

**Avis du Comité européen des régions — Réhabilitation des villes et des zones portuaires**

(2017/C 207/06)

**Rapporteur:** Stanisław SZWABSKI (PL/AE), membre du conseil municipal de Gdynia**RECOMMANDATIONS POLITIQUES**

## LE COMITÉ EUROPÉEN DES RÉGIONS

1. souligne que les villes et les zones portuaires constituent une composante essentielle du système économique de l'Union européenne (UE), qui, dans le contexte d'une mondialisation croissante, influe fortement sur les possibilités de relancer l'économie, d'améliorer l'efficacité, d'encourager l'innovation et d'assurer la compétitivité à long terme;
2. fait observer que les évolutions technologiques que connaissent les transports maritimes et fluviaux conduisent à une concentration géographique des opérations portuaires et réduisent l'importance de nombreux ports de taille petite et moyenne, provoquant la perte de leurs fonctions économiques ainsi que la dégradation des zones portuaires et des zones urbaines connexes;
3. fait observer que le phénomène de libéralisation de la gestion des ports est important en ce qu'il peut conduire à améliorer l'efficacité, ce qui à son tour favorise la compétitivité du secteur européen des transports; prend acte dans ce contexte des préoccupations relatives à la libéralisation, qui pourrait compliquer la prestation par les ports de services d'intérêt économique général (ou d'autres fonctions portuaires qui constituent une composante essentielle du fonctionnement et du développement des systèmes ville-port). Toutefois, l'article 345 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) dispose que les traités ne préjugent en rien le régime de la propriété dans les États membres, et la réglementation de l'Union européenne n'impose aux entités gestionnaires des ports aucun modèle spécifique de gestion;
4. est d'avis que les mesures prises jusqu'à présent à l'échelle locale et régionale et visant à réhabiliter les villes et les zones portuaires, îles comprises, requièrent un appui plus intensif et ciblé dans le cadre de la politique de cohésion ainsi que des autres politiques de l'Union européenne, dans l'esprit de l'agenda territorial, du programme urbain, de la charte de Leipzig ou du pacte d'Amsterdam, tout en utilisant les possibilités qu'ils offrent;
5. salue les principes énoncés à l'article 15 du règlement relatif aux ports et, sans remettre en question l'accord obtenu, invite la Commission européenne à fournir de plus amples orientations pour ce qui est de sa mise en œuvre; fait observer que les opérations portuaires commerciales sont réalisées par des intervenants privés et qu'il est nécessaire que les autorités des ports se concertent avec ces acteurs en ce qui concerne leur développement;
6. invite les autorités portuaires, les armateurs, les autorités des voies navigables, les opérateurs privés des terminaux, ainsi que leurs associations européennes et régionales, à dialoguer avec les pouvoirs publics locaux et régionaux des zones côtières, insulaires et fluviales en vue d'élaborer des solutions de compromis et flexibles visant à réhabiliter tous les types de villes et de zones portuaires côtières et fluviales;

**PROBLÈMES ET ENJEUX****L'importance des ports et des villes portuaires pour l'économie de l'Union européenne**

7. est conscient que les ports maritimes, et avant tout les 104 ports principaux du réseau RTE-T, demeurent les principales portes d'entrée dans l'espace économique européen, et que leur connexion avec les ports et les villes portuaires d'importance mondiale (chinois, par exemple) est fondamentale pour maintenir et améliorer la compétitivité de l'économie de l'Union européenne et, partant, la prospérité et la paix sociale;
8. est conscient que les ports de navigation intérieure, et notamment les 79 ports qui font partie du réseau global et central des RTE-T fonctionnent comme des points nodaux pour les économies régionales et locales. Ils constituent des nœuds multimodaux efficaces sur les corridors de navigation intérieure européenne. Ils servent d'interface entre la composante intercontinentale et maritime du transport et celle des modes de transport continentaux terrestres (chemin de fer, routes et voies navigables intérieures); ils servent également de dessertes aux ports maritimes;

9. attire l'attention sur le fait que certaines collectivités territoriales européennes, en particulier dans les zones rurales et insulaires, agissent également en qualité d'autorités portuaires dotées d'un large éventail de compétences afin de soutenir les sociétés des régions côtières, de promouvoir le développement économique et de développer des ports maritimes qui fonctionnent bien et qui sont viables. Les collectivités régionales et locales peuvent se charger d'interventions publiques cruciales aux fins de la gestion efficace des ports;

10. tire les enseignements de nombreuses recherches empiriques qui confirment et étayent la thèse selon laquelle les relations mutuelles qui se sont établies au cours des siècles entre les ports et les villes portuaires d'Europe connaissent depuis peu des évolutions brutales du fait de l'accroissement de la taille des navires de fret et à passagers, ainsi que de la progression de la conteneurisation et de la concentration géographique des fonctions portuaires;

11. fait observer qu'en dépit de l'augmentation d'ensemble du trafic maritime, de nombreuses villes portuaires d'Europe, ainsi que les régions auxquelles elles sont liées, perdent leurs fonctions économiques et leurs emplois, et que les zones portuaires situées dans les villes se dégradent;

12. rappelle qu'en raison de la morosité actuelle du cycle et des prévisions économiques, le renforcement de l'innovation, de l'automatisation et de la numérisation, ainsi que l'exploitation du potentiel de nouveaux marchés continentaux et marchés durables, comme l'économie circulaire et la bioéconomie, sont des préalables importants pour la croissance économique de demain;

13. souligne qu'un climat d'investissement stable et un financement européen continu pour les initiatives et les projets innovants sont nécessaires; soutient les initiatives ascendantes et les idées telles que la plateforme européenne durable pour le transport par voies navigables intérieures, associant parties prenantes publiques et privées et les institutions gouvernementales, qui soutient la recherche et l'innovation dans le but d'améliorer les connexions ports-villes et la capacité d'innovation du secteur;

14. attire tout particulièrement l'attention sur le processus par lequel les externalités positives suscitées par les ports, même les plus grands, se déplacent vers des régions et des villes lointaines, y compris hors d'Europe, sous l'effet de la mondialisation; se félicite par ailleurs de la diversification de ports dont la situation s'était détériorée, mais qui réussissent aujourd'hui à attirer de nouvelles activités économiques et à induire des retombées positives pour leur environnement local;

15. rappelle qu'au vu de la nécessité de réduire la congestion des voies routières et de l'objectif de l'Union européenne de faire passer vers le chemin de fer ou la navigation 30 % du transport routier d'ici 2030 (livre blanc sur les transports, 2011, COM(2011) 144 final), le réseau développé des voies navigables intérieures, ainsi que les nombreux ports intérieurs, ont des chances de gagner en importance lorsqu'il s'agit de mieux connecter les ports maritimes avec leur hinterland;

16. rappelle également l'importance du rôle des ports de taille moyenne appartenant au réseau RTE-T, ainsi que des petits ports dans les îles, les archipels et les régions ultrapériphériques, en tant que moteurs de leur développement économique. Ces ports revêtent également une importance capitale pour la cohésion territoriale de l'Union européenne. Ils devraient dès lors avoir un accès nettement meilleur au financement au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE);

17. constate que l'accroissement de l'efficacité et de la compétitivité des ports maritimes et intérieurs, l'amélioration du fonctionnement des villes portuaires, ainsi que la réhabilitation des zones portuaires revêtent une importance capitale pour résoudre les problèmes actuels de développement de l'Union européenne, de ses États membres et de ses régions, ainsi que celui de sa réindustrialisation d'ensemble;

18. considère de surcroît qu'un appui accru à la régénération des villes et des zones portuaires dans le cadre de la politique de cohésion et d'autres politiques sectorielles constituerait un catalyseur du développement économique, social et territorial dans l'Union;

## **RECOMMANDATIONS**

### **Typologie des systèmes ville portuaire-port**

19. attire l'attention sur les fortes disparités qui existent en Europe entre les ports et les villes portuaires, tant maritimes qu'intérieurs, pour ce qui est de leur taille, de leur situation géographique, de leur potentiel et de la spécialisation de leur trafic de transbordement, ainsi que de leurs autres fonctions économiques connexes, et de la place qu'occupe le port dans l'économie de la ville;

20. relève que les relations entre les villes côtières d'importance locale, régionale, voire métropolitaine, ainsi que les ports au trafic de transbordement de petite, moyenne ou grande importance, engendrent divers types de situations problématiques qui requièrent une approche différenciée; suggère que la Commission européenne tienne compte de

cette différenciation lorsqu'elle propose les politiques pertinentes pour résoudre de telles situations, en prêtant attention au point de vue des parties intéressées de l'économie maritime et des collectivités territoriales des zones côtières, conformément au principe de subsidiarité;

21. fait observer que la domination qu'exerce un port sur une ville, ou réciproquement, produit en règle générale des asymétries de développement dans le système ville portuaire-port, et ce au détriment des deux parties; il convient d'y remédier, conformément aux principes de l'agenda territorial, grâce à des projets communs des acteurs économiques du secteur maritime, de l'industrie et des services, des pouvoirs publics urbains et régionaux, avec l'appui d'instruments juridiques et financiers par l'intermédiaire de la coordination des politiques sectorielles de l'Union européenne;

### **Une approche intégrée de la régénération des villes et des zones portuaires**

22. est conscient du fait que les zones portuaires constituent une catégorie très particulière d'espace dans lequel se concentrent sur une superficie particulièrement restreinte de nombreuses activités économiques, avec les besoins et les intérêts connexes, et qu'elles représentent un système territorial, économique et social complexe, ce qui produit inévitablement des contradictions et des conflits qui requièrent une approche spécifique caractérisée par l'intégration, le partenariat et l'action à plusieurs niveaux;

23. fait observer que de nombreux ports européens, notamment ceux qui ont été créés au XIX<sup>e</sup> siècle, constituent de fait des quartiers à la fois industriels et portuaires où se concentrent les usines de production liées à l'accès à la mer ou à la transformation des matières premières et des produits semi-finis transbordés dans le port, ainsi que de nombreuses activités de services liées à la navigation, aux transbordements ou à une autre activité du port comme la pêche et l'aquaculture, les loisirs et la production énergétique;

24. souligne la nécessité d'assurer une bonne coordination entre les ports d'une même région administrative et d'intensifier la coopération entre ceux situés le long d'une même façade maritime, quelle que soit la région à laquelle ils appartiennent;

25. souligne la nécessité d'améliorer les relations institutionnelles entre villes et zones portuaires et recommande de mettre en place des comités d'intégration port-ville, en suivant certaines bonnes pratiques de ports européens où existent des instances de ce genre, réunissant les pouvoirs locaux, les pouvoirs régionaux et les autorités portuaires;

26. invite les forums européens sur les corridors RTE-T à se pencher sur les liens entre villes et zones portuaires et préconise la création de plateformes spécifiques pour les villes portuaires définies comme nœuds urbains;

27. souligne que dans le cadre d'une approche intégrée, la régénération des villes et des zones portuaires doit tenir compte d'un large éventail de facteurs, tels que la gestion stratégique des villes portuaires, les synergies à l'œuvre entre les villes portuaires et dans les relations au sein du système port-ville portuaire-région côtière, les mesures incitatives et les investissements publics, la diversification de la structure économique des villes et des zones portuaires, les connexions avec les transports terrestres et les transports par voies navigables intérieures, les connexions avec le transport ferroviaire, les problèmes environnementaux, l'aménagement du territoire du port, de la ville et de la zone littorale ou fluviale, ainsi que l'intégration du port à la vie sociale de la ville;

28. fait observer que la nécessité d'un développement durable des villes portuaires exige des solutions novatrices et intégrées, conformes au principe du développement intégré des villes dans l'Union européenne et tenant compte des caractéristiques économiques, sociales et écologiques propres à ces lieux;

### **Les synergies nécessaires dans les relations entre port et ville**

29. fait observer qu'en dépit de la tendance constatée au retrait des terminaux modernes de grande capacité pour les conteneurs hors des zones portuaires liées à la ville, et bien souvent au centre de celle-ci, les manifestations des synergies à l'œuvre dans les relations entre le port et la ville connaissent des transformations, sans que celles-ci ne soient synonymes de leur affaiblissement, notamment dans les domaines des connexions des transports avec l'hinterland, des infrastructures des télécommunications et de l'énergie électrique, de l'accès aux services urbains, de la main-d'œuvre qualifiée, du maintien de la sécurité ainsi que des services portuaires hautement spécialisés et de l'environnement des entreprises;

30. souligne la nécessité de mettre en évidence et d'améliorer les effets des synergies à l'œuvre dans les relations entre port et ville. Le cas échéant, des instruments non contraignants, tels que la mise en place des conditions nécessaires à l'échange d'expériences, les communications, les codes de procédure ou des lignes directrices, peuvent être des outils utiles;

### **Les mesures incitatives et les investissements publics dans les zones portuaires**

31. relève que les zones portuaires où les activités de transbordement ou les industries côtières ou riveraines ont décliné, voire disparu, constituent d'une part une charge non négligeable pour les villes portuaires, mais d'autre part une grande opportunité de développement; le rapport entre ces menaces et ces opportunités est principalement déterminé par le type de système port-ville;

32. fait observer que les zones portuaires et les industries côtières ou riveraines désaffectées requièrent une régénération technique et environnementale qui est presque toujours coûteuse, longue et pénible, tandis que les zones urbaines avoisinantes peuvent exiger une régénération sociale qui constitue une condition préalable et nécessaire pour qu'elles puissent accéder aux investissements. Les investissements visant à soutenir la réhabilitation et à favoriser les transformations peuvent jouer un rôle capital;

33. demande qu'au cours de la mise en œuvre du programme urbain et du pacte d'Amsterdam, l'on crée des instruments juridiques permettant d'appuyer, sur le plan juridique et financier, la régénération technique et environnementale susmentionnée;

34. fait observer que les ports sont aussi des lignes de sauvetage importantes sur le plan économique, culturel et historique pour les zones rurales, insulaires et périphériques. Un développement du tourisme, des croisières ou des activités de navigation exploitant de manière optimale le patrimoine naturel et culturel est essentiel à la croissance. Dans les communautés plus rurales, insulaires ou isolées, l'importance de la régénération des centres-villes et des investissements peut s'avérer encore plus cruciale;

35. propose de permettre de mettre en place dans les zones portuaires et les industries côtières et riveraines désaffectées des dispositifs institutionnels apparentés aux zones économiques spéciales, tout en respectant les principes de subsidiarité et de transparence des financements et en définissant des critères clairs pour les aides d'État;

36. fait également valoir la possibilité de tirer parti des expériences accumulées jusqu'à présent ou des dispositifs élaborés à l'échelon de l'Union européenne ou de ses États membres en matière de partenariat public-privé, notamment dans les zones urbaines situées en front de mer ou sur les rives d'un fleuve;

### **Les investissements privés dans les zones portuaires**

37. rappelle que les ports sont une composante des infrastructures publiques de transport de l'Union européenne, dont la gestion demeure le plus souvent entre les mains des pouvoirs nationaux, régionaux ou locaux; il convient de maintenir cette situation afin de permettre de favoriser et de rendre plus durable le développement économique à l'échelle de l'Union européenne;

38. est conscient que la réhabilitation des zones portuaires et la relance économique qui en découle pour les villes portuaires requièrent des investissements qui dépassent largement les possibilités des budgets publics; aussi une participation des investissements privés est indispensable, avec pour corollaire celle des institutions financières; demande dès lors aux pouvoirs publics européens, à tous les niveaux, d'adopter une panoplie de mesures favorable à ce type d'investissement. De cette manière, les budgets publics, notamment ceux qui sont déjà très limités, pourront mieux cibler les cas où les forces du marché ne peuvent, à elles seules, apporter les réponses appropriées;

39. souligne que trouver le juste équilibre entre les intérêts publics et privés, sachant que les ports et les villes portuaires n'ont pas tous la même importance pour l'Union européenne ni le même niveau de développement, requiert d'adopter une approche individualisée dans chaque cas et de trouver des compromis afin d'obtenir des avantages communs à long terme;

40. demande à la Commission européenne d'élaborer des dispositifs qui permettent de réaliser des investissements privés dans les zones portuaires, dans le respect de la liberté économique, de l'égalité de traitement des acteurs, de la transparence financière ainsi que de critères clairs pour les aides publiques, tout en tenant compte des intérêts régionaux et locaux à long terme;

### **La diversification fonctionnelle des villes et des zones portuaires**

41. rappelle qu'en raison du progrès de la mondialisation et des évolutions technologiques dans les transports maritimes et terrestres, de nombreux ports et villes portuaires européens prennent une place différente dans les systèmes nationaux et régionaux d'implantation, de transport et du domaine économique;

42. fait valoir que ces évolutions entraînent non seulement l'affaiblissement de leur base économique mais également une diversification fonctionnelle de la ville et des collectivités locales associées, ainsi que la nécessité de régénérer l'exploitation des zones portuaires et des industries côtières ou riveraines abandonnées; souligne que les nouvelles fonctions

économiques des ports et des villes portuaires ne requièrent pas systématiquement une situation en bord de mer ou de fleuve, mais les investisseurs opèrent leurs choix d'implantation en fonction d'une accessibilité correcte au sein de la ville, des infrastructures existantes, ainsi que de l'attrait de son paysage et de sa culture;

43. souligne tout particulièrement que de nombreux ports européens, aussi bien maritimes qu'intérieurs, possèdent un patrimoine culturel significatif et appellent, compte tenu de leurs particularités, des mesures spécifiques dans le cadre de programmes et de projets de conservation du patrimoine culturel européen;

44. considère que les programmes et instruments d'aide à la régénération des zones portuaires et des industries côtières ou riveraines désaffectées doivent appuyer les projets publics et privés qui visent à en tirer un meilleur parti, même s'ils ne présentent pas de lien avec l'économie maritime et le transport par voie d'eau;

#### **L'importance des connexions de transport du port avec la ville portuaire et son hinterland**

45. fait observer qu'une part significative des limitations que connaît le développement des ports maritimes européens découle de l'insuffisance de leurs connexions de transport avec leur hinterland, laquelle entrave l'efficacité du transport et des chaînes logistiques; encourage, pour cette raison, une meilleure connexion des ports et des zones portuaires avec tous les autres modes de transport, en particulier avec le transport ferroviaire, et l'accueil d'activités à valeur ajoutée afin de contribuer au développement durable de leurs territoires;

46. souligne que dans la perspective d'une logistique intégrée, la réalisation d'un réseau de transport efficace implique nécessairement de créer des plateformes logistiques à l'intérieur des terres, destinées au dépôt, au tri et à la conservation des marchandises, mais aussi pour répondre aux exigences de l'intermodalité;

47. juge nécessaire que la Commission européenne appuie, principalement sous la forme de l'élaboration d'un cadre juridique mais aussi de nouveaux instruments financiers, les projets visant à améliorer l'accessibilité de l'hinterland à partir des ports existants ou planifiés mais aussi la qualité de la desserte des régions périphériques, insulaires et ultrapériphériques, grâce à la modernisation des liaisons de transport existantes et à la construction de nouvelles connexions dans le cadre des réseaux RTE-T et du réseau ferroviaire transeuropéen, ainsi que celui des réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E) et de télécommunications (RTE-télécoms), tout en tenant compte des besoins et des intérêts des villes portuaires en matière de transports urbains et régionaux;

48. fait observer que les régions côtières, en particulier celles où sont situés des ports, disposent d'un grand potentiel pour devenir des centres d'excellence pour les énergies renouvelables, le tourisme durable et les industries créatives, compte tenu de leurs atouts naturels. Toutefois, les zones côtières sont souvent situées dans des régions périphériques et ultrapériphériques, de sorte qu'il est nécessaire de développer des infrastructures pour les relier au cœur du marché unique de l'Union européenne, ainsi qu'au reste de la région dont elles relèvent;

#### **Aspects écologiques du fonctionnement et du développement des ports et des villes portuaires**

49. reconnaît que le fonctionnement et le développement des ports entraîne de nombreux et graves problèmes environnementaux qui ne touchent pas seulement les villes portuaires, mais aussi toutes les régions côtières et fluviales, et parmi lesquels figurent la perturbation de l'équilibre des berges et leur aménagement, la pollution des eaux, la dégradation des écosystèmes aquatiques, et à l'échelon local, la production de déchets parfois dangereux, les menaces bactériologiques, le bruit et les émissions nocives dans l'atmosphère;

50. rappelle que les zones portuaires et les industries côtières ou riveraines désaffectées sont d'ordinaire fortement polluées et requièrent une régénération environnementale qui doit tout particulièrement bénéficier d'une aide dans le cadre de programmes et de projets d'ampleurs diverses en faveur de l'environnement, et notamment de ceux liés à la protection de l'environnement maritime ou fluvial et à celle du littoral ou des berges. Ce constat vaut en particulier pour les terminaux de transbordement de pétrole, de produits pétroliers et de gaz naturel, ainsi que pour les installations de transformation connexes qui représentent des menaces particulières pour l'environnement;

51. souligne que la construction de nouveaux terminaux de transbordement, qui intervient en règle générale à distance des zones portuaires existantes, produit souvent de graves dégâts écologiques; de ce fait, il s'impose de procéder à une planification particulièrement soignée à laquelle prennent part les pouvoirs publics locaux et régionaux, les parties intéressées au sein de la société et les organisations écologistes, afin de minimiser ces dommages et d'assurer une éventuelle compensation environnementale;

52. estime que l'évaluation du risque et les systèmes de gestion de la sécurité dans le cadre desquels la main-d'œuvre est soutenue revêtent une importance capitale pour la pérennité de l'activité des ports et des marinas. Les ports de l'Union européenne et les zones environnantes ne peuvent se permettre aucune atteinte à leur réputation à cet égard;

53. rappelle les nouvelles obligations imposées par la directive 2014/94/UE concernant l'installation dans les ports d'infrastructures de carburants de substitution, qui exigent de mettre à disposition du gaz de pétrole liquéfié (GPL) et de l'électricité à quai avant le 31 décembre 2025. Si ces nouvelles dispositions sont pleinement justifiées du point de vue de l'environnement et de la santé des citoyens dans les villes portuaires, elles nécessitent un appui financier de l'Union européenne, qui devrait dès à présent être intégré au train de mesures relatives aux transports mais qui devra surtout être inscrit dans la prochaine période de programmation après 2020;

54. fait observer que la problématique environnementale doit être une constante de l'ensemble des programmes et projets de l'Union européenne visant à réhabiliter les villes et les zones portuaires, en lien avec les programmes et projets destinés à protéger l'environnement, et tout particulièrement l'environnement maritime et aquatique;

#### **L'intégration du port dans la vie de la ville portuaire**

55. rappelle que compte tenu des formes qu'ont acquises les zones portuaires au fil des siècles sous l'effet des contraintes techniques et économiques qui s'exerçaient alors, elles se situent d'ordinaire à proximité immédiate de l'espace du centre des villes, dont elles sont parfois la partie la plus attrayante;

56. est conscient qu'en raison de la déconcentration de nombreuses fonctions vers les zones périphériques, les centres de nombreuses villes européennes requièrent une régénération technique, économique et sociale afin d'en accroître l'attrait pour leurs habitants, le commerce, la gastronomie, les établissements culturels ainsi que les institutions publiques et sociales;

57. reconnaît les opportunités qu'offre le traitement conjoint des espaces dégradés des centres-villes ainsi que des zones portuaires et des industries côtières ou riveraines désaffectées, en ce qu'ils appellent une régénération et un appui conformément aux postulats du programme urbain et du pacte d'Amsterdam;

58. souligne l'importance cruciale que revêtent, pour la réussite de ce type de projets, l'association de la société locale et la transformation ne fut-ce que partielle de l'espace réhabilité en espace public accessible aussi bien aux résidents permanents qu'aux touristes;

59. fait observer qu'il est nécessaire, lorsque l'on procède à la régénération des zones portuaires, d'exploiter plus largement les possibilités qu'offrent les programmes et projets européens, nationaux et régionaux visant à organiser les espaces publics ainsi qu'à soutenir les sociétés locales;

#### **Planification stratégique et aménagement du territoire — La mer, le littoral, les villes et les zones portuaires**

60. reconnaît qu'une bonne gestion de la régénération des villes et des zones portuaires requiert une collaboration étroite de toutes les parties intéressées (privées, publiques et sociales) ainsi que des solutions novatrices en matière de planification stratégique et d'aménagement du territoire des zones côtières à l'échelon local et régional, pour ce qui est des étendues maritimes, des eaux intérieures, des villes portuaires et des espaces côtiers;

61. reconnaît que l'incohérence des principes et des procédures de planification stratégique et d'aménagement du territoire, ainsi que de gestion des zones portuaires, en entrave gravement la réhabilitation, ce qui appelle un appui, des échanges d'expériences et d'éventuels actes non contraignants à l'échelon de l'Union européenne;

#### **Le programme urbain de l'Union européenne et le pacte d'Amsterdam face aux problèmes des villes et des zones portuaires de diverses tailles**

62. estime que le programme urbain de l'Union européenne doit tenir compte des disparités géographiques et fonctionnelles des villes, et notamment des problèmes spécifiques de développement des villes portuaires; il convient de les compléter dans la suite des travaux menés pour les mettre en œuvre;

63. se félicite de pouvoir constater que ces deux documents consacrent le principe de partenariat et de participation déterminante des pouvoirs publics municipaux, des acteurs de la société civile, des institutions productrices de connaissances et créatrices d'innovation, ainsi que des entreprises;

#### **CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS FINALES**

64. affirme que si les problèmes des ports et des villes portuaires relèvent principalement de la responsabilité des autorités régionales et nationales, une coopération et un soutien efficaces à l'échelon de l'Union européenne peut comporter des avantages. Il importe de poursuivre le développement des différents réseaux transeuropéens, RTE-T, RTE-E et RTE-télécoms, en mettant particulièrement l'accent sur la modernisation des liaisons de transport et en donnant la priorité au réseau ferroviaire transeuropéen, sans exclure la possibilité, s'il y a lieu, d'établir de nouvelles connexions;

65. recommande que les politiques de l'Union européenne en matière de transports, d'économie maritime, de protection de l'environnement maritime et aquatique prennent en compte les défis liés au développement des ports et des villes portuaires;
66. préconise de tenir compte des caractéristiques propres au fonctionnement et au développement des villes portuaires au cours des travaux menés pour mettre en œuvre le programme urbain et le pacte d'Amsterdam;
67. attire l'attention sur la nécessité d'étendre et d'améliorer les connexions avec le transport ferroviaire des ports et des villes portuaires des régions périphériques.

Bruxelles, le 8 février 2017.

*Le président  
du Comité européen des régions*

Markku MARKKULA

---