la compétence des Régions. La CRPM sera donc particulièrement attentive aux avancées communautaires dans ce domaine, d'autant plus que l'emploi maritime ne se résume pas aux secteurs du transport maritime et de la pêche, mais intègre évidemment toute une série d'activités, pratiquées en mer ou à terre : construction navale, nouvelles technologies, services etc.

Nous sommes convaincus que des actions menées au niveau communautaire permettraient de renforcer l'attractivité des carrières maritimes auprès des jeunes. C'est pourquoi La CRPM propose le lancement d'un projet pilote intitulé « *Erasmus maritime* » (ou « *Vasco de Gama* »), encourageant la mobilité professionnelle des jeunes en formation, depuis le niveau des apprentis jusqu'à celui des longs cursus universitaires. Trois Directions Générales de la Commission européenne ont déjà manifesté leur intérêt : Mare, Move et Eac.

8. Propositions complémentaires formulées par la CRPM :

En complément, la CRPM travaille également et fait des propositions dans les domaines suivants :

- Energie marine : comment l'UE peut-elle en faire une alternative économiquement viable à moyen terme, en y accordant un niveau de priorité au moins à la hauteur des efforts fournis sur l'éolien, le solaire ou le nucléaire ? L'UE doit accorder un haut niveau de priorité aux efforts de recherche-développement dans ce domaine. Les Régions sont attachées au développement de ces formes d'énergie, car elles réduisent la dépendance vis-à-vis des industries fossiles, créent de la croissance et de l'emploi. Elles génèrent aussi des sources de conflit potentielles qui peuvent être minimisées par la participation des Régions dans les arbitrages.
- Transports maritimes : la CRPM est attachée à l'idée que l'UE devrait par tous les moyens législatifs (aides d'Etat, Eurovignette, ...) et financiers (Marco Polo, TEN-T, fonds structurels, ...) encourager un report massif des flux de transport depuis la route vers le mode maritime. La réussite des Autoroutes de la Mer, et l'amélioration de l'accessibilité des RUP et des îles sont à ce prix. Le 15 avril 2011 à Gijón, la CRPM proposera un plan d'action européen ambitieux dans ce domaine. La question de la sécurité maritime reste au cœur de nos préoccupations, et nous nous mobilisons sur la perspective d'un dispositif Erika 4. Rendre le transport maritime plus propre (« clean shipping ») suppose également que l'Union européenne encourage le développement de technologies (utilisation du gaz naturel liquéfié comme carburant...) et d'équipements (postes de fourniture d'électricité dans les ports, intermodalité avec le réseau ferré...).
- Recherche, innovation, clusters : quelle contribution maritime à la stratégie UE 2020 ? En relation étroite avec la DG Recherche, la CRPM prépare un ensemble de propositions relatives à la dimension régionale de la stratégie européenne pour la recherche marine et maritime. Elle s'intéresse en particulier aux perspectives de financement, par les Régions et la politique régionale de l'UE, des infrastructures européennes dans ce domaine
- Adaptation au changement climatique : composée de Régions particulièrement sensibles à cet enjeu par la géographie, la CRPM apporte son concours à la mise en œuvre des dispositions du Livre Blanc de la Commission européenne. La question des données est centrale dans ce domaine, et la CRPM contribue à ce que l'initiative EMODNET se construise sur une base informative adaptée aux besoins opérationnels.

Sur l'ensemble du champ de la PMI, la CRPM attend beaucoup des initiatives de la Commission européenne en cours et programmées. Nous sommes en particulier disponibles pour apporter un point de vue régional sur le projet de règlement financier pour financer la PMI sur 2011-2013 (les projets-pilotes soutenus tireront nécessairement parti des expériences régionales et interrégionales) et contribuer aux réflexions que lance Mme Damanaki sur les « scénarios pour la croissance durable des mers et des côtes ».