



CRPM CPMR

CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin - 35700 RENNES (France)
Tél.: + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax: + 33 (0)2 99 35 09 19
E.mail: secretariat@crpm.org - Web: www.crpm.org

41^{ème} ASSEMBLEE GENERALE ET 40^{ème} ANNIVERSAIRE DE LA CRPM

26/27 Septembre 2013
Saint-Malo (Bretagne, FR)

Les Régions Périphériques Maritimes dont la liste figure ci-après se sont réunies à Saint-Malo (Bretagne, FR) les 26/27 septembre 2013 dans le cadre de la 41^{ème} Assemblée Générale de la CRPM :

ABERDEEN CITY (UK), ABERDEENSHIRE (UK), ALENTEJO (PT), ANATOLIKI MAKEDONIA THRAKI (GR), AQUITAINE (FR), ASTURIAS (ES), AUST AGDER (NO), BALEARES (ES), BASSE-NORMANDIE (FR), BORDER, MIDLAND AND WESTERN REGIONAL ASSEMBLY (IE), BORNHOLM (DK), BRETAGNE (FR), BUSKERUD (NO), CALARASI (RO), CANTABRIA (ES), CATALUNYA (ES), COMUNITAT VALENCIANA (ES), CORNWALL-KERNOW (UK), CYPRUS (DISTRICT OFFICES), DYTIKI ELLADA (GR), EDIRNE (TR), EMILIA-ROMAGNA (IT), FIFE (UK), GALICIA (ES), GÄVLEBORG (SE), GOTLAND (SE), GOZO (MT), HALLAND (SE), HAUTE-NORMANDIE (FR), HELSINKI-UUSIMAA (FI), HIGHLAND (UK), HIIUMAA & SAAREMAA (EE), HORDALAND (NO), IDA-VIRUMAA & PARNUMAA (EE), IONIA NISIA (GR), KIRKLARELI (TR), KRITI (GR), KYMENLAAKSO (FI), LA REUNION (FR), LANGUEDOC-ROUSSILLON (FR), MADEIRA (PT), MARCHE (IT), MAYOTTE (FR), MECKLENBURG-VORPOMMERN (DE), MIDTJYLLAND (DK), MOLISE* (IT), MONASTIR (TN), MØRE OG ROMSDAL (NO), MURCIA (ES), NOORD-HOLLAND (NL), NOORD NEDERLAND (NL), NORBOTTEN (SE), NORDJYLLAND (DK), NORDLAND (NO), NORD-PAS-DE-CALAIS (FR), NORTE (PT), ODESSA (UA), ÖREBRO (SE), ORKNEY (UK), OSTROBOTHNIA (FI), PÄIJÄT-HÄME (FI), PAÍS VASCO (ES), PAYS DE LA LOIRE (FR), PELOPONNISOS (GR), PODLASKIE (PL), POITOU-CHARENTES (FR), PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR (FR), RABAT-SALE-ZEMMOUR-ZAER (MA), ROGALAND (NO), SARDEGNA (IT), SHETLAND (UK), SHKODËR* (AL), SINOP (TR), SKÅNE (SE), SOGN OG FJORDANE (NO), SØR-TRØNDELAG (NO), SOUTH-WEST FINLAND (FI), STOCKHOLM (SE), SYDDANMARK (DK), TELEMAR (NO), TOSCANA (IT), TULCEA (RO), VÄSTERBOTTEN (SE), VÄSTERNORRLAND (SE), VÄSTRA GÖTALAND (SE), VENETO (IT), VEST-AGDER (NO), VESTFOLD (NO), WALES (UK), WESTERN ISLES (UK), ZADAR* (HR), ZUID-HOLLAND (NL).

^(*) Observateur

Au nom des Régions présentes, le Président de la CRPM remercie très chaleureusement la Région Bretagne et son Président, Pierrick Massiot, pour l'hospitalité et l'accueil qui leur ont été réservés.

Il remercie également les autorités régionales présentes ainsi que les autorités nationales, en particulier M. Thierry Repentin, Ministre des Affaires européennes du Gouvernement Français qui ont pris part aux travaux de la Conférence.

Le Président de la CRPM se félicite de la participation des représentants des institutions européennes, Johannes Hahn, Commissaire européen chargé de la Politique Régionale et Michel Barnier, Commissaire européen en charge du Marché intérieur et Services ainsi que les Membres du Parlement européen, MM. Olbrycht, Alfonsi, Cadec et Mme Thomas qui leur ont fait l'honneur de leur présence ainsi que les anciens Présidents de la CRPM.

Au nom de ses membres, la Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe, réunie pour sa 41^{ème} Assemblée Générale annuelle, à St Malo (FR), a adopté, la Déclaration Finale et la Résolution suivante :

SOMMAIRE

DECLARATION FINALE ET RESOLUTION	
• I. Déclaration Finale	p. 3
• II. Résolution :	
II.1 - Résolution sur « Les Orientations de l'UE concernant les aides d'État applicables aux aéroports et aux compagnies aériennes » (Résolution présentée par les Commissions Mer Baltique et Iles de la CRPM)	p. 11



DECLARATION FINALE

UN QUARANTIÈME ANNIVERSAIRE ENTRE CRISE ET ESPOIR...

1. Le quarantième anniversaire de la CRPM est célébré dans un contexte qui reste marqué par la crise économique durable et ses effets sur les populations. Dans les régions maritimes comme ailleurs, le chômage sévit, en particulier celui des jeunes, et même si les indicateurs économiques sont meilleurs dans certains États que dans d'autres, les autorités publiques – et donc l'UE et les Régions - ne peuvent se permettre d'attendre la reprise pour prendre des mesures à hauteur de l'enjeu et de l'urgence.
2. L'Union européenne et sa Banque centrale ont certes su répondre avec une certaine efficacité à l'inflation des dettes souveraines, mais au prix de contraintes fortes sur la dépense publique, particulièrement lourdes pour quelques États de la périphérie européenne et pour leurs Régions, pour la plupart membres de la CRPM.
3. L'espoir est toutefois présent. L'urgence d'agir à l'échelle du continent a été comprise par les Institutions européennes. Elle leur a permis d'atteindre en juillet dernier un accord sur le cadre financier 2014-2020 dans des délais qui permettent d'envisager une mise en œuvre non retardée des instruments renouvelés. Une initiative spécifique sur l'emploi des jeunes y a été intégrée de façon rapide et consensuelle, démontrant une capacité d'action de l'Union. **Les premières à être sollicitées par les citoyens, les Régions se doivent de rester les principaux acteurs de toute reprise économique durable et donc accompagner cette initiative.**

L'ACCORD SUR LE BUDGET DE L'UNION OUVRE DES PERSPECTIVES... LES REGIONS VIGILANTES SUR LA FUTURE MISE EN ŒUVRE

4. La CRPM accueille positivement l'accord conclu le 27 juin dernier portant sur le Cadre Financier Pluriannuel (CFP), mais regrette le manque d'ambition de l'accord, qui pour la première fois dans l'histoire de l'UE se traduira par une réduction du budget.
5. La CRPM se félicite de la flexibilité introduite grâce au Parlement européen au sein des grandes rubriques, car elle permettra d'éviter que les crédits européens non dépensés ne soient réaffectés dans les budgets nationaux.
6. La clause de révision générale du cadre financier à mi-parcours, également introduite à l'initiative du Parlement européen, ajoute un degré pertinent de flexibilité et permettra aux Députés élus en 2014 de peser sur la construction européenne de cette fin de décennie, ce qui va dans le sens d'un renforcement de la démocratie au sein de l'UE. **Pour la CRPM, cette révision signifie également un devoir de mobilisation pour être en mesure de faire des propositions sur les réallocations budgétaires lorsque celles-ci seront préparées.**
7. En revanche, la CRPM regrette qu'aucun progrès sensible n'ait été atteint sur la structure du volet recettes du budget : **le report programmé de l'augmentation de la part des ressources propres peut être considéré comme une occasion manquée dans la construction d'une Union plus communautaire et moins intergouvernementale.**
8. Au moment où se tient cette Assemblée générale, les décisions finales sur les règlements des instruments qui mobiliseront ce budget pluriannuel ne sont pas encore prises formellement, même si un accord politique a été trouvé sur une grande part de ce « paquet » en juin et juillet, à l'occasion de trilogues entre le Parlement, le Conseil et la Commission. Dans les prochaines semaines, la CRPM restera vigilante jusqu'à leur validation. **Elle sera en particulier attentive à l'introduction – qu'elle refuse – de la conditionnalité macroéconomique pour les Fonds structurels.**

MAIS LE SUCCÈS EST SUBORDONNÉ À LA CONFIANCE DONNÉE AUX RÉGIONS ET À LEUR IMPLICATION

9. Comme mis en avant dans le document « *Les Régions au cœur d'un nouveau pacte pour l'Europe* », la crise économique peut contrecarrer les progrès de la régionalisation en Europe par deux mécanismes simultanés : d'une part, le niveau régional peut être considéré par ses détracteurs comme générateur de dépenses administratives additionnelles, et donc d'accentuation de la pression fiscale, et d'autre part, certains mouvements politiques, en flirtant avec le populisme et la xénophobie, décrédibilisent le « projet régional ».
10. Les Régions de la CRPM ne reconnaissent évidemment pas la validité de ces risques supposés, d'autant que la CRPM est largement à l'origine de la promotion des Régions au niveau européen, qui a donné naissance au Comité des Régions.
11. Lorsque des responsabilités de gestion de crédits européens ont été confiées aux Régions, par exemple dans les politiques de cohésion ou de développement rural, le résultat a presque toujours été positif à la fois en termes de valeur ajoutée européenne et d'adaptation aux besoins réels des territoires.
12. **La CRPM appelle donc les Institutions européennes à renforcer leur partenariat avec les Régions dans la mise en œuvre des politiques 2014-2020.** Au cours des dernières années, une vraie complicité s'est établie avec le Parlement européen. La CRPM fera en sorte de la développer, et pourra également aider les Députés à s'organiser en intergroupes sur des sujets liés aux territoires et à la mer.
13. Elle invite également la Commission et le Conseil à mettre tout en œuvre pour que les dispositions d'application des futurs règlements prennent en compte les spécificités régionales. Dans le respect des institutions, et même si les autorités régionales ne sont pas membres de droit des instances de comitologie, des mécanismes de consultation avec les Régions doivent pouvoir être mis en place pour éviter que des instruments vertueux ne perdent de leur valeur ajoutée faute d'une adaptation aux territoires et à leurs populations.

LA POLITIQUE DE COHÉSION EST LA CLÉ DE VOUTE

14. **La CRPM a continué de se battre pour défendre la politique de cohésion en tant que la principale politique européenne au service de la croissance et de l'emploi et comme soutien à la cohésion territoriale.** Au cours des négociations, la CRPM et ses Régions membres se sont mobilisées contre les réductions budgétaires demandées par le Conseil sur la politique de cohésion, notamment en ce qui concerne les régions les plus développées, les régions en transition et la coopération territoriale.
15. Au-delà des négociations portant sur le budget, la CRPM s'est fortement mobilisée pour une politique de cohésion adaptée aux réalités et besoins des territoires et a proposé un certain nombre d'amendements concernant la concentration thématique. L'une de ses revendications principales est d'élargir le champ du FEDER pour que ce fonds puisse financer les infrastructures dans les régions les plus développées y compris celles de recherche et développement. Nous saluons le soutien du Parlement européen sur cette proposition phare et sur son intégration à l'accord final.
16. **La CRPM a toujours défendu le principe selon lequel les Régions doivent être au cœur de la politique de cohésion en tant qu'acteurs à part entière et s'est mobilisée en soutien aux dispositions renforçant la gouvernance multi-niveaux et le partenariat.** L'accord conclu entre le Parlement européen et le Conseil en décembre dernier portant sur le volet « gouvernance » soutient pleinement l'ambition de la CRPM et son « pacte territorial », même s'il est encore tôt pour juger de l'impact réel de ces propositions dans la gouvernance de la politique de cohésion.
17. La CRPM se réjouit qu'une véritable clause de révision des Fonds structurels à mi-parcours sera mise en place dans les règlements, et en particulier que cette clause ne pénalisera pas les États-Membres et régions qui bénéficieront de dispositions complémentaires. **Elle regrette toutefois profondément le décalage entre la période de référence retenue pour le calcul des dotations des Fonds structurels pour 2014-2020 (la moyenne des années 2007-2008-2009) et le début de la nouvelle période de programmation (2014).** Un tel décalage fait que la politique de cohésion ne ciblera pas les territoires les plus en difficulté, sans compter les territoires qui auraient fortement à gagner si la période 2008-2009-2010 était retenue.
18. La CRPM s'est aussi positionnée sur un certain nombre de points qui restent en cours de négociation, comme les conditionnalités dites « ex ante » applicables aux Fonds structurels, qui selon la CRPM ne doivent pas être source de charge administrative accrue. **Nous critiquons le concept selon lequel les**

Fonds structurels seraient soumis à des conditions d'ordre macroéconomique et la CRPM étudiera de façon plus approfondie la relation entre la politique de cohésion et la réforme en cours de la gouvernance économique européenne, en particulier la notion de « double sanction » pour les régions.

19. La CRPM a aussi soutenu le Parlement européen pour que **la politique de cohésion renforce véritablement la cohésion territoriale en Europe, en particulier concernant la reconnaissance des spécificités propres des Régions ultrapériphériques et des autres territoires à handicaps permanents (territoires insulaires, montagneux et à faible densité de population) dans les règlements.** Il est regrettable, cependant, que le volet territorial de la politique de cohésion ait été traité en véritable « parent pauvre » de la politique de cohésion.
20. Particulièrement révélateur a été le peu de cas fait des dispositions de l'Article 174 du Traité concernant les territoires à handicaps permanents. On a ainsi vu la question des îles, pourtant soulevée à l'occasion de la réunion informelle des Ministres chargés de la Cohésion tenue à Chypre fin 2012, puis explicitement mentionnée dans les conclusions du Conseil de février 2013 sur le Cadre Financier Pluriannuel, ne bénéficier en fin de compte d'aucune attention particulière ni d'aucune ligne budgétaire. **À cet égard, la CRPM entend œuvrer pour que les dispositions de l'Article 174 du Traité soient clairement respectées.**
21. De façon concrète, la CRPM concentrera ses efforts sur la question clef des mécanismes d'allocation des Fonds structurels et d'investissement aux États-Membres pour la période post-2020, afin que ces critères d'allocations prennent en compte l'importance (variable selon les pays) des territoires à contraintes permanentes sur le territoire de ces derniers.

LA MER, ATOUT CLÉ POUR LA CROISSANCE DE L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE EUROPÉEN

22. La CRPM se félicite de l'élan donné à l'Europe de la Mer à travers l'approche croissance bleue, la déclaration de Limassol et le rapport Danellis, ainsi que de la traduction concrète de ces orientations dans les politiques européennes post-2014. L'heure est à présent à la mise en œuvre de ces moyens. Dans cette perspective, la CRPM contribuera à la mobilisation des différents fonds disponibles
23. La mobilisation de ces moyens devra accompagner la recherche d'équilibre entre différentes dimensions de la croissance bleue et dans le positionnement de l'UE comme échelon pertinent.
 - **Maximiser le potentiel du concept de croissance bleue en tant que garantie de l'intégrité de l'environnement marin, tout en développant les innovations maritimes, les entreprises, les opportunités d'emplois et les communautés côtières durables, constitue un premier enjeu.**
24. L'approche économique européenne doit associer secteurs d'avenir et secteurs existants. Les compétences nécessaires au développement des domaines d'avenir de la croissance bleue se trouvent en partie dans les socles d'activité existants. À titre d'exemple, le développement des énergies marines renouvelables (EMR) peut s'appuyer sur les chantiers navals. En parallèle, un recentrage sur l'industrie s'impose via l'évolution de politiques (formation, concurrence, commerce extérieur, R&D et innovation), et de leur articulation avec les territoires.
25. **La croissance bleue doit également être durable.** Ceci implique par exemple, sans naïveté vis-à-vis des concurrents internationaux de l'Europe, une vigilance quant à l'impact environnemental de domaines tels que l'aquaculture ou l'exploitation des ressources minérales marines.
26. La croissance bleue nécessite une main d'œuvre formée et de bonnes conditions de travail. La CRPM salue l'adoption de la convention du travail maritime MLC qui, pour la première fois, met en place un cadre social minimal au niveau mondial. En parallèle, l'UE doit continuer à accompagner ces développements et approfondir son agenda social maritime. En complément, il est nécessaire de renforcer les systèmes d'enseignement et de formation en Europe, en les rendant plus attractifs, accessibles et européens. **Dans ce contexte, l'initiative Vasco da Gama de la CRPM se poursuit, comme incubateur de projets de coopération pour développer la mobilité transnationale des jeunes et des formateurs dans le secteur de l'économie maritime.**
 - **Maintenir un équilibre de long-terme entre les différents usages de la Mer constitue un autre enjeu au sein de la croissance bleue.**
27. La CRPM suit activement les négociations du projet de Directive européenne sur la PSM (Planification Spatiale Maritime) et la GIZC (Gestion Intégrée des Zones Côtières) et appelle les Institutions européennes à continuer d'améliorer ce projet par une meilleure subsidiarité et proportionnalité. Au-delà, l'UE doit

jouer un rôle dans l'évolution des équilibres entre les usages de la Mer en concurrence, via la mise en place d'initiatives spécifiques financées via ses Fonds sectoriels et structurels, et tenir compte de l'impact socio-économique des évolutions en cours.

- **Continuer à renforcer les politiques maritimes thématiques.**

28. La CRPM salue la place importante donnée à la **recherche marine et maritime** au sein d'Horizon 2020 mais regrette l'absence d'une Communauté de l'innovation et de la Connaissance en tant que telle au sein de l'Institut Européen de Technologies. Les efforts devront donc se poursuivre sur ce point.
29. Les résultats du projet Maremed de la Commission Interméditerranéenne de la CRPM montrent **le développement indispensable des données marines** et suppose l'approfondissement des avancées réalisées pour rendre les systèmes nationaux et européen de production et de traitement des données interoperables avec les données régionales, et structurés autour de réseaux d'observatoires par bassins.
30. En matière de **sécurité maritime**, la CRPM souhaite approfondir le travail engagé auprès des instances internationales (FIPOL, OMI), et des Institutions européennes pour améliorer leur action de manière continue. Elle se réjouit notamment de l'implication du Parlement européen pour s'inspirer au niveau européen du jugement rendu en France en septembre 2012 concernant l'accident de l'Erika, qui reconnaît le préjudice écologique, la responsabilité de la chaîne armatoriale et la compétence d'un État à juger des conséquences des accidents ayant affecté son territoire.
31. **L'avenir des industries maritimes en Europe** passe notamment par le renforcement du secteur de construction de navires et de structures navales via la différenciation et la diversification, notamment vers les énergies marines renouvelables. La finalisation du rapport LeaderShip 2020 constitue ici un succès qui doit appeler d'autres étapes politiques et se traduire en projets opérationnels.
32. La CRPM se félicite de la place donnée aux **énergies marines renouvelables** dans les programmes de financement européens, notamment Horizon 2020, qui apporteront un soutien précieux à la mise en œuvre des orientations européennes. La CRPM portera une attention particulière à la prochaine communication sur les énergies de l'océan.
33. Une stratégie européenne axée sur des caractéristiques spécifiques territoriales doit accompagner le développement de **la filière du tourisme maritime et côtier**, susciter des actions pilotes au sein des bassins maritimes, avec l'appui des Fonds sectoriels européens ainsi que des instruments de la politique régionale, notamment des programmes de coopération transnationale et interrégionale.
34. **La mise en œuvre de la nouvelle Politique Commune de la Pêche (PCP) devra être accompagnée par des efforts décisifs de la part de l'Europe et de ses Régions pour minimiser les impacts socio-économiques sur le secteur.** Dans ce contexte, les négociations autour du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP) sont stratégiques. La CRPM continuera sa mobilisation pour qu'il soit doté de mesures et d'une enveloppe financière à la hauteur des défis à relever.

- **Renforcer la gouvernance des politiques maritimes européennes.**

35. **Le renforcement nécessaire de la Politique Maritime Intégrée (PMI) suppose un budget spécifique dans le cadre du (FEAMP).** Le compromis qui semble se dessiner sur ce point est en deçà des propositions de la Commission européenne et ne peut constituer qu'un minimum. Le développement de la PMI suppose également un renforcement des questions maritimes au sein des Institutions européennes : organisation des services au sein de la Commission européenne, commission « Mer » au Parlement européen et formation « Mer » du Conseil.
36. En parallèle, le renforcement nécessaire du partenariat avec les Régions se construira via une implication générale plus directe de leur part, et à travers les stratégies de bassins maritimes, en lien avec les structures intergouvernementales existantes. À terme, un partenariat sur le modèle de celui construit autour de la politique de cohésion dans les années 80 doit être une perspective à atteindre.

STRATÉGIES MACRO-RÉGIONALES : DE L'EXPÉRIMENTATION À LA MISE EN ŒUVRE EFFECTIVE
--

37. **Les Stratégies macro-régionales apportent un cadre structuré favorisant des investissements ciblés autour d'enjeux conjointement définis entre les autorités régionales, nationales et européennes. Elles représentent donc des opportunités considérables pour les territoires.**

38. Par sa structure interne, la CRPM constitue une forme d'expérimentation réussie des Stratégies macro-régionales et des approches par bassins maritimes, au sein de l'Union européenne et aux voisinages de celle-ci. Ses Commissions géographiques sont en effet autant de « bassins de vies » autour desquels celles-ci peuvent se structurer. La CRPM est donc un acteur européen incontournable pour ces politiques. **Elle entend participer activement au développement des stratégies en cours, celle de la Baltique, du Danube, de l'Atlantique, ainsi qu'à la mise en place des Stratégies en préparation, notamment celle de l'Adriatique-Ionienne.** Elle entend également soutenir activement les efforts visant à développer d'autres Stratégies macro-régionales (**dans le bassin méditerranéen, autour de la Mer du Nord et de la Mer Noire, etc.**)
39. **Pour la CRPM, la question de la gouvernance multi-niveaux est la pierre angulaire de l'édifice macro-régional.** Elle veillera à ce que l'échelon régional soit correctement identifié et intégré à cette gouvernance. C'est là que réside tout le caractère innovant de ces stratégies, en ce qu'elles réunissent différents échelons politiques et décisionnels travaillant conjointement au développement harmonieux d'un espace transnational cohérent. La CRPM a transmis ce message dans sa Position Politique « Stratégies macro-régionales et de bassin maritime – Préparer l'avenir de l'intégration européenne », votée par le Bureau politique de Malmö (Suède) en juin 2013, en soulignant que les actions conjuguées des différents niveaux de gouvernance ne pourront être efficaces que si elles s'articulent réellement autour d'un pacte territorial renouvelé, réconciliant les dynamiques ascendantes (bottom-up) et descendantes (top-down).
40. Dans un rapport publié le 27 juin 2013, la Commission européenne démontre la valeur ajoutée des Stratégies macro-régionales, tout en pointant les problèmes liés à leur mise en œuvre. La Commission attire particulièrement l'attention sur la nécessité de poursuivre l'engagement politique sur le long terme, afin que les propositions faites au moment du lancement de ces Stratégies soient suivies d'effets sur le terrain. Elle y souligne également le rôle moteur des acteurs régionaux « qui rendra le processus décisionnel clair et assurera une meilleure visibilité ». La CRPM estime que le processus de révision en cours initié par la Commission devrait être suivi d'une analyse plus prospective sur l'avenir des macro-régions et des stratégies de bassins maritimes. La CRPM continuera à alimenter les travaux de la Commission avec ses propositions concrètes. La CRPM reconnaît que la question du pilotage, comme elle l'a mentionné dans sa position politique adoptée à Malmö le 7 juin, est essentielle pour une véritable gouvernance multi-niveaux dans les stratégies macro-régionales et de bassins maritimes. Elle salue le fait que ceci soit également reconnu dans les conclusions du rapport de la Commission.
41. La prochaine période de programmation 2014-2020 offre de nombreuses possibilités de développer des outils efficaces et innovants permettant de mettre en œuvre de projets concrets, créateurs d'emplois et de croissance durable dans les territoires des bassins de vie concernés. La CRPM se propose d'accompagner le processus de développement de ces outils en établissant un lien fonctionnel entre la réglementation européenne d'une part et sa mise en pratique au sein des régions d'autre part.
42. **Elle demande également aux Institutions européennes et aux États concernés de prendre en compte les propositions de ses Commissions géographiques concernant l'appui au démarrage des nouvelles Stratégies.**

PROMOUVOIR L'ACCESSIBILITE DURABLE, PRIORITE POUR L'ATTRACTIVITE DES TERRITOIRES

43. À l'ère du numérique, l'attractivité des territoires reste conditionnée à la qualité des infrastructures de transport qui les desservent. L'amélioration de l'accessibilité est donc une priorité des Régions de la CRPM. Dans un contexte où la Commission européenne a toujours mis l'accent sur l'efficacité des systèmes de transport et de logistique, et sur la réduction des aides publiques allouées aux services de transport, **la CRPM, pour sa part, promeut la priorité à l'accessibilité, au nom de la cohésion territoriale.**
44. **Le transport maritime doit être encouragé parce qu'il reste le mode le plus « soutenable », en particulier vis-à-vis des émissions de gaz à effet de serre.** La CRPM considérerait donc qu'une politique européenne « timide » s'agissant du soutien au transport maritime serait en contradiction avec la réduction de ces émissions, objectif répété dans les Livres Blancs successifs de la Commission européenne sur les transports. En outre, il est le seul à permettre la desserte des îles et l'accessibilité « de périphérie à périphérie » pour des volumes de fret importants.
45. Grâce au Parlement européen, **les Autoroutes de la Mer** vont bénéficier d'un soutien renforcé dans la prochaine période, comme « priorité horizontale » du Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE), avec

un taux de cofinancement plus élevé. La CRPM s'en félicite et poursuivra les relations constructives établies de longue date avec le coordinateur européen.

46. Plus généralement, la CRPM poursuivra son action de proposition dans le domaine du transport maritime. En complément des Autoroutes de la Mer, il reste à mettre au point des dispositifs d'aide adaptés aux îles et aux périphéries, soutenus par le MIE. Les récentes évaluations critiques du programme Marco Polo, faites successivement par la Commission elle-même et par la Cour des comptes, doivent stimuler la réflexion sur un dispositif de substitution.
47. **La mobilisation pionnière de la CRPM dans le domaine de la sensibilisation des bassins maritimes aux défis de la « directive soufre » sera poursuivie et étendue.** La CRPM félicite la Commission pour la mise en œuvre d'une instance de concertation des parties prenantes dans ces domaines, le Forum Européen du Transport Maritime Durable (ESSF), et se porte candidate pour y prendre part. La CRPM considère que l'ESSF est une avancée importante, mais elle attend davantage de progrès dans la mise en place de la boîte à outils proposée par la Commission en 2011. La CRPM tient à souligner l'importance de la nécessité d'un plan d'action plus direct pour atténuer les conséquences de la Directive Soufre. Les échéances sont proches et il est absolument nécessaire que les ambitions de la directive soufre et du verdissement du transport maritime ne soient pas neutralisées par le transfert modal du transport maritime vers le transport routier.
48. Source de déception, **le réseau central du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T), qui concentrera l'essentiel des financements du MIE, laissera encore à l'écart une série d'espaces interrégionaux périphériques.** Si le Parlement et le Conseil ont – avec le soutien de la CRPM – amélioré la prise en compte des Régions Ultrapériphériques dans ce réseau central, les autres propositions de la CRPM visant à mieux équilibrer le réseau central n'ont malheureusement pas toutes abouti. Il faut souligner l'importance fondamentale de la poursuite du développement des corridors est-ouest du transport multimodal entre l'UE et les pays voisins de l'est, en particulier la Russie. Nous nous félicitons toutefois de l'inclusion dans le réseau central des connexions ferroviaires Tours-Dijon (FR) et Thessaloniki-Kavala-Toxotes (EL), des connexions routières et ferroviaires de Aarhus-Hirtshals-Frederikshavn (DK), des ports de Cagliari (IT) et Rijeka (HR) et des terminaux rail-route de Murcia et Zaragoza (ES).
49. **La CRPM sera attentive à la gouvernance des corridors de transport multimodaux**, pour faire en sorte que les Régions ne soient pas tenues à l'écart de l'élaboration de leurs plans d'action et de la coordination des projets d'infrastructure qui les matérialiseront.
50. La CRPM devra poursuivre son action de sensibilisation des responsables européens, dans la perspective de la **prochaine révision du RTE-T**. La méthodologie qui a procédé à sa récente révision, jusqu'à la présentation cartographique schématique qui en est faite – sur le modèle du plan du métro parisien – se fonde sur une vision centripète du territoire européen et laisse peu de place par exemple aux relations « de périphérie à périphérie ».

ACTIONNER TOUS LES LEVIERS DE LA COMPÉTITIVITÉ

51. Si la CRPM a priorisé depuis 2010 ses actions autour de la politique maritime, de la cohésion économique et sociale et de l'amélioration de l'accessibilité, elle n'en poursuit pas moins sa mission d'analyse et de proposition sur l'ensemble des politiques européennes qui impactent les territoires. **Les principes de développement durable et de responsabilité des régions vis-à-vis des changements climatiques encadrent ces propositions.**
 - **Énergie et changements climatiques.**
52. **La CRPM, qui a toujours exprimé son soutien aux objectifs de l'Union européenne en matière d'énergie et de lutte contre les effets des changements climatiques, regrette que la Commission européenne, dans son projet de Livre Vert sur le cadre des politiques énergétiques et climatiques d'ici 2030, ait fait presque totalement abstraction du rôle des Régions dans le domaine de l'atténuation du changement climatique et de l'adaptation aux effets du changement climatique.**
53. Elle rappelle que les territoires, de par leur rôle en matière d'aménagement, de construction d'infrastructures, d'éducation, de logement etc. sont au premier rang de l'action pour mettre en œuvre les politiques de prévention.
54. La CRPM s'inquiète par ailleurs de l'échec manifeste du système de mise aux enchères des certificats carbone, lequel était censé fournir une source de revenus importante pour la mise en œuvre de ces politiques et s'interroge sur la pertinence de ce mécanisme.

55. Dans le domaine de l'adaptation au changement climatique, **la CRPM accueille avec intérêt les réflexions de la Commission concernant les mécanismes d'assurance pour couvrir les risques liés aux catastrophes naturelles.** Elle estime primordial que toute future législation communautaire en la matière tienne compte de la diversité des risques encourus par les territoires, risques qui varient selon les spécificités géographiques, topographiques ou climatiques de ces derniers. **La CRPM met en garde contre une approche reposant uniquement sur le marché, et estime que la législation communautaire doit, avant tout, mettre en exergue le principe de péréquation des risques reposant sur la solidarité entre les assurés.**

- **Recherche et innovation**

56. **La CRPM se réjouit du fait que la politique régionale demeurera la principale source d'investissement de l'Union européenne dans la recherche et l'innovation, notamment à travers les stratégies de spécialisation intelligente, que les Régions sont les mieux à même de définir.**

57. **En parallèle, la dimension territoriale doit être plus présente au sein des politiques européennes de soutien à la recherche et à l'innovation.** Un premier élément est ici l'analyse des résultats des programmes européens au niveau régional, via des statistiques fiables, des cartes et des modélisations. Les résultats du projet AMCER (Advanced Monitoring and Coordination of EU R&D policies at Regional Level), conçu dans le cadre de la CRPM, sont déterminants pour de meilleures synergies entre les stratégies de spécialisation intelligente, Horizon 2020 et le programme COSME (compétitivité des entreprises et des petites et moyennes entreprises). La CRPM salue la bonne collaboration avec ESPON et les Directions Générales RTD, Entreprises et Regio de la Commission européenne, et les appelle à faciliter plus encore ces analyses.

58. **Un deuxième élément consiste à éviter que les programmes européens ne bénéficient dans des proportions excessives aux acteurs des États les plus développés économiquement.** La CRPM appelle à interpréter la notion d'excellence de manière inclusive et à doter la dimension « élargissement de l'excellence » d'un budget à la hauteur des propositions initiales de la Commission européenne.

59. Enfin, l'implication directe des autorités régionales dans des programmes de coopération consacrés à la recherche et à l'innovation impliquera, étant donné la sortie regrettable du programme Régions de la Connaissance d'Horizon 2020, de donner une place importante à la recherche et à l'innovation au sein de la coopération territoriale. **Au-delà, les Régions doivent être impliquées dans les initiatives de coordination des programmes de recherche.**

- **Aides d'État**

60. **La CRPM exprime son total désaccord avec certaines des propositions législatives élaborées par la Commission européenne dans le cadre de la réforme du régime des aides d'État.** Elle estime que la volonté de la Commission de maintenir le plafond des aides dites « de minimis » à leur niveau actuel (fixé en 2006) se traduira par leur réduction effective de près d'un tiers d'ici la fin de la prochaine période de programmation, ce qui constitue un déni des effets de la crise sur les territoires, et particulièrement sur les plus vulnérables.

61. **La CRPM constate pareillement que dans le domaine des aides d'État à finalité régionale, la Commission a fait preuve d'un dogmatisme regrettable en refusant d'allouer une flexibilité suffisante à des territoires comme les îles et les régions de montagne dont les industries souffrent pourtant d'une évidente moindre compétitivité –.** Ici encore, l'indifférence avec laquelle les dispositions de l'article 174 sont traitées se doit d'être soulignée.

L'UE N'EST PAS UNE ÎLE : OUVERTURE ET SOLIDARITÉ, VOISINAGES ET DÉVELOPPEMENT

62. Au Sud et à l'Est de la Méditerranée, les événements en Syrie et en Égypte, ainsi que la reprise des négociations entre Israël et l'Autorité Palestinienne après cinq années de stagnation, rappellent à l'UE l'urgence de renforcer les relations de voisinage entre acteurs des deux rives. Les autorités régionales et locales doivent donc accélérer leur action au service du rapprochement des sociétés, des cultures, ainsi que des économies, dans une perspective de paix, de sécurité, de solidarité, de stabilité, de dialogue et de prospérité partagés.

63. La réponse aux défis de l'immigration illégale et des concurrences déloyales passe certainement par une politique de migration et d'asile de l'UE plus efficace. Mais surtout, et comme la CRPM le promeut depuis

2010, elle requiert une politique de voisinage qui soit une véritable politique paneuropéenne favorisant la cohésion aux frontières de l'Union, négociée avec les partenaires que sont les États voisins, du Nord, du Sud et de l'Est.

64. Pour la CRPM et ses Régions, le principe « more for more » doit continuer à guider l'action européenne dans ce domaine. Les principes démocratiques ne sauraient être « sacrifiés » pour mieux bénéficier des avantages économiques de la proximité avec des voisins qui sont aussi les clients de nos entreprises. En contrepartie, **le budget prévu pour l'Instrument Européen de Voisinage pour 2014-2020, même s'il est en augmentation par rapport à la période actuelle, est-il suffisamment incitatif pour encourager la progression de la démocratie dans les Pays voisins ?**
65. Dans ce contexte, la CRPM attire l'attention des Institutions européennes sur l'urgence d'étudier, dans une perspective de moyen terme, l'application à la Politique de voisinage des concepts, des outils et des mécanismes propres de la Politique de cohésion européenne, en faisant également un lien avec les possibles futures Stratégies macro-régionales.
66. **Les autorités régionales et locales jouent déjà et peuvent jouer un rôle accru dans les rapprochements entre l'UE et ses voisins.** ARLEM (Assemblée Régionale et Locale Euro-Méditerranéenne), le récemment créé Conseil Politique de la Commission Méditerranéenne de CGLU (Cités et Gouvernements Locaux Unis), le CORLEAP (Conférence des collectivités régionales et locales pour le partenariat oriental), Euro-région Baltique, l'Union des villes de la Baltique (UBC), Coopération subrégionale des États de la mer Baltique (BSSSC), le Conseil Euro-arctique de Barents ainsi que toutes les instances de coopération nordique avec la Norvège constituent ainsi des forums pertinents, qu'il convient de dynamiser. Mais **la coopération concrète autour de projets reste une dimension cruciale**, encore insuffisamment développée entre les Régions de l'UE et leurs voisines. **Les Commissions géographiques de la CRPM s'engagent à la promouvoir davantage au cours de la prochaine période.**
67. Le soutien à la transition démocratique et à la décentralisation dans les Pays voisins suppose de mettre en place de véritables programmes et projets conjoints de renforcement des capacités des autorités locales et régionales dans le cadre de la prestation de services de qualité aux citoyens et aux entreprises, et de promouvoir le développement de l'acquis communautaire.
68. Pour y parvenir, **il est nécessaire de renforcer les programmes de coopération transfrontalière et notamment les « programmes de bassin », financés par l'Instrument Européen de Voisinage et le FEDER.** Ceci suppose une association réelle des Régions à la définition des programmes opérationnels, mais aussi à la composante bilatérale de la politique de voisinage.
69. Pour autant, la modeste dimension financière de ces programmes justifie que la CRPM et ses Régions se mobilisent également sur la dimension extérieure des politiques structurantes et sectorielles : réseaux de transport et d'énergie, politiques maritimes, soutien aux petites et moyennes entreprises et aux mesures pour les jeunes. Les programmes « citoyens » comme « Erasmus plus » peuvent également être mis au service des dynamiques de voisinage.
70. **Le champ d'action des initiatives visant à atteindre les objectifs du millénaire ne peut pas s'arrêter à la ceinture des pays du voisinage Sud et Est.** L'Union européenne doit continuer à s'engager en faveur de la lutte contre la pauvreté et pour le développement durable dans les Pays partenaires via le renforcement, entre autres, de sa politique d'aide au développement. Dans ce contexte, les autorités régionales pourront et devront jouer un rôle stratégique. Bailleuses de fonds et détentrices d'une expertise très importante en matière de coopération décentralisée, **les Régions doivent être reconnues par l'UE comme acteurs politiques clefs au sein de la conception et la mise en œuvre de la politique européenne d'aide au développement, ainsi que dans le cadre des négociations sur l'agenda pour le développement durable post-2015.**

Adoptée à l'unanimité

≈ II ≈

RESOLUTION

- II.1 -

RESOLUTION SUR « LES ORIENTATIONS DE L'UE CONCERNANT LES AIDES D'ÉTAT APPLICABLES AUX AÉROPORTS ET AUX COMPAGNIES AÉRIENNES »

Présentée par les Commissions Mer Baltique et Iles de la CRPM

Dans le cadre de ses efforts de modernisation des aides d'État, la Commission européenne a publié un projet d'orientations révisé sur les aides d'État applicables aux aéroports et aux compagnies aériennes¹.

Le projet d'orientations précise les conditions dans lesquelles le financement public pour l'investissement, l'exploitation et le lancement de compagnies aériennes peut constituer une aide d'État et les conditions dans lesquelles les aides d'État peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur.

Pour les régions membres de la CRPM, la question de l'aide au fonctionnement relève d'une grande importance. Ces orientations partent du principe que l'aide au fonctionnement soit accordée uniquement aux aéroports régionaux dont le trafic passagers annuel est inférieur à 3 millions, et que cette aide soit progressivement supprimée dans un délai de 10 ans. Toutefois, à titre de dérogation à ce principe général, certains aéroports d'importance régionale peuvent continuer à bénéficier d'une aide au fonctionnement. Cela suppose que l'aéroport soit déclaré comme un aéroport SIEG (Services d'intérêt économique général), c'est-à-dire qu'il produise un service d'intérêt économique général. Selon le projet révisé, cela est possible notamment si une partie de la zone potentiellement desservie par l'aéroport se retrouvait, sans l'aéroport, isolée du reste de l'Union dans une mesure suffisante pour préjuger de son développement économique et social.

Pour la majorité des régions membres de la CRPM, les liaisons aériennes sont vitales pour le développement économique et pour la vie quotidienne de leurs habitants et entreprises. La plupart des aéroports dans les régions membres de la CRPM contribuent à créer une meilleure connectivité régionale et accroissent les possibilités de réduire la distance vers d'autres parties de leurs pays respectifs et vers le reste de l'Europe et du monde. Dans les régions très éloignées des marchés et de l'expertise, le transport comporte un facteur de survie pour l'industrie, et il est également important pour les citoyens d'avoir accès aux déplacements de longue distance sans sacrifices excessifs.

La CRPM comprend que les orientations proposées sont fondées sur les constatations de la Commission, notamment des exemples de distorsion de concurrence entre les aéroports de l'Union européenne, en raison du fait que certains aéroports reçoivent des fonds publics. Ce peut être une réalité dans les régions d'Europe à forte densité de population, situées à proximité des centres économiques européens et présentant un trafic passagers beaucoup plus important. Dans la plupart des régions membres de la CRPM - qui souffrent souvent de handicaps dus à leur insularité, à leur éloignement (régions ultrapériphériques ou arctiques, par exemple), à leur faible densité de population ou à leur caractère montagneux - la situation est très différente, ce qui exige une attention particulière.

De nombreuses régions membres de la CRPM sont insuffisamment reliées à leur territoire national, et encore moins à l'Europe dans son ensemble, faute de liaisons ferroviaires à grande vitesse ou d'infrastructures routières suffisantes. Les aéroports situés dans ces régions sont par conséquent d'une importance primordiale pour le transport des personnes comme des marchandises. Pour les régions insulaires, les distances sont souvent trop longues pour envisager les liaisons par ferry comme alternative réaliste aux liaisons aériennes.

¹ http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/index_en.html

En outre, nos aéroports régionaux souvent de petites tailles requièrent non seulement des investissements pour la réparation et l'amélioration des terminaux, des pistes d'atterrissage et des équipements, mais également une injection financière annuelle courante de la part des propriétaires. Pour la grande majorité de ces petits aéroports régionaux, la perspective de réaliser un jour des bénéfices est totalement inexistante. Par rapport aux routes et aux chemins de fer, les plus petits aéroports régionaux ont un très faible coût global. D'autre part, ils génèrent des avantages substantiels pour leurs communautés locales respectives en termes de recettes fiscales provenant des habitants qui restent dans la région et de la communauté d'affaires locale elle-même. Le risque que les entreprises, qui ont actuellement la possibilité d'utiliser les aéroports pour les livraisons urgentes aussi bien à réceptionner qu'à expédier, soient transférées vers d'autres régions augmenterait de manière significative si ces liaisons aériennes régionales n'existaient pas. L'avantage le plus important est bien sûr les recettes générées par l'ensemble des citoyens locaux restants qui n'ont pas à se déplacer vers les grandes villes. D'ailleurs, à nos yeux il n'apparaît pas vraiment de différence avec les investissements et l'entretien relatifs aux routes et chemins de fer - qui sont normalement couverts par des fonds publics.

Recommandations

- La CRPM invite instamment les États membres à tenir compte des conditions particulières pour nos régions membres au moment de décider quels aéroports doivent être déclarés en vue d'être répertoriés comme services d'intérêt économique général (SIEG).
- La CRPM recommande à la Commission d'accorder une flexibilité raisonnable dans l'utilisation des SIEG dans les zones périphériques - en particulier dans les régions ultrapériphériques et dans les territoires présentant des enjeux d'ordre géographique et démographique. Les aéroports répertoriés ne devraient pas être soumis à des limitations en termes de taille ou de trafic.

Adoptée à l'unanimité