



Autoroutes de la Mer (AdM) : contribution à la révision de leurs priorités et de leur mise en œuvre

La CRPM est active sur cette politique depuis sa mise en œuvre, au contact de la Commission européenne et des coordinateurs européens successifs. Ceci a donné lieu à plusieurs contributions, en particulier basées sur le résultat d'une enquête auprès de ses Régions membres.

La Commission a publié en juin 2016 un Plan Détaillé de Mise en Œuvre des AdM, le « [DIP1](#) »*.

Ce document a depuis lors été débattu en octobre 2016, lors la réunion du groupe transports de la CRPM et d'un séminaire organisé par la Commission des Iles, et en novembre 2016 dans le cadre de l'Assemblée Générale de la CRPM.

En juin 2017, la Commission européenne présentera une version actualisée du DIP : le DIP2. La présente note s'inscrit dans cette perspective, ainsi que comme contribution aux travaux prévus par la Présidence maltaise de l'UE au premier semestre 2017. Elle contient :

- une évaluation du DIP1,
- une proposition d'évolution de la mise en œuvre des AdM d'ici à 2020 (fin de la période de programmation actuelle), pour rétablir un équilibre géographique des projets soutenus,
- une proposition de révision des articles relatifs aux AdM dans le règlement du Mécanisme d'Interconnexion en Europe** (MIE) pour la prochaine période de programmation, à partir de 2021.

Cette analyse s'inscrit dans le cadre de sa campagne de la CRPM pour l'accessibilité. Elle argumente la [Déclaration Ecrite](#) en cours d'adoption par le Parlement européen sur la contribution nécessaire du RTE-T (dont les AdM sont la composante maritime) à la cohésion territoriale.

* Ce document n'est disponible qu'en anglais.

** le MIE est le fonds de financement des AdM

1 - Un DIP dont il faut renforcer les dimensions stratégique et géographique et développer le volet « propositions concrètes »

1.1 Le DIP : un exercice contraint et une ambition

Extrait de l'article 21 du règlement RTE-T dédié aux AdM : « *dans les deux ans suivant sa désignation, (...) le coordonnateur européen pour les AdM soumet un plan détaillé de mise en œuvre des AdM (...)* ».

Le résumé exécutif du DIP1 figure en [annexe](#) de cette note.

En introduction de ce document de 173 pages, le coordonnateur, Brian Simpson, affiche une vision : « *les AdM ont l'ambition de rééquilibrer le système de transport de l'UE* ». En conclusion, le coordinateur indique qu'après consultation des Etats Membres et du Parlement, « *le DIP constituera un guide clair et précis pour l'orientation future de la politique AdM* ».

Le DIP1 organise ses analyses et conclusions autour de trois piliers, considérés par le coordonnateur comme prioritaires : environnement, logistique et sécurité/gestion du trafic/élément humain.

La présente note ne prétend pas proposer une analyse systématique du contenu du DIP1, une tâche qui irait au-delà de la capacité d'expertise de la CRPM. Elle s'attache spécifiquement aux points relatifs aux priorités de la CRPM en matière de transport : amélioration de l'accessibilité, traitement équitable de tous les territoires, développement de stratégies par bassins maritimes. Pour rappel, l'article 4 du règlement RTE-T assigne aux AdM de contribuer à ces priorités.

1.2 DIP1, stratégie et territoires

1.2.1 – Les AdM : des traits sur la carte ou plutôt des critères de soutien intelligents au transport maritime ?

Le DIP1 apparaît comme un inventaire des défis auxquels est confrontée l'industrie du transport maritime européen et une présentation des instruments que l'UE met en œuvre pour y faire face. Or l'appartenance des AdM au RTE-T implique de les appuyer sur une véritable approche géostratégique. Si le terme d'« Autoroute de la Mer » peut être sujet à caution, il n'en reste pas moins que les AdM doivent contribuer à un réseau.

Depuis leur création en 2001, la Commission a toujours éprouvé des difficultés à cartographier les AdM. La carte ci-dessous, extraite du DIP1, montre que 15 années plus tard la question n'a pas été résolue.

This is Europe's maritime space!



Nul ne sait à quoi correspondent ces traits bleus, et on cherchera en vain les Régions Ultrapériphériques ou la zone arctique sur cette carte. Faut-il des cartes pour présenter les AdM ou ne serait-il pas préférable d'établir des critères qui précisent dans quelles conditions un projet répond à ce « label » européen ?

1.2.2 – Une approche trop superficielle des bassins maritimes

Un chapitre intitulé « *overview of the shipping operations* » (p 19 à 29) mérite un intérêt particulier de la part des Régions et des commissions géographiques de la CRPM. Assorti de cartes, il aborde les liens entre les AdM et les 9 corridors du MIE, et propose une analyse des différents bassins maritimes européens du point de vue de la dynamique du transport maritime.

Les caractéristiques du transport maritime, les liaisons existantes et certains des défis y sont décrits, mais sans en tirer aucune conclusion opérationnelle : comment la politique des AdM peut-elle aider à répondre aux défis ?

A titre d'exemples :

- Le DIP1 constate un déficit de liaison ferries le long de la côte atlantique. C'est une réalité, qui se traduit par un trafic routier intense, polluant et dangereux longeant cette façade. Il faut donc trouver des solutions pour opérer un report modal massif, mettre les camions et les conteneurs sur des bateaux. Comment faire ? Le DIP1 ne propose pas de réponse, sauf à mentionner les réflexions de la DG Move et du Forum ESSF¹ sur des dispositifs comme l'Ecobonus européen. Mais ces réflexions, si elles sont très bienvenues, sont génériques et n'abordent pas les spécificités territoriales. C'est à la politique des AdM de les adapter aux différents bassins maritimes.
- Le DIP1 consacre seulement deux lignes à la Mer Noire. Il est notamment indiqué que « *les ports de la Mer Noire sont reliés entre eux par divers services de ferry* ». Peut-on se satisfaire d'un tel constat alors que le déficit en liaisons ferry est l'un des handicaps majeurs en Mer Noire² ? A titre de comparaison, si en 2015, la Baltique était irriguée par 46 services internationaux de ferries, la Mer Noire n'en bénéficiait que de 9.

Comparative information on the development of ferry services in the Black Sea and the Baltic Sea		
	Baltic Sea	Black Sea
Total number of international ferry services (excluding coastal shipping)	46	9
including:		
-Rail ferry services :	4	5
-Passenger ferry services:	43	8
-cruise services:	30	0
Number of ports with regular international ferry connections	42	17

Au-delà de simples sujets d'étude, les bassins maritimes doivent devenir des périmètres d'action publique pour y « booster » le transport maritime. Alors que les corridors terrestres du MIE sont animés par des forums et des coordinateurs, qui joue ce rôle dans chacun des bassins maritimes ? Malgré son expertise, son fort investissement, et le soutien de la DG Move, un seul coordinateur ne saurait suffire à cette tâche.

¹ *European Sustainable Shipping Forum, instance de consultation de la DG Move sur le transport maritime*

² *Ceci a notamment été souligné en mars 2015 lors d'une conférence organisée à Sofia par la DG Mare (Cf [power point](#))*

Le DIP1 « reconnaît » que la couverture géographique des projets soutenus par la politique AdM est déséquilibrée au profit de la zone Mer du Nord/Baltique. Il explique cette situation par la mise en œuvre de zones SECA dans ces deux zones. Avec l'introduction de la norme 0,5 % (de soufre) pour toute l'UE à partir de 2020, la Commission devra accentuer son effort dans les autres bassins maritimes.

1.2.3 – Deep sea/short sea : quelle desserte maritime des hinterlands intermédiaires ?

Le DIP1 constate à juste titre que l'augmentation de la taille des porte-conteneurs transcontinentaux tend à concentrer les trafics sur un nombre de plus en plus petit de ports européens. Le transport fluvial et ferroviaire sont certes à encourager pour desservir ces grands ports. Mais il restera des portions d'hinterland, aujourd'hui desservis à partir de ports de moyenne dimension, pour lesquelles la solution maritime se refermera. Si aucune alternative n'est offerte, c'est le transport routier qui bénéficiera de nouveaux marchés, en offrant une desserte souple à partir des grands ports.

Ces tendances sont accentuées par la politique de la DG Move de concentration des soutiens sur les 9 corridors prioritaires du MIE. Elles le sont également par l'accès restreint des ports du réseau global au dispositif AdM. Cette concentration est en outre encouragée par la [Cour des Comptes européenne dans son rapport de 2016 sur la politique portuaire de l'UE](#)³.

Le DIP1 ne prend pas en compte cette problématique, laquelle s'inscrit dans le cadre plus large d'un soutien au report modal et aux services de Short Sea Shipping. Depuis l'arrêt du programme Marco Polo en 2013, les services de la DG Move refusent d'évoquer toute possibilité (autre que les aides d'Etat) de **soutien à l'offre de services maritimes**, en raison du risque de distorsion de concurrence. Comme par ailleurs, les avancées sur **l'aide à la demande** sont très aléatoires (Ecobonus), comment l'UE pourrait-elle soutenir des services de feeding ou de type « hub and spokes » à partir des ports majeurs ?

Le DIP1 ne propose pas de solution. Cette question n'est pas spécifique au dossier AdM. Elle relève plus largement d'une absence de politique européenne de report modal en faveur des modes respectueux de l'environnement. « Assumée » par le Livre Blanc Transports de 2011, cette lacune est pourtant en contradiction évidente avec les engagements de l'UE en faveur du climat.

1.2.4 – Iles et Régions Ultrapériphériques

Les RUP et les îles ne bénéficient que marginalement de la politique AdM. La CRPM et sa Commission des îles⁴ l'ont constaté et rappelé à plusieurs reprises. Ceci a également été mis en évidence lors des forums organisés par le coordinateur Brian Simpson et lors des réunions du [ESSF](#). La Conférence des Présidents des RUPs à Madère en septembre 2016 a également pointé cette lacune.

Une évaluation quantitative et qualitative objective du résultat des appels à projets MIE/AdM de 2014 et 2015 reste toutefois à réaliser pour préciser ce constat. (*La CRPM est en contact avec le Parlement Européen pour la réalisation d'une telle étude*)

Le DIP1 n'occulte pas cette dimension. A plusieurs reprises, la contribution des AdM à l'accessibilité de ces Régions y est mentionnée comme une nécessité. Il est ainsi évoqué la possibilité d'établir des stations d'avitaillement au Gaz Naturel Liquéfié dans des archipels comme les Açores et les Canaries. Mais aucune traduction opérationnelle n'est proposée sur l'amélioration des connexions avec les métropoles, les Pays voisins ou les autres îles et archipels. « Comment fait-on », dans un contexte où la Commission ne considère pas comme éligibles :

- les projets qui ne comprennent pas au moins un port du réseau central
- les projets associant des ports extérieurs à l'UE, sauf dans des conditions restrictives ?

³ Document disponible dans toutes les langues : <http://www.eca.europa.eu/fr/Pages/DocItem.aspx?did=37734>

⁴ Note technique de la Commission des Iles ([Autoroutes de la Mer : Iles et Régions Ultrapériphériques](#))

La seule suggestion concrète du DIP1 à ce sujet fait une référence explicite (et bienvenue !) à une suggestion de la Commission des îles de la CRPM. Il s'agirait d'adapter l'intensité des aides aux situations régionales spécifiques. Les actions AdM « *pourraient par exemple être soutenues avec un taux de cofinancement supérieur au taux uniforme de 30%* ».

Il n'est pas envisageable que le DIP2 en reste à ce niveau de généralité sur les critères et à la seule formulation de cette « suggestion ».

1.2.5 – DIP1 et dimension extérieure des AdM

Un chapitre du DIP1 est dédié à cette dimension. Il analyse une série de défis et d'opportunités pour le développement des AdM dans les bassins maritimes partagés par l'UE avec ses voisins proches ou éloignés. Il considère que les AdM doivent « *renforcer les liens avec l'Asie, l'Afrique et l'Amérique latine* » et les rendre « *plus efficaces* ». Il relève le rôle des régions périphériques et ultrapériphériques dans ces stratégies, certains de leurs ports pouvant devenir des hubs régionaux. Il prend en compte la dimension nordique de cette ouverture extérieure.

Ce chapitre du DIP1 mérite toutefois d'être renforcé dans le DIP2, en précisant le type de soutien « à la carte » à proposer pour chaque espace.

1.2.6 – Projets périphériques non sélectionnés suite aux appels à projets 2014 et 2015

La CRPM demande à la Commission et au Parlement une analyse géographique exhaustive des projets retenus et refusés depuis 2014. Mais elle a également lancé un travail qualitatif interne avec l'aide de ses commissions géographiques, sur les projets soutenus par leurs Régions et non retenus. Un document de travail du secrétariat de la CRPM présente une série de cas emblématiques des difficultés rencontrées⁵.

2 - Proposition d'évolution de la mise en œuvre des AdM d'ici à 2021

2.1 – Synthèse des ajustements à introduire dans le DIP2

Les règlements RTE-T et MIE qui encadrent les AdM ne seront pas modifiés avant 2021. Il s'agit donc d'ici là d'améliorer leur mise en œuvre pour rééquilibrer géographiquement les soutiens sur l'ensemble de la période de programmation, en corrigeant les lacunes de la période 2010-2016. La Commission européenne a la possibilité de le faire en ajustant, par actes délégués, le programme pluriannuel MIE-AdM et les textes des prochains appels à projets (à ce stade, il semble que le dernier appel à projets AdM pour la période sera lancé en 2018.)

En toute logique, ces ajustements seront basés sur les orientations du DIP2, attendues pour l'été 2017.

2.1.1 – Introduction d'un pilier territorial : pilier 4

Rappel de base juridique, article 4 règlement RTE-T : les AdM doivent assurer

- i) l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment des régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population ;*
- iv) des infrastructures de transport reflétant les réalités spécifiques de différentes parties de l'Union et assurant une couverture équilibrée de toutes les régions européennes ;*

⁵ <http://cpmr.org/wp-content/uploads/2017/02/Projects-MoS.pdf> (Disponible uniquement en anglais)

Basé sur cet article, ce pilier 4 répondrait aux besoins d'amélioration identifiés ci-dessus. Pour éviter toute duplication, il agrégerait les aspects territoriaux intégrés aux trois piliers du DIP1 et les enrichirait par des constats/propositions complémentaires. Il pourrait s'organiser comme suit :

- AdM et couverture géographique : constat des espaces et types de projets à soutenir en priorité à partir de 2018, à partir d'une évaluation des projets financés depuis 2010,
- Priorités par bassin maritime : méthodologie commune ; stratégie et plan d'action pour chaque bassin maritime, y compris leurs parties hors-UE,
- Stratégie et plan d'action pour les îles et les RUPs y compris leurs parties hors-UE,
- Stratégie et plan d'action pour la zone Arctique y compris sa partie hors-UE.

Un volet gouvernance serait introduit pour préciser comment les acteurs publics, les professionnels et les stakeholders seraient associés aux stratégies et plans d'action régionalisés ; a minima, une expérience pilote pourrait être proposée sur un bassin maritime à déterminer.

2.1.2 – Introduction d'un pilier « report modal » : pilier 5

Ce pilier 5 du DIP 2 prévoirait des modalités de soutien au report modal, en particulier pour permettre le développement du Short Sea Shipping : sur les AdM elles-mêmes et pour les compléter (feeding, hubs and spokes). Compte-tenu de l'état encore peu développé des réflexions de l'UE sur ce sujet, ce pilier ne pourra être que prospectif à ce stade, et s'enrichira à l'occasion des évolutions suivantes du DIP.

2.2 – Application aux prochains appels à projets des orientations renouvelées

Les appels à projets MIE -AdM 2014, 2015 et 2016 fixent des *objectifs généraux* répondant aux 3 piliers « logistique », « environnement » et « élément humain ». Il convient d'y ajouter à l'avenir les piliers proposés ci-dessus : « cohésion territoriale » et « report modal ».

Quant aux *objectifs spécifiques*, ils doivent être revus et prévoir une priorité aux régions périphériques, ultrapériphériques et insulaires – et aux bassins maritimes qui auront été sous-financés depuis 2010 (sur base d'une évaluation objective qui devra être réalisée auparavant).

Une approche alternative que pourrait retenir la Commission consisterait à prévoir une répartition indicative (« earmarking ») des allocations entre les différents types de territoires maritimes. L'expérience montre en effet que lorsque des projets périphériques sont mis en concurrence avec de « gros » projets sur le même appel à projets, l'évaluation leur est défavorable. Les critères de « maturité » et « d'impact » insuffisants leur sont en effet souvent opposés.

2.3 - Pour une nouvelle interprétation de l'Article 21 en faveur des ports du réseau global et des Pays Tiers

« Les autoroutes de la mer comprennent les liaisons maritimes entre les ports maritimes du réseau global ou entre un port du réseau global et un port d'un pays tiers, si de telles liaisons revêtent une importance stratégique pour l'Union. »

Depuis 2013, la Commission met en œuvre de façon restrictive cette disposition de l'article 21 du règlement RTE-T, en considérant comme non éligibles les projets entre ports du réseau global ou entre un port de l'UE et un port extérieur.

Ce « verrou » défavorable aux périphéries doit être remis en cause et ne plus s'appliquer aux prochains appels à projets.

3 - Proposition de révision du règlement du Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE) pour la prochaine période de programmation, à partir de 2021

Le [règlement](#) du Parlement et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le MIE sera revu pour la prochaine période de programmation. La Commission européenne a commencé à travailler sur cette révision, et devrait publier une proposition de « MIE II » pour 2018.

Ce règlement est de la plus grande importance, car il fixe les taux de cofinancement des différents types de projets éligibles au MIE et la répartition des ressources budgétaires entre les objectifs.

La CRPM adoptera lors de son Bureau Politique **du 10 mars 2017 à Malte** une position sur le contenu des modifications à apporter au règlement MIE actuel.

S'agissant des AdM, mais aussi du soutien aux ports, les points suivants seront abordés :

Taux de financement pour les ports – Article 10-2 – b - iii)

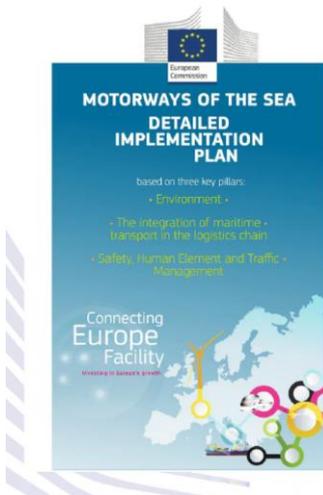
Le taux de subvention pour des travaux dans les ports est aujourd'hui uniforme, à 20 %. Par comparaison, le taux est de 40% pour les projets ferroviaires transfrontaliers. Considérant que les ports sont par nature des infrastructures transfrontalières, ils devraient être alignés sur ce taux de 40 %.

Une telle proposition sera débattue au sein de la CRPM. La CRPM pourrait proposer que ce plafond de 40% ne s'applique que pour les ports « périphériques », un critère qu'il faudrait alors définir précisément.

Autoroutes de la Mer (AdM) – Article 10-2-c-v)

Le règlement prévoit un taux unique de 30 % pour les actions en soutien au développement des AdM. La CRPM et la Commission des îles ont pris des positions demandant de moduler ce taux en fonction de critères territoriaux. Le DIP1 des AdM envisage d'ailleurs la possibilité d'un taux préférentiel pour les « *situations régionales spécifiques* ». Dans ce contexte, la CRPM pourrait proposer un taux majoré à 50% pour les RUPs et les îles et d'autres territoires spécifiques à définir.

ANNEXE



Executive Summary

- Detailed Implementation Plan for Motorways (DIP) - Document de la Commission européenne (Document disponible uniquement en anglais)

1- Introduction

There is no doubt over the importance of shipping as the backbone supporting world trade. In Europe, the shipping sector holds 40% of global shipping and European ships trade on all oceans, serving many markets all over the world. In addition, shipping is a central part of the intra-European transport system with ports, ferries, barges and various other operators moving goods and people by sea. Sea transport leads to decongestion on land-based networks, eases pressure on logistics chains and provides clear environmental and climate benefits. With its geography, Europe also has the advantage that its seas span the Arctic winter areas as well as the warmer climate areas which leads to an unparalleled experience with shipping operations in different conditions. Continuing to build on Europe's maritime dimension will strengthen the EU's global competitiveness, increase the number of job opportunities and promote leadership and international excellence in maritime R&D.

The concept of The Motorways of the Sea (MoS) is legally and comprehensively described in Article 21 of the TEN-T Regulation 1315/2013, where it is stated that MoS, inter alia:

(1) ...shall contribute towards the achievement of a European maritime transport space without barriers. They shall consist of short-sea routes, ports, associated maritime infrastructure and equipment, and facilities as well as simplified administrative formalities enabling short-sea shipping or sea-river services to operate between at least two ports, including hinterland connections
[...]

(3) Projects of common interest [...] may also include activities that have wider benefits and are not linked to specific ports, such as services and actions to support the mobility of persons and goods, activities for improving environmental performance [...] and (4) Within two years after being designated in accordance with Article 45, the European Coordinator for motorways of the sea shall present a detailed implementation plan for the motorways of the sea based on experiences and developments relating to Union maritime transport as well as the forecast traffic on the motorways of the sea.

The delivery of the MoS Coordinator's Detailed Implementation Plan fulfills the obligation set out in the TEN-T Regulation and presents concrete recommendations for development priorities under the MoS programme.

The Detailed Implementation Plan (DIP) has been built around three thematic pillars that were identified by MoS Coordinator Brian Simpson in his 2015 Work Programme. **These are:**

- the Environment,
- the Integration of maritime transport in the global logistics chain,
- Safety, Traffic Management and the Human Element.

The DIP methodology is based on:

- 1) An analysis of MoS Data (overview of shipping operations, MoS qualitative assessment, MoS maps and traffic data), and
- 2) An analysis of MoS Content (the development of priorities based on identified gaps, Member State and industry needs according to the above three pillars).

The first element relies on a large-scale data collection on the status of the Motorways of the Sea today. The focus is on data that is available in a reliable and comparable format as only such data allows for meaningful conclusions to be drawn on the status quo of the MoS. The data collected concerns maritime links (e.g. characteristics of the ships used on regular services) and ports (cargo volumes by type, infrastructure, maritime and hinterland connections). Once the level of adequacy is determined by comparing the status quo with the established objective, the data analysis could support the identification of those areas that can serve as horizontal priorities for the Detailed Implementation Plan. It is the objective of the DIP to identify areas where there is still a large potential for improvement.

The second element, based on existing information generated over several years, led to a full array of development priorities, along the lines of the three pillars. The knowledge generated by the 80 existing MoS projects, representing no less than €2.5 billion of investments, combined with the institutional and professional stakeholders' know-how led to a clear vision of development priorities for MoS, which have received many additional, valuable contributions as well as validation from a large number of stakeholders (more than 300 stakeholders have been invited to contribute).

To gather stakeholders input for the DIP, three Fora were organized in Brussels along the following key priorities:

- Pillar 1: Environment (March 15, 2016)- <http://www.onthemosway.eu/the-first-mos-forum-on-environment-in-brussels-video-agenda/> ,
- Pillar 2: Logistics Integration of Maritime Transport in the Global Logistics Chain (May 17, 2016) - <http://www.onthemosway.eu/the-second-mos-forum-on-logistic-agenda-and-presentations/>
- Pillar 3: Safety, Traffic Management, and the Human Element (May 18, 2016)- <http://www.onthemosway.eu/the-second-mos-forum-on-safety-and-human-element-agenda-and-presentations/>

The stakeholder consultation has thus reached far and wide to gather the thoughts and contributions of the industry's and Member States' best experts.

The DIP hereby presents all these data and content, and concludes with clear development priorities. Furthermore, the reader will find in the DIP a number of annexes, including the full set of MoS data and maps, a dedicated section on the three MoS Fora and projects cofinanced through MoS over the last five years.

This is Europe's maritime space!



More than 800 regular ro-ro and container services are the heartbeat of European maritime transport. They call in more than 400 different EU ports and connect them with hundreds of ports worldwide. They comprise a large variety of different links from short distance ro-ro ferries crossing straits to round-the-world container liner services between the Far East, Europe and the Americas. (The map illustrates the extent of Europe's maritime dimension. It shows all the major European sea routes and their connection with intercontinental trades, based on AIS data. (Source: ISL).

In 2014, ports in the EU-28 handled 3.8 billion tonnes of cargo. According to estimates, around three billion tonnes are hinterland traffic, i.e. traffic that needs pre-/post-carriage by truck, rail or barge. Hence, the connections of terminals and ports with the hinterland infrastructure are vital for the success of maritime transport. The 79 maritime ports situated on the core network corridors (CNCs) of the TEN-T accounted for two thirds of the total European port traffic, i.e. 2.5 billion tonnes in 2014. Here, the ports of the Hamburg-Le Havre range— are situated in an area where five CNCs intersect – account for 1.1 billion tonnes, alone.

Despite the importance of maritime transport in Europe, the TEN-T Core Network Corridors contain only very few maritime links. The corridors are conceived as land-based corridors that start or end in ports however given the mix of needs in European ports, it is inconceivable to develop a one-size-fits-all approach for the Detailed Implementation Plan.

2- The three pillars of MoS and Development Priorities

1. Environment (Pillar 1)

The environment is a key area of development for MoS. The introduction of stricter emissions standards in general, and of the Sulphur emission control areas (SECA) in particular, produced an immediate need for new ship technologies, operational processes, new infrastructure, and new tools for financing environmental upgrades in the period from 2010 onwards. However, there are many other drivers in addition.

The global climate agreement reached at the UN climate change conference COP 21 in Paris last December ("the Paris Agreement") is seen as an historic and landmark instrument in climate action. Though formally lacking wording on international maritime transport, many expected the maritime sector to play its part. Therefore, climate remains high on the MoS agenda. Various other processes are driving environmental standards, such as air quality, operational pollution, and accidental pollution, integrated use of marine resources, environmental compensation measures and financing mechanisms for green shipping.

In total, there have been 20 projects financed under the TEN-T that related to the environment in the period from 2010-2013. These have generated just over EUR 655 million of investments of which the EU has contributed EUR 174.9 million. In addition to these, the number of environment/sustainable shipping projects financed under CEF so far has been 21, adding an investment of EUR 468.5 million of which the EU total contribution has been EUR 173.2 million. These projects were mainly LNG or scrubber-related reflecting the ECA-compliance preparations in the Baltic and North Sea/English Channel areas, extending the project networks across Europe and the Mediterranean as knowledge and know-how grew. Other projects however, included areas such as alternative fuels (methanol), electric vessels, onshore power supply, waste water reception facilities, and SECA compliance monitoring.

The First MoS Forum, organised on 15th March, gathered the industry's best experts to share their experiences, either on MoS flagship environmental projects, or from their areas of operation in general. The recommendations given in the Detailed Implementation Plan reflect what the industry and Member States see as development priorities on Climate, Air emissions, Operational and Accidental Pollution, on the Integrated use of marine resources, Environmental compensation measures and Financing tools for green shipping. Below are some examples of environment related development priorities (the full list is available in the DIP):

- Continue the current evolution of hybrids and battery use
- Further the development of LNG and methanol use including lowering LNG storage and logistic costs.
- Continue to encourage the uptake of cold ironing technologies
- Support new financial instruments through risk reduction mechanisms
- Support further new alternative and innovative solutions.

2. Logistics and Integration of Maritime in the Global Logistics Chain (Pillar 2)

The quest for ever-increasing efficiency in shipping and port operations is driven by the need to improve competitiveness of EU industries. Transport is a derived demand and hence for the transport sector to serve trade, transport costs must be kept at a minimum. Maximising efficiency on sea side and in ports is important to reduce transport costs and contribute to the competitiveness of EU traded goods and of related EU industrial sectors.

MoS are the maritime dimension of the EU but it is also the means for connecting the ports and their hinterlands and as such, it is the only priority project covering the entire EU economic and transport space. Issues such as last-mile connections, connectivity of the regions with particular and special characteristics, including the nine outermost regions and islands, are important considerations in a very complex connectivity network.

Improving last-mile connections by rail and inland waterways is essential for MoS to become integrated in the door-to-door logistics chain. This involves not only constructing physical infrastructure to connect ports via rail and with barge terminals to their hinterlands but also improving info-structure (and the related ICT solutions/platforms) to connect the different modes of transport present at a port.

MoS is also the way to connect short-sea links and maritime transport services with the Core Network Corridors (CNCs) and MoS links are the junctions allowing the connection of different CNCs. This concept is clearly presented in a map in the Detailed Implementation Plan showing Europe's most favourable logistics locations, the European SSS routes and the 9 Core Network Corridors.

Lastly, efficient cargo clearance procedures are highly relevant for the competitiveness of short-sea services. In addition to contributing to a European space without borders, initiatives now also need to consider port security including cyber-security.

In total, there have been 21 projects financed under TEN-T that related to the integration of the maritime transport in the logistics chains in the period from 2008-2013. These have generated just over EUR 759.6 million of investments of which the EU has contributed EUR 167.3 million in the TEN-T. A total investment of EUR 163.7 million of which the EU total contribution has been EUR 55.7 million in the CEF.

With the background gained through existing MoS projects, plus the Second MoS Forum and the Issue Paper, recommendations made for the development priorities on Logistics and Integration of Maritime in the Global Logistics Chain (Pillar 2) contain the following as examples (the full list is available in the DIP):

- Further develop flow management services to support onshore organisations and ships in optimising overall traffic flow
- Develop a unique single window for trade and transport comprising all modes
- Further harmonise relevant administrative procedures
- Encourage better connections between MoS and short-sea shipping with blue growth and maritime spatial planning
- Strengthen EU territorial cohesion by improving the connection of ports with hinterland, improve adequacy of ports infrastructure and link better peripheral and outermost regions to the rest of the EU and to the world.

3. Safety, Traffic Management and Human Element (Pillar 3)

The EU generally has an excellent record as regards maritime safety and traffic management. The IMO and EU legislation implemented in the last decade have ensured a high level of safety for freight, crew and passenger transport. Symptomatically, safety, traffic management and human element have not featured heavily on the MoS agenda to date. Indeed, one would find a comparatively higher number of projects related to the environment and logistics, than projects specifically related to safety, traffic management or human element.

Nevertheless, in total there have been 6 projects so far financed under TEN-T and CEF. The projects generated a total investment of over EUR 131.7 million, of which the EU has contributed over EUR 60.8 million. While the

analysis covers the projects identified by INEA as belonging to Pillar 3, it is important to note that many other environmental and logistics projects that belong to Pillar 1 and 2 also included activities contributing to the enhancement of maritime safety and the further development of traffic management and the human element.

When it comes to the Human Element, two projects have been funded under TEN-T and CEF, for a total investment of more than EUR 8.1 million. The EU contributed approximately EUR 4 million in total. These projects aimed at developing adequate training schemes for smooth and efficient freight transport by sea, i.a. by establishing the content of a modular MSc/Post Graduate Diploma/Certificate/Continuing professional development (CPD) programme and by starting the accreditation process.

The Issue Paper developed for Pillar 3 and the third MoS forum highlighted current and future challenges. The use of new fuels and propulsion systems, the ever-increasing share of intermodal transport and logistics, the challenges brought on by the growth of digitalisation in the shipping sector, the decreasing numbers of maritime professionals in Europe, the increased need for training in new thematic areas are all issues that require adequate resources and training to handle the increasing volume of maritime transport in a safe, sustainable, and efficient manner.

Development priorities for Safety, Traffic Management and the Human Element (Pillar 3) contain the following as examples (the full list is available in the DIP):

- Safe handling and storage of alternative fuels
- R&D for simplification of ship designs and autonomous ship
- Migration: search and rescue, preparedness, management
- LNG safety guidelines, safe storage and handling of alternative fuels
- Further development of ICT, route planning
- Information sharing platforms to efficiently use and analyse big data in sea traffic management
- Support better training (for soft skills, digital skills, new technologies, LNG safety, security and cybersecurity)

Motorways of the Sea constitute a fundamental contribution to the TEN-T network bringing the right complementarity required to the development of core network corridors.

The Detailed Implementation Plan proposes the further development of MoS built around three priority pillars following numerous recommendations from institutional and industrial stakeholders.



Personne à contacter : Patrick ANVROIN, Directeur CRPM

Email : patrick.anvroin@crpm.org

La Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM) rassemble environ 160 Régions issues de 25 États de l'Union européenne et au-delà.

Représentant près de 200 millions de citoyens, la CRPM agit en faveur d'un développement plus équilibré du territoire européen.

Elle opère à la fois comme un *think tank* et un lobby pour les Régions. Son principal objectif se concentre sur la cohésion sociale, économique et territoriale, les politiques maritimes et l'accessibilité.

www.cpmr.org

CONTACT :

6, rue Saint-Martin, 35700 Rennes
Tel: + 33 (0)2 99 35 40 50

Rond-Point Schuman 14, 1040 Brussels
Tel: +32 (0)2 612 17 00

Email: Secretariat@crpm.org; Website: www.cpmr.org

Réf. : CRPMNTP170002