



## **Éléments concernant la préparation des politiques maritimes post-2020**

### **CONTEXTE**

Cette note fait le point sur la préparation des politiques maritimes de l'Union européenne (UE) post-2020 sous l'angle des priorités de la CRPM.

Pour cela, elle met en perspective les principes de la position politique « Les Mers et les Océans, sujet d'avenir pour l'Union européenne » adoptée le 10 mars 2017 par le Bureau politique de la CRPM avec la déclaration ministérielle sur la croissance bleue adoptée par les Etats-Membres de l'UE le 20 avril 2017 à Malte, ainsi qu'avec les principaux éléments de l'actualité européenne concernant les politiques maritimes de l'UE.

Les éléments présentés répondent aux deux questions suivantes :

- La Mer sera-t-elle une priorité de l'Union européenne après 2020 ?
- Comment se préparent les politiques maritimes de l'UE post-2020 ?

Ces éléments, ainsi que les priorités d'action de la CRPM, seront actualisés à l'occasion de la prochaine Assemblée Générale de la CRPM (Helsinki, octobre 2017).

## 1. La Mer sera-t-elle une priorité de l'Union européenne après 2020 ?

Les enjeux maritimes représentent une dynamique porteuse, qui irrigue les politiques maritimes et internationales.

L'incertitude ne semble donc pas porter sur le fait que les questions maritimes figureront parmi les priorités européennes post-2020, mais plutôt sur la manière dont elles seront traitées, et sur le rôle des Régions.

### 1.1. Les questions maritimes représentent une dynamique porteuse

La position politique du Bureau Politique de mars 2017 avait identifié 6 messages clés sur l'importance des Mers et des Océans pour l'Europe et ses habitants. Parmi ceux-ci figuraient le fait que :

- Les Mers et les Océans sont indispensables à la vie sur terre. Les menaces qui pèsent sur l'environnement marin affectent directement la santé et la qualité de vie des habitants de l'UE, ainsi que l'économie de l'UE.
- Les Mers et les Océans représentent un potentiel gigantesque de croissance et d'emplois. Ceci fait de l'économie maritime un élément porteur du marché unique.

Associées à la nature transnationale des enjeux et politiques maritimes, ces éléments à eux-seuls rendent logique que l'Union européenne continue à renforcer son action dans ce domaine.

### 1.2. Les questions maritimes irriguent progressivement l'agenda européen et international

La **maritimisation de l'agenda européen** est reflétée par le [rapport sur la stratégie de croissance bleue](#) publié le 31 mars 2017 par la DG Mare. Celui-ci présente le bilan de l'action de l'Union européenne dans un large ensemble de domaines maritimes. La déclaration ministérielle sur la croissance bleue adoptée par les Etats-Membres de l'Union européenne le 20 avril 2017 à Malte donne quant à elle une base politique importante pour renforcer un agenda maritime au niveau européen. Ce texte revient sur un ensemble d'objectifs maritimes, et appelle les futures Présidences de l'Union européenne à en tenir compte.

**Au niveau international, les questions maritimes font également l'objet d'un traitement croissant :** Historiquement liées au transport maritime et à la pêche, et traitées au sein d'enceintes spécifiques telles que l'Organisation Maritime Internationale, elles sont associées à de nouveaux enjeux. Les négociations de la biodiversité marine au-delà des juridictions nationales, ou l'inclusion d'une dimension maritime au sein des négociations climatiques internationales lors de la COP21, sont des exemples de ces nouveaux enjeux.

A ceci s'ajoute la dynamique d'échanges lancée autour du programme de développement durable à l'horizon 2030 dans le cadre de l'ONU. Cette dynamique permet de simuler des débats sur les nouveaux enjeux maritimes au niveau international et en Europe.

A travers la communication sur la gouvernance maritime internationale, la Commission européenne a lancé plusieurs initiatives pour dynamiser la présence de l'Europe dans les débats maritimes internationaux. La prochaine édition de la conférence [Our Oceans](#), en octobre 2017 à Malte, marquera un temps important dans ce cadre.

Les priorités de la CRPM dans ce contexte<sup>1</sup> sont des questions d'intérêt spécifique pour les RUPs, telles que la biodiversité marine dans les eaux internationales, ainsi que d'autres sujets plus larges comme le changement climatique, la planification spatiale maritime et les aires marines protégées.

### 1.3. Quel type d'Europe de la Mer ?

Malgré les dynamiques internationale et européenne autour des questions maritimes, les incertitudes sur le type d'Europe de la Mer qui se dessinera après 2020 sont naturellement importantes. Elles sont liées aux évolutions éventuelles de son architecture, de son budget et au Brexit.

Les éléments ci-dessous mettent en perspective des questions transversales concernant l'avenir des politiques maritimes européennes. Ils seront précisés dans les prochains mois, en lien avec les travaux de la CRPM concernant le futur de l'Europe.

#### Quelle dimension maritime au sein des scénarios de la Commission européenne sur le futur de l'Europe ?

Chacun des scénarios du Livre Blanc de la Commission européenne sur l'avenir de l'Europe peut comprendre une dimension maritime. Ces scénarios comportent cependant des aspects positifs et des limites sous l'angle des politiques maritimes, comme représenté ci-dessous.

| <b>SCENARIO 1 : S'INSCRIRE DANS LA CONTINUITÉ</b>  |   |
|--|---|
| <b>Aspects positifs</b>  | <b>Limites</b>  |
| Poursuite de la dynamique positive de renforcement de la PMI et du volet maritime des politiques européennes thématiques | Limites dans la capacité d'apporter des réponses adaptées aux grands enjeux nouveaux (changement climatique par exemple) et dans le renforcement de la gouvernance de la PMI, par exemple à travers un Vice-Président de la Commission européenne ou une formation du Conseil et du Parlement européen dédiés |

<sup>1</sup> Voir annexe 2 « Actions de la CRPM dans le domaine de la gouvernance maritime internationale » de la position politique « Les Mers et les Océans, sujet d'avenir pour l'Union européenne », mars 2017

| <b>SCENARIO 2 : RIEN D'AUTRE QUE LE MARCHÉ UNIQUE</b>   |   |
|---|---|
| <b>Aspects positifs</b>   | <b>Limites</b>  |
| Maintien des politiques européennes maritimes liées au marché unique (e.g. Pêche et aquaculture ; Transport maritime)   | Impossibilité d'une ambition maritime européenne nouvelle, par exemple en termes de gestion des espaces, d'environnement marin ou de stratégie industrielle |
| <b>SCENARIO 3 : CEUX QUI VEULENT PLUS FONT PLUS</b>   |   |
| <b>Aspects positifs</b>   | <b>Limites</b>  |
| Poursuite des dynamiques de coopérations renforcées maritimes qui existent déjà (e.g. Joint Programming Initiative on Oceans, ou projets Era-Nets maritime financés par Horizon 2020) | Difficulté pour l'UE à traiter de politiques telles que la pêche ou l'environnement marin si un nombre limité d'Etats Membres s'engagent                    |
| <b>SCENARIO 4 : FAIRE MOINS MAIS DE MANIÈRE PLUS EFFICACE</b>   |   |
| <b>Aspects positifs</b>   | <b>Limites</b>  |
| Recentrage sur les compétences propres de l'Union européenne, telle que la Politique Commune de la Pêche  | L'Europe de la Mer serait affaiblie comme ambition globale  |
| <b>SCENARIO 5 : FAIRE BEAUCOUP PLUS ENSEMBLE</b>  |   |
| <b>Aspects positifs</b>   | <b>Limites</b>  |
| Possibilité de renforcer une stratégie maritime européenne globale dotée de moyens supplémentaires  | Capacité de financement et implication politique des Etats Membres  |

### **Vers la définition d'un Espace maritime européen ?**

A travers la densification de son action au cours des dernières années, et grâce à la puissance de l'ordre juridique communautaire et à sa capacité de financement, l'UE s'est dotée d'une capacité croissante à agir dans le domaine maritime. Dans des domaines clés, tels que la pêche, la protection de l'environnement marin, le financement de la recherche ou de l'innovation marine et maritime, l'UE dispose des outils de réglementations et de financement de niveau transnational les plus puissants au monde.

Le renforcement de cette capacité d'action est interrogé au regard des facteurs suivants :

- La globalisation : Une des critiques de l'action de l'UE dans le domaine maritime tient à l'insuffisance de sa capacité de protection des intérêts de ses territoires dans la compétition mondiale. Ces critiques portent par exemple sur l'insuffisance de flexibilité donnée par les réglementations européennes relatives aux aides d'Etat aux autorités publiques, dont les Régions, pour soutenir leur économie et notamment l'émergence de secteurs innovants tels que les énergies marines.

- Le Brexit, qui, comme la position du Bureau Politique de la CRPM de mars 2017 le soulignait, implique que l'UE « *protège ses intérêts et évite l'apparition d'une plateforme de dumping social, fiscal et de dérégulation au Royaume-Uni* ».

Ces facteurs posent la question de la capacité de l'UE à approfondir la définition de priorités propres correspondant aux intérêts et aux valeurs de ses territoires dans le contexte mondial, et d'une capacité, en termes de réglementations et de financement, à mettre en œuvre ces priorités. La position politique de la CRPM de mars 2017 appelait l'UE à se saisir de l'occasion du Brexit pour « *approfondir un modèle économique, environnemental et social européen maritime* ».

Au-delà du Brexit, le document de réflexion de la Commission européenne sur la globalisation<sup>2</sup> ouvre des perspectives de réflexion sur le modèle européen dans le contexte mondial. A titre d'exemple, il cite le secteur de la construction navale parmi ceux ayant souffert d'une compétition déloyale au niveau international et pose la question de la capacité de l'UE à protéger ses intérêts.

La notion d'« Espace maritime européen », économique, social ou environnemental, mise en avant dans le rapport du Comité des Régions sur la croissance bleue, peut constituer une piste pour définir l'avenir de l'action de l'EU dans le contexte international.

### **Quelles capacités d'investissement ?**

Les financements de l'UE en soutien à l'économie maritime sont disponibles à travers :

- Les Fonds Européens Structurels et d'Investissements :
  - Le FEAMP, doté de 6,5 milliards d'Euros. Ce fonds avant tout l'instrument de la Politique Commune de la Pêche, même s'il finance aujourd'hui également des actions relevant de la Politique Maritime Intégrée ;
  - Le FEDER : Pour la période 2014-2020, la DG Mare estime que plus de 5,5 milliards d'euros ont été prévus pour l'économie bleue via le FEDER ;
  - Le FSE et le Fonds de cohésion.
- Plusieurs programmes tels que :
  - Horizon 2020 : Pour la période 2007-2013, 1 258 projets financés par Horizon 2020, soit environ 5% du total, concernaient la recherche marine et maritime. Pour la période 2014-2020, plus de 260 millions ont déjà été alloués à la recherche marine et maritime via Horizon 2020 ;
  - NER 300 ;
  - Life+, dans le domaine de l'environnement. Doté d'un budget de 3,4 milliards sur 2014-2020, Life + a financé pour l'instant 32 projets relatifs à l'environnement marin, pour un total de près de 34,6 millions ;
  - La CEF (Connecting Europe Facility), qui finance des projets relatifs aux infrastructures portuaires. Ces deux dernières années, près de 306 millions d'euros ont été attribués dans ce cadre, et ont déclenché un investissement total de près de 965 millions.

Grâce à ces instruments, la capacité de financement de l'UE est d'ores déjà très importante. Les défis auxquels sont confrontés des secteurs maritimes traditionnels ou nouveaux, tels que la pêche et

<sup>2</sup> [Reflection paper on harnessing globalisation](#)

l'aquaculture, le transport maritime, les énergies marines ou les biotechnologies bleues nécessiteront cependant des soutiens importants – et notamment sous la forme de subventions via la politique régionale - à l'avenir. Ceci pose la question du volume mais aussi du type de soutien européen à l'investissement.

Parmi les constats réalisés sur ce point figure celui d'une insuffisance de capacités de financement des investissements liés à l'économie maritimes, en particulier pour ce qui concerne le financement de projets de pré-commercialisation et de commercialisation. Dans des secteurs tels que les énergies marines ou les biotechnologies bleues, les investissements nécessaires aux tests de produits avant leur mise sur le marché sont à la fois très importants et très risqués.

L'EFSI est un des éléments de réponse à ce besoin. En janvier 2017, 15 projets focalisés sur l'économie maritime, soit 8,5% du total, avait été sélectionnés dans le cadre de l'EFSI. Le total des financements liés à l'EFSI disponibles pour ces projets est de l'ordre de 3,3 milliards d'euros. L'effet de levier associé à ces financements est censé permettre de déclencher plus de 13 milliards d'investissements.

Il est encore tôt pour juger du succès des projets sélectionnés et de la valeur ajoutée de l'EFSI dans le domaine maritime. Cependant une des voies d'accroissement de l'impact de l'EFSI sera le renforcement de mécanismes performants d'identification de projets, ainsi qu'un partenariat plus fort avec les autorités publiques, dont les régions. C'est à ceci que vise à répondre la notion de plateformes territoriales dans le cadre de l'EFSI, citée dans la déclaration ministérielle sur la croissance bleue de mars 2017. La CRPM travaille activement sur cette piste dans la perspective de l'après 2020.

## 2. Comment se préparent les politiques maritimes de l'UE post-2020 ?

En parallèle des débats européens relatifs à l'avenir de l'Union européenne en général, des processus concernant l'avenir de politiques clés pour les questions maritimes sont lancés.

Les points ci-dessous présentent des éléments concernant le calendrier relatif aux domaines dans lesquels la CRPM est active.

### 2.1. Vers un renforcement du soutien de l'UE au financement de connaissances sur la Mer et les Océans ?

Les travaux sur l'avenir d'Horizon 2020 ont été lancés à travers une consultation, et la constitution d'un « [Groupe de travail de haut-niveau](#) », Une [conférence](#) prévue le 3 juillet 2017 sera l'occasion pour la Commission européenne de présenter des premières options concernant l'avenir d'Horizon 2020. Une proposition concernant le prochain Programme-Cadre est ensuite attendue pour le premier semestre 2018.

## 2.2. Quel avenir pour la Politique Commune de la Pêche (PCP) ?

Les réformes de la PCP interviennent tous les 10 ans. La prochaine réforme aura lieu en 2023.

A ce stade, il est encore tôt pour en imaginer les contours. Cependant, la PCP sera un point de vigilance particulier pour la CRPM dans le cadre du Brexit, en raison de l'impact particulièrement important que celui-ci pourrait avoir dans ce domaine.

Par ailleurs, le processus de définition de l'avenir du FEAMP post-2020 sera lancé à travers la conférence européenne « [Beyond 2020 : Supporting Europe's Coastal Communities](#) », qui sera organisée en octobre 2017 dans le cadre de la Présidence Estonienne de l'Union européenne. La CRPM s'exprimera sur ce sujet à l'occasion de son Assemblée Générale 2017.

## 2.3. Vers une gestion et une protection des espaces maritimes et côtiers au plus près des territoires ?

L'avenir de l'action de l'Union européenne dans ce domaine est lié à la mise en œuvre des réglementations clés parmi lesquelles :

- La Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM) de 2008. Dans ce cadre, les Etats devaient avoir adopté, en mars 2016 un Programme de mesure visant à atteindre ou protéger le bon état écologique des eaux marines. Ce processus, très lourd, est en cours, et se heurte à des difficultés. Quoi qu'il en soit, la DCSMM est un outil de réglementation puissant qui a naturellement vocation à perdurer au-delà de 2020.
- La Directive Planification Spatiale Maritime de 2013, dont la mise en œuvre est en cours, et qui conduira les Etats Membres à adopter les plans relatifs à l'occupation des espaces maritimes d'ici 2020.

Il est encore tôt pour définir d'un recul permettant d'anticiper sur l'évolution de ces réglementations dans le futur. Toutefois, l'analyse de l'efficacité de la mise en œuvre de ces réglementations sera importante pour orienter l'action future de l'UE pour organiser les relations avec les Etats tiers dans les domaines stratégiques que sont l'occupation de l'espace maritime et la protection de l'environnement marin.

## 2.4. Education – Vasco da Gama : vers une politique européenne pour la formation et l'éducation maritimes ?

Les activités de la CRPM dans le domaine de la formation et de l'éducation sont regroupées au sein de l'initiative Vasco da Gama. Elles ont vocation à alimenter le développement d'un volet maritime au sein de la stratégie pour le renforcement du capital humain, de l'employabilité et de la compétitivité en Europe lancée en juin 2016 par la Commission européenne.

Le lancement de cette stratégie est en soi un élément important de la préparation de la politique européenne post-2020 dans ce domaine. La CRPM contribuera à cela à travers un ensemble d'initiatives spécifiques, dont des projets ou l'initiative Youth-Mobility, ainsi qu'à travers un

investissement particulier dans l'initiative « Blueprint maritime ». Lancée par les DG EAC et Mare, celle-ci visera à partir de septembre 2017 contribuer très directement au développement d'un volet maritime au sein de la stratégie européenne, avec un focus sur les technologies maritimes. Ce travail aura une influence très directe sur les priorités européennes post-2020.

## **2.5. Vers une politique maritime industrielle européenne ?**

La CRPM a fortement contribué au développement d'idées prospectives concernant la politique industrielle maritime européenne à l'occasion de la préparation du rapport LeaderShip 2020, en 2013. Depuis, la CRPM s'est concentrée sur la mise en œuvre des propositions de celui-ci, en particulier concernant les investissements des Régions, à travers le projet CLIPPER.

Dans la perspective des politiques européennes post-2020, il sera intéressant de relancer un travail de propositions qui engloberait :

- Des éléments liés au secteurs clés d'intérêt pour la CRPM, dont ceux de la construction navale, des énergies marines et des technologies maritimes. Ces secteurs font l'objet de processus politiques sectoriels qui contribuent déjà à préparer l'après 2020, telles que la feuille de route pour les énergies océaniques.
- Des éléments transversaux concernant la politique industrielle de l'Union européenne. Les propositions que la Commission européenne présentera au printemps 2018 concernant l'avenir de la politique industrielle européenne constitueront une étape importante de la préparation du post-2020 dans ce domaine.

## **2.6. Quel avenir pour la stratégie européenne du tourisme côtier et maritime ?**

La stratégie européenne pour le tourisme côtier et maritime a été lancée en 2014. L'action de l'Union européenne se concentre sur des sujets concrets tels que le tourisme nautique, le tourisme de croisière, et l'héritage culturel sous-marin.

Une part essentielle de l'action de l'UE dans ce domaine ne relève pas de l'adoption de réglementations, et se trouve plutôt liée au financement de projets ou à des actions « soft » pouvant consister en la définition de labels ou standards. Pour cette raison, l'avenir de l'action de l'UE dans le domaine du tourisme dépend avant tout de l'avenir des grands programmes de financements européens.





**Personne à contacter : Damien Périssé, Directeur CRPM**  
**Email : [damien.perisse@crpm.org](mailto:damien.perisse@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](http://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](mailto:Secretariat@crpm.org); Website: [www.cpmr.org](http://www.cpmr.org)

**Réf. : CRPMNTP170011**