



## Assemblée générale de la Commission Arc Atlantique

14/15 juin 2018 - Comillas (Cantabria-ES)

# Compte rendu de la réunion

## ACCUEIL ET INTRODUCTION

---

**Juan José Sota** accueille les participants et leur souhaite la bienvenue à Comillas. **Javier León Serrano**, Vice-Recteur en charge de la Recherche et du Transfert des connaissances à l'Université de Cantabrie, remercie à son tour les participants pour leur présence en Cantabrie.

**Eleni Marianou**, Secrétaire générale de la CRPM, rappelle aux membres de la Commission Arc Atlantique l'ensemble des outils à leur disposition pour que les choses évoluent sur les territoires pour le bien-être des citoyens.

**Sébastien Pilard** remercie la Cantabrie et excuse l'absence de la présidente des Pays de la Loire retenue par une visite ministérielle de dernière minute. Il rappelle l'engagement de sa Région dans les travaux de la Commission Arc Atlantique et remercie à nouveau le Bureau politique pour la confiance renouvelée pour le prochain mandat. Il évoque les années de transitions qui s'annoncent : une nouvelle Commission européenne, un nouveau Parlement et le Brexit. Il appelle au dialogue et au renforcement des actions, via les groupes de travail et les projets de la Commission Arc Atlantique.

**Pauline Caumont** rappelle quelques points statutaires. L'ordre du jour est validé, ainsi que le [compte rendu de la réunion plénière de la Commission Arc Atlantique d'Helsinki](#) (Octobre 2017).

Elle présente le [rapport d'activités](#) depuis l'Assemblée générale des Sables d'Olonne (Mars 2017) et le programme de travail pour 2018/2019. Elle insiste sur les points principaux des actions de la Commission Arc Atlantique. Une mobilisation politique, grâce à l'engagement de la présidence, sur le Brexit ([Note technique sur les conséquences du Brexit pour les Régions de l'Arc Atlantique](#)) et sur la pêche ([Déclaration de la Commission Arc Atlantique sur l'obligation de débarquement dans le cadre de la PCP](#)). **Pauline Caumont** rappelle les trois projets de coopération sur lesquels la Commission Arc Atlantique est impliquée : BBMBC (<https://www.bbmbc.eu/>), avec en particulier le soutien de la Région Nouvelle-Aquitaine, via le groupe de travail « Innovation » ; le projet SAFER et le projet CleanAtlantic (<http://www.cleanatlantic.eu/>). Elle conclue sur la visibilité des travaux de la Commission Arc Atlantique, via [Twitter](#), la Newsletter de la CRPM ou le site de la [Commission Arc Atlantique](#).

Enfin, **Pauline Caumont** fait le point sur les perspectives budgétaires de la Commission Arc Atlantique sur la base des documents envoyés aux membres. Trois grands points sont à retenir : favoriser l'implication des Régions qui peuvent avoir des difficultés pour se déplacer, poursuivre la dynamique autour des différents projets et continuer à étudier toutes les possibilités pour élargir le nombre de membres.

## GROUPES DE TRAVAIL DE LA COMMISSION ARC ATLANTIQUE - BILAN DES ACTIVITÉS ET ÉLECTIONS DES NOUVELLES RÉGIONS COORDINATRICES DES GROUPES

---

**Ludovic Lareynie** rappelle les travaux du groupe **Innovation** (voir [présentation](#)), notamment à travers notamment le développement du projet BBMBC. Pour l'avenir, trois orientations sont à retenir : la continuité du master [BBMBC](#), la dissémination des bonnes pratiques en matière d'innovation sur la façade atlantique, et le développement d'un nouveau projet sur les sujets d'innovation, par exemple un « Pack Océan » pour créer un module et faire un inventaire des métiers de la croissance bleue. La Région Nouvelle-Aquitaine est reconduite pour la coordination de ce groupe de travail.

**Christos Economou**, de la DG MARE, se félicite des développements et de la poursuite du projet. Il se réjouit de voir que ce projet se transforme concrètement et se multiplie à l'échelle européenne.

**Eloísa Susaeta Azcoitia**, pour le Pays Basque, fait le point pour les travaux du groupe de travail **Énergies marines renouvelables**. Elle rappelle les différentes réunions du groupe et la visite technique organisée avec la Commission Mer du Nord à Amsterdam en novembre 2017. Elle rappelle le rôle des énergies marines renouvelables dans l'économie des Régions atlantique et les synergies possibles. Le Pays Basque est reconduit pour la coordination de ce groupe de travail.

**Pauline Caumont** fait le point pour le groupe de travail **Tourisme et culture atlantiques**. En l'absence de candidature pour la coordination de ce groupe, elle propose de le mettre en veille jusqu'à nouvel ordre.

**Vanessa Charbonneau** fait la présentation du groupe de travail **Pêche et aquaculture**, et rappelle les activités ainsi que la [Déclaration de la Commission Arc Atlantique sur l'obligation de débarquement dans le cadre de la PCP](#). Elle énonce les priorités pour l'avenir : la défense d'un cadre communautaire favorable et d'une politique communautaire de la pêche adaptée aux réalités des Régions atlantiques. La Région Pays de la Loire est reconduite pour la coordination de ce groupe de travail.

**José Manuel San Emeterio**, Chef de projet SAFER, fait une [présentation](#) de ce projet qui est en lien avec deux priorités pour la Commission Arc Atlantique : la pêche et l'innovation. **José Manuel San Emeterio** fait un rappel des partenaires et compte sur l'engagement des Régions de la Commission Arc Atlantique.

Pour le groupe de travail **Transports**, deux candidatures (País Vasco et Cantabria) ont été présentées. La Cantabrie poursuivra les travaux en 2018-2019, et le Pays Basque poursuivra en 2019-2020. **Montserrat García**, pour la Cantabrie, précise que les orientations de la Cantabrie pour ce groupe de travail seront développées dans la session 4 sur les transports. **Eloísa Susaeta Azcoitia**, pour le Pays Basque, présente les grandes lignes de la proposition du Pays Basque : développer des actions pour renforcer l'Arc Atlantique dans le réseau européen de transports, veiller sur l'actualité communautaire des transports (transports aériens...), préparer des réponses à des consultations européennes sur les transports, présenter des projets d'intérêt pour les Régions et développer des travaux techniques sur l'Arc Atlantique. Elle rappelle que le Gouvernement Basque dispose d'un personnel spécialisé sur les transports qui pourra apporter toute son expertise sur ce sujet.

**Jesús Gamallo** présente les travaux de la Task Force **Brexit** et rappelle l'engagement de sa Région sur ce sujet. **Ángel L. Sánchez Muñoz**, Secrétaire général de l'action extérieure de l'Andalousie, se félicite des travaux sur le Brexit et sur la pêche, deux sujets chers à sa Région. La Galice est reconduite pour la coordination de cette Task Force.

**Sébastien Pilard** conclue par une synthèse des orientations des groupes de travail et se félicite de leur dynamisme.

## INTERVENTION DU PRÉSIDENT DE LA RÉGION CANTABRIE

---

**Miguel Ángel Revilla**, Président du Gouvernement de Cantabrie, salue les participants et se réjouit de leur présence dans sa Région de Cantabrie. Il rappelle l'engagement de la Cantabrie pour la défense de la mer de Cantabrie et insiste sur l'importance de la défense de l'environnement, en réponse aux défis climatiques. En référence au marquis de Comillas et à son influence sur cette petite ville de Cantabrie, il précise que sa Région, et Comillas en particulier, a été le premier lieu en Espagne à fournir l'énergie électrique aux citoyens. D'où l'importance des thématiques liées à l'énergie pour la Cantabrie. Même si la Région dispose d'atouts importants - aéroport international, grand port maritime, universités, industries dynamiques, etc. -, la connectivité avec Madrid, via une liaison ferroviaire, fait toujours défaut. Il souligne également l'importance de la lutte contre la désertification des espaces ruraux. Enfin **Miguel Ángel Revilla** conclue sur l'attachement et l'engagement de sa Région au projet européen.

## FUTURS PROGRAMMES INTERREG AU SERVICE DE LA STRATÉGIE ATLANTIQUE

---

Introduction par **Juan José Sota Verdión**, Conseiller du Gouvernement de Cantabrie pour l'économie, le développement et l'emploi. Il enjoint la Commission Arc Atlantique à apporter sa contribution à la Communication de la Commission européenne du 29 mai sur la Coopération Territoriale Européenne (CTE). Il souligne en particulier la nécessité de renforcer la coopération maritime. La Stratégie atlantique ne répond pas à toutes les attentes, le problème principal étant l'absence de financement direct. Les Stratégies Macro Régionales sont des instruments politiques, avec des objectifs plus amples que pour la CTE.

**Pauline Caumont**, modère la session et présente les intervenants en ouvrant la discussion sur les trois thèmes suivants :

- 1) Comment améliorer le lien entre la stratégie atlantique et les programmes Interreg dans l'espace?
- 2) Quels mécanismes de coopération avec le Royaume-Uni?
- 3) Et comment simplifier les programmes Interreg?

**Sandra Tavares da Silva**, membre exécutif de l'autorité de gestion du programme Espace atlantique (Région Norte-PT) introduit son propos en rappelant les éléments clés du programme Interreg Espace Atlantique : promouvoir la cohésion économique et sociale et soutenir les Régions côtières atlantiques. Elle souligne la longue tradition de coopération entre les Régions depuis le projet pilote ATLANTIS qui a ouvert la voie au programme Interreg Espace atlantique. Depuis le programme a obtenu de grands résultats malgré un petit budget (140 M€ de FEDER). Pour l'avenir, elle souligne des pistes d'importance : une meilleure connexion avec le public, un renforcement de la gouvernance du programme, plus de liens avec la Stratégie Maritime Atlantique.

**Juan Llanes**, membre exécutif de l'autorité de gestion du programme SUDOE (Gouvernement de Cantabrie-ES), remercie dans sa [présentation](#) la Commission Arc Atlantique de l'invitation et présente rapidement le programme SUDOE. Il souligne la stabilité des structures de gestion qui a été un facteur de succès, ainsi que la bonne dynamique de coopération. Le programme lancera un 4<sup>ème</sup> appel à projet avant la fin de la période de programmation sur des projets de capitalisation.

**Fernando de la Peña López**, pour le ministère espagnol des affaires étrangères, présente le point de vue de l'« *Atlantic Strategy Group* » (ASG). Il remercie la Commission Arc Atlantique pour son appui, ainsi que pour sa participation active au groupe ASG. Le plan d'action de la stratégie atlantique, mis en place en 2013, est en cours de révision. Sur la question du financement, il indique qu'un financement plus direct aurait pu avoir plus d'impact. Il remercie la DG Mare et la DG Regio pour leur appui donné à la stratégie. Il appelle à la création d'un fonds exclusif pour financer la stratégie atlantique, ou à la mise en place de bonus dans les programmes existants. Il lance un appel à la Commission pour trouver des solutions.

**Pauline Caumont** remercie les intervenants et ouvre un premier débat :

**Claire Le Tertre**, de la Région Bretagne, apporte son soutien à l'intervention de Fernando de la Peña en faveur de plus de budget. Dans le cadre de l'Interreg Espace Atlantique, il manque clairement des financements : 426 candidatures ont été déposés au 1<sup>er</sup> appel du programme, très peu ont pu être financés. Il faut plus de moyens pour soutenir cette stratégie. Elle propose aussi de préparer un guide présentant l'ensemble des financements disponibles pour les acteurs dans le cadre de la stratégie.

**Mikel Anton**, du Pays Basque, souscrit également à l'intervention de la Bretagne et du représentant du gouvernement espagnol : un fonds pour la stratégie atlantique serait très utile. Une autre option serait d'avoir des lignes dédiées au financement dans les programmes européens. Toutes les Régions de la Commission Arc Atlantique partagent cet avis.

**Eleni Marianou**, Secrétaire générale de la CRPM, note néanmoins que la mise en place d'un fonds dédié semble difficile dans la mesure où les nouveaux règlements sont déjà publiés. Elle souligne la possibilité de mettre en place des mesures incitatives tels que des bonus de cofinancement. Permettre aux projets de financer des infrastructures serait également une initiative positive, ou bien une plateforme d'investissement en lien avec la stratégie. Il est nécessaire de mieux connecter les programmes et la stratégie afin que cette dernière ne soit pas une coquille vide.

**Elina Hakonen-Meddings**, Chef d'unité adjoint - DG REGIO de la Commission européenne exprime son plaisir d'être parmi de grands supporteurs de la politique de cohésion, de la coopération territoriale européenne, et en particulier du programme Espace Atlantique. Face aux immenses défis, la coopération doit être la réponse. Concernant la prochaine période de programmation, une légère augmentation du budget général de l'UE est prévue avec une importance accrue donnée à la recherche et développement, ainsi qu'aux jeunes.

- ☞ Concernant la [politique de de cohésion](#), la proposition budgétaire s'élève à 330 milliards d'euros, ce qui représente une diminution d'environ 10% par rapport à la période actuelle. Elle reste destinée à toutes les Régions, avec un focus particulier sur les Régions les plus pauvres.
- ☞ Concernant [la simplification](#), des propositions radicales ont été faites. Les règlements sont plus courts, et 7 fonds partagent une réglementation commune. La désignation des autorités de gestion

sera également simplifiée. Il n'y aura plus de rapport annuel pour les programmes annuel afin d'alléger les procédures administratives. En termes de paiement, la Commission préconise l'option de paiement simplifiée en fonction des résultats des projets. Les objectifs thématiques ont été réduits de 11 à 5.

- Concernant la politique de coopération : le budget reste identique, à 9.5 milliards d'Euros en prix courant. Les programmes transfrontaliers seront concentrés sur les frontières terrestres. La plus grosse part du budget ira à cela. La Commission propose de renforcer la coopération maritime en la concentrant sur les bassins maritimes : 6 bassins auront leurs propres programmes : Arctique, Atlantique, Mer du Nord, Baltique, Méditerranée, Adriatique et Ionienne. Elle souligne que la coopération maritime sera renforcée dans la prochaine période. L'objectif est d'éviter la fragmentation et le chevauchement des programmes. Les programmes transnationaux seront alignés aux stratégies macro-régionales et stratégies maritimes. Il y aura une composante spéciale pour les Régions Ultra-Périphériques, ainsi que pour les *Smart Spécialisation* afin de faciliter la coopération interrégionale sur la base des S3.
- Ces propositions sont en discussion au Conseil entre les États membres, ainsi qu'au Parlement européen. La Commission espère une approbation avant les élections du mois de mai 2019.

**Christos Economou**, Chef d'unité en charge des stratégies de bassin maritime - DG MARE de la Commission européenne, exprime son plaisir d'être parmi les membres de la Commission Arc Atlantique, une communauté de Régions très active qui propose des idées enrichissantes. Du côté de la DG Mare, le plan d'action de la stratégie atlantique est en cours de révision. L'objectif est « mieux penser » et de « faire mieux » avec la stratégie. Il insiste sur la nécessité de reconnaître l'intérêt de la stratégie dans la mise en réseau de parties prenantes, ce qui a abouti à de nombreux projets. À titre d'exemples dans les « Blue Calls » lancés par la DG Mare, parmi les 13 projets sélectionnés, 8 impliquent des partenaires atlantiques. Ce sont des signes positifs.

- En ce qui concerne la révision à mi-parcours, la DG Mare trouve que le contenu du plan d'action est trop général et qu'il doit être précisé. Les Régions doivent aider à identifier où sont les besoins, dans quels secteurs, afin de mieux orienter les fonds des différents programmes. Des ateliers nationaux sont en préparation et la CRPM aide activement à leur organisation. Enfin il souligne l'impossibilité réglementaire de créer un nouveau fonds pour la Stratégie, mais reste la possibilité d'influencer les futurs fonds.
- Concernant la gouvernance, il y a une différence entre macro-régions et stratégie maritime. La Commission met en œuvre la demande des États et les États ont demandé une stratégie maritime. Cela pourrait changer si les États le souhaitent.
- Concernant le mécanisme d'assistance de la stratégie, une 3<sup>ème</sup> phase sera mise en place en juillet. Un livret présentant les différents fonds disponibles pour toutes les parties prenantes est une bonne idée ; la DG Mare peut demander cela au mécanisme d'assistance.
- Il conclut en indiquant que la DG Mare est très impliquée pour augmenter les budgets disponibles pour la Stratégie atlantique. Leur souhait est d'avoir un meilleur plan d'action et M. Economou partage nos efforts en ce sens.

**Pauline Caumont** remercie les intervenants pour leurs interventions complètes et très informatives. Elle souligne ce qui a été mentionné concernant la Commission Arc Atlantique. C'est en effet un forum de Régions très actives qui permet de transmettre les informations au niveau européen concernant ce qui est réellement attendu en Région afin d'aligner les fonds avec les besoins sur les territoires. Elle ouvre un second temps de débat.

**Ludovic Lareynie**, de la Région Nouvelle Aquitaine demande des précisions concernant le mécanisme transfrontalier européen. Cela semble une réelle avancée mais il se demande quelles applications concrètes cela peut avoir. Sera-t-il possible de financer des infrastructures ?

**Elina Hakonen-Meddings** répond que la coopération maritime transfrontalière pourrait être un sous-programme avec un Secrétariat Technique Conjoint séparé, dans le cadre d'un programme transnational.

**Eleni Marianou** s'interroge sur la raison de déplacer la coopération transfrontalière maritime vers les programmes transnationaux. Comment s'assurer que les coopérations actuelles vont perdurer ?

**Elina Hakonen-Meddings** précise qu'il s'agit de la conclusion tirée d'études et d'évaluations des programmes. Certains programmes ont des priorités très similaires et la Commission Européenne

souhaiterait éviter que les porteurs de projets aient l'opportunité de soumettre un même projet dans des programmes différents. Sur la base des réductions de budget liées au Brexit, la DG Regio s'est demandé comment renforcer l'impact de la CTE. Sur la base de différentes études, il nous a paru logique de renforcer la coopération maritime à l'échelle des bassins maritimes européens. Reste la possibilité dans le règlement de mettre en place des « sous programmes » avec des comités de pilotages distincts. L'intention de la Commission n'est pas de stopper la coopération maritime transfrontalière, mais de lui donner une dimension plus stratégique.

**Ángel L. Sánchez Muñoz**, Secrétaire général de l'action extérieure de l'Andalousie, soutient la coopération territoriale maritime interne et externe. La coopération maritime est plus compliquée car elle dépend d'opérateurs privés. L'Andalousie a des coopérations avec le Maroc qui a eu des résultats excellents pour l'Espagne et l'Europe. Cette coopération est nécessaire et elle doit se poursuivre.

**Elina Hakonen-Meddings** indique que, pour la prochaine période, il est prévu de renforcer la dimension externe de la coopération avec les pays voisins et les pays candidats à l'entrée dans l'UE.

En conclusion, **Sébastien Pilard** remercie infiniment tous les intervenants pour ces débats de fond qui ont été très enrichissants. De nombreux changements annoncés intéressent les Régions et la Commission Arc Atlantique va suivre de très près leur évolution.

## POUR UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ DES RÉGIONS ATLANTIQUES DANS LA PÉRIODE POST-2020

---

### Introduction et présentation du bilan du groupe de travail « Transports » de la Commission Arc Atlantique :

**Juan José Sota Verdion** Conseiller du Gouvernement de Cantabrie pour l'économie, les finances et l'emploi, rappelle le poids important que représente le port de Santander dans le PIB de la Cantabrie et pour son développement. Sa connexion avec le réseau ferré vers le sud et l'est est fondamentale.

**Francisco Martín Gallego**, Conseiller du Gouvernement de Cantabrie pour l'innovation, l'industrie et le commerce, rappelle que le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) s'est jusqu'alors attaché à financer les corridors à hauteur de 95% de son enveloppe. Au sein de la CRPM, la Cantabrie a milité pour une meilleure répartition géographique du financement européen.

- [Cf. Documents de travail de la CRPM et de la Commission Arc Atlantique](#)

Il se félicite de l'agrandissement du corridor atlantique et méditerranée au bénéfice des Régions atlantiques, ainsi que de la nouvelle possibilité offerte de financer une liste de projets de transport transfrontalier. Il souhaite que la Commission Arc Atlantique continue de défendre l'extension de la voie ferroviaire cantabrique vers les trois villes principales basques.

Il présente les prochaines étapes du groupe, synthèse des propositions de la Région du Pays basque et Cantabrie, co-présidant le groupe :

- **Mettre en valeur les autoroutes de la mer** comme moyen de connecter l'Irlande au continent dans un contexte de Brexit, mais aussi comme outil pour opérer la transition énergétique (projet de GNL, MedAtlantic Ecobonus). Le transport maritime ne concurrence pas le transport terrestre mais le complète ;
- **Développer une carte alternative des corridors** ;
- **Aboutir à un discours commun** entre les Régions de l'Atlantique qui font partie du réseau central et celles qui font partie du réseau global ;
- **Défendre le principe de cohésion territoriale** (Art. 4 du MIE) ;
- **Travailler sur une déclaration politique** sur le TEN-T et le CEF II ;
- **Planifier une rencontre entre les responsables transport** des Régions atlantiques à Bruxelles ou en Cantabrie, un « Forum des régions atlantiques pour le futur de la politique de transport européen » afin de signer une déclaration commune ;
- **Organiser des réunions politiques** pour présenter cette déclaration aux institutions.

Le débat qui suit est modéré par **Patrick Anvroin**, Directeur à la CRPM en charge des transports, qui fait une [présentation](#) sur les enjeux de la proposition de règlement de la Commission européenne sur le MIE et les prochaines étapes de *lobbying* à l'échelle de la CRPM.



**Isabelle Maes**, Conseillère du coordinateur du Corridor atlantique à la DG MOVE de la Commission européenne (*intervention à distance*) présente les éléments essentiels du futur de la politique européenne des transports :

- ☛ **Sur le budget** : le fonds sur la mobilité militaire fait pleinement partie du MIE II. En prenant en compte le fonds de cohésion, le budget CEF II en augmentation de 14%, ce qui est très positif dans le contexte du Brexit. Le fonds pour la mobilité militaire contribuera au développement d'infrastructure et l'augmentation des performances techniques du réseau, au bénéfice des militaires et des civils.
- ☛ **Sur le règlement MIE** : il existe une enveloppe générale et une enveloppe cohésion qui fonctionnera d'une manière différente. 70% de l'enveloppe cohésion sera dépensée jusque 2023, en respectant les parts nationales. À l'issue de cette date, l'enveloppe non dépensée et les 30% restant seront mis en concurrence entre les pays éligibles au fonds de cohésion. Le fonds de cohésion permettra un cofinancement de 85% pour les projets transfrontaliers et de 70% pour le reste. Pour l'enveloppe générale, les projets comprenant une connexion transfrontalière et/ou avec une ultra-périphérie seront cofinancés à 50% ; les autres à 30%. Il en va de même pour le fonds de mobilité militaire. Les autoroutes de la mer ne sont pas considérées comme des éléments transfrontaliers.
- ☛ **L'annexe 1 du MIE** : les corridors ont été étendus et reprennent certains amendements de la CRPM. Les amendements rejetés le sont pour des raisons légales, car ils comprenaient des tronçons du réseau global, non éligibles. Pour des raisons budgétaires, la Commission européenne s'est aussi limitée à n'augmenter que de 15% la taille (en kilomètre) du réseau de corridor.

**Ben Breen**, Économiste - IMDO (*Irish Maritime Development Office*), fait une [présentation](#) du contexte irlandais en matière de transport. Les ports irlandais font l'objet d'une politique spécifique à l'échelle nationale (2013). Trois ports ont concentré les investissements : Dublin, Cork, Shannon. Actuellement les ports irlandais font face à plusieurs défis :

- La dépendance des imports irlandais à l'égard du transport maritime ;
- Le Brexit et le ralentissement des procédures douanières avec le Royaume-Uni ;
- Le Brexit et les modifications des routes empruntées par les marchandises.

Ces dernières années, les ports irlandais ont su s'adapter en développant de nouvelles connexions avec Zeebrugge, Rotterdam, Santander. Ces démarches vont se poursuivre pour intégrer les ports irlandais et les ports européens.

**Felipe Piña**, Directeur Général des Transports et de la Communication du Gouvernement de la Cantabrie, détaille dans sa [présentation](#) les cinq axes qui guident la stratégie régionale en matière de transport: le rapprochement social des citoyens et leur ouverture sur l'Europe, le développement de la société d'information au service de la qualité du service des transports, une mobilité durable, le développement du transport public (terrestre, aérien et maritime), le développement de l'intermodalité. La question de l'accessibilité est importante pour la Cantabrie qui est peuplée surtout sur les côtes, alors que les zones rurales se dépeuplent. À noter également qu'en période estivale, la population quadruple sur les côtes.

☛ Débat avec les participants

**Pauline Caumont** questionne Isabelle Maes sur les délais d'adoption du CEF II. En réponse, **Isabelle Maes** a précisé que la DG MOVE ne les connaît pas mais souhaiterait que le processus se finalise en milieu d'année 2019 avant les élections du Parlement européen. Le premier appel à projet dans le cadre du CEF II aura lieu en 2021. Le CEF II n'aura pas d'impact sur la période de programmation actuelle.

**Pauline Caumont** interroge Ben Breen sur les raisons de l'ouverture d'une ligne Cork-Santander. **Ben Breen** a répondu que le Brexit n'était pas l'unique raison. Il a rappelé qu'une route peut créer de nouvelles opportunités pour les entreprises et donc consolider à plus long terme sa viabilité. Il a souligné l'importance des connexions entre ports et l'hinterland, c'est le cas notamment pour la durabilité de la liaison Cork-Santander.

**Michel Caniaux**, porteur du projet **Via Atlantica** rappelle le travail de son association pour relier la façade atlantique à la ligne Lyon-Turin. Il a proposé aux régions de la Commission Arc Atlantique de soutenir ce projet dans le cadre de la révision du RTE-T. **Sébastien Pilard** et **Pauline Caumont** ont rappelé que la première étape avait été la révision du CEF et la connexion de chaque région atlantique aux corridors. À terme, le Lyon-Turin pourrait être soutenu si les Régions de la Commission Arc Atlantique en font la demande au secrétariat.

## APPROBATION DE LA DÉCLARATION POLITIQUE DE LA COMMISSION ARC ATLANTIQUE ET PROCHAINES ÉTAPES

---

**Pauline Caumont** fait la présentation de la [Déclaration politique 2018](#) et rappelle le rôle de ce document dans nos discussions avec les institutions communautaires. Elle présente les amendements à débattre suite aux débats lors de la réunion du Bureau politique de la veille.

Elle termine en rappelant les prochaines dates importantes pour la Commission Arc Atlantique :

- 18 octobre 2018: réunion de la Commission Arc Atlantique dans le cadre de l'Assemblée générale de la CRPM (Madeira-Portugal)
- Printemps 2019: Assemblée générale de la Commission Arc Atlantique (Date et lieu à confirmer)

**Sébastien Pilard** clôture la réunion, en remerciant les participants pour leur présence à Comillas. Il remercie la Cantabrie pour l'organisation de cette Assemblée générale dans un cadre particulièrement impressionnant et agréable. Il remercie également les équipes de la Commission Arc Atlantique, ainsi que celles de la Cantabrie qui ont rendu possible l'organisation de cet évènement.