

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 15.10.2009
COM(2009)540 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN,
AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES
RÉGIONS**

**RAPPORT SUR L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA POLITIQUE MARITIME
INTÉGRÉE DE L'UE**

{SEC(2009)1343}

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

RAPPORT SUR L'ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA POLITIQUE MARITIME INTÉGRÉE DE L'UE

1. INTRODUCTION

La politique maritime intégrée de l'UE (PMI) se présente comme une nouvelle approche favorisant le développement optimal et écologiquement viable de toutes les activités liées à la mer. Elle confirme la vision selon laquelle l'élaboration conjointe des politiques relatives aux océans et aux mers permet à l'Europe de tirer des avantages majeurs de celles-ci avec une incidence mineure sur l'environnement. Les institutions, les États membres et les régions de l'UE ont établi des structures de gouvernance pour que les politiques liées à la mer ne soient plus mises en place de manière isolée et qu'elles tiennent compte des rapports et des synergies existant avec d'autres domaines politiques. Les parties prenantes ont confirmé le grand intérêt manifesté au cours du vaste processus de consultation de 2006-2007 en faisant de la PMI une politique de l'UE recourant particulièrement à une approche ascendante. Des instruments intersectoriels tels que la planification de l'espace maritime, la surveillance intégrée et la connaissance du milieu marin ont enregistré des progrès tangibles et devraient améliorer sensiblement la gestion de nos océans. Les politiques sectorielles de l'UE en rapport avec nos mers et côtes, telles que la politique de la pêche, des transports, de l'environnement, de l'énergie, de l'industrie ou de la recherche, ont fortement évolué vers une plus grande intégration et cohérence. La Commission a par ailleurs posé les premiers jalons d'une mise en œuvre de la PMI au niveau régional. En résumé, la PMI de l'UE est en train de changer le regard des Européens sur leurs mers et océans, et réaffirme l'importance stratégique des régions maritimes et côtières du continent.

Lors de l'approbation de la PMI et du livre bleu¹, le Conseil européen du 14 décembre 2007² a demandé à la Commission de présenter, dans les deux ans, un rapport sur les réalisations de la politique. La présente communication résume ces réalisations et fixe le cap de la prochaine étape de la PMI. Elle met aussi en évidence la manière dont la concertation dans la définition des politiques relatives à la mer, à l'activité maritime et aux zones côtières peut aider à relever les défis posés par la crise économique actuelle et par la nécessité de prendre des mesures décisives face aux changements climatiques et à la dégradation de l'environnement. Le livre bleu d'octobre 2007 établit un plan d'action ambitieux. Il présente de nouvelles méthodes de travail, des instruments transversaux et un large éventail d'actions spécifiques visant à améliorer l'économie maritime, à protéger le milieu marin et à restaurer son équilibre, à renforcer la recherche et l'innovation, à encourager le développement des régions côtières et ultrapériphériques, à jouer un rôle moteur dans les affaires maritimes internationales et accroître la visibilité de l'Europe maritime.

Le cadre offert par la PMI a pour finalité quatre objectifs majeurs (déjà en cours de réalisation), à savoir:

¹ «Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne», COM(2007) 575 final du 10.10.2007 et SEC(2007) 1278 du 10.10.2007.

² 16616/1/07 REV 1.

- promouvoir l'intégration de structures de gouvernance plus larges et davantage fondées sur la coopération;
- créer un socle de connaissances et des instruments transversaux afin de mettre en œuvre des politiques intégrées;
- améliorer la qualité des politiques sectorielles par une recherche active de synergies et davantage de cohérence entre les différents secteurs;
- tenir compte, lors de la mise en œuvre des objectifs ci-dessus, des spécificités des mers régionales entourant l'Europe en adoptant des solutions sur mesure.

La mise en œuvre du plan d'action a progressé de façon satisfaisante. Parmi les 65 actions prévues par le plan, 56 ont été lancées ou ont été réalisées (la plupart sous la forme d'actes de la Commission ou du Conseil). Neuf actions ont fait l'objet d'initiatives diverses, même si aucun document formel n'a encore été adopté. À l'issue de la première étape, la Commission et les États membres concentrent à présent leurs efforts sur la mise en œuvre efficace des actions sur le terrain, complétées si nécessaire par des activités dans l'ensemble des domaines pertinents.

Le livre bleu et le plan d'action ont vu le jour dans un climat économique radicalement différent. La crise n'a pas épargné l'économie maritime touchée par la baisse des revenus et de l'activité. Outre les résultats obtenus jusqu'à ce jour, le présent document définit les actions futures à entreprendre en vue de permettre l'exploitation de l'indéniable potentiel de nos océans, mers et régions côtières, ainsi que de résoudre les problèmes économiques que connaissent les secteurs d'activité maritimes.

2. LA GOUVERNANCE MARITIME ET LA PARTICIPATION DES PARTIES PRENANTES

Le livre bleu préconisait une remise en question fondamentale de notre approche de la gouvernance en ce qui concerne les mers et les océans à tous les niveaux d'administration: institutions, États membres et régions de l'UE. Les acteurs politiques ont dans l'ensemble très bien réagi: deux ans plus tard, des mesures ont été prises dans toute l'Union afin de résoudre le problème de la compartimentation de plusieurs politiques liées à la mer, d'associer davantage les acteurs du secteur maritime et de déterminer les synergies entre les politiques.

2.1. Institutions de l'UE

La Commission a pris diverses mesures en faveur de l'élaboration d'une politique maritime intégrée. Un groupe de pilotage de commissaires, en place depuis 2005, a examiné toutes les principales initiatives politiques incluses dans le plan d'action du livre bleu. Des structures ont été mises en place pour réunir régulièrement les directions générales concernées en vue de déterminer des synergies et d'écartier tout manque éventuel de cohérence entre les politiques. La Commission a par ailleurs réorganisé ses services et a élargi le mandat de sa direction générale des affaires maritimes et de la pêche pour assurer une coordination générale de la politique, mettre au point, lorsque cela est nécessaire, des instruments intersectoriels, et tenir compte des spécificités régionales.

Le Conseil a montré un vif intérêt en faveur de la PMI. Dans ses conclusions du 8 décembre 2008³, il a reconnu le caractère transversal de la PMI en la plaçant à l'ordre du jour du Conseil «Affaires générales et relations extérieures», et a réaffirmé «qu'une approche intégrée des questions maritimes constitue un objectif majeur, compte tenu de la nécessité de renforcer les synergies, la cohérence et la valeur ajoutée des actions sectorielles entreprises par l'Union européenne, en les intégrant dans une vision globale des mers, des océans et de leurs littoraux, en tenant compte des spécificités régionales (...)».

Sur le plan institutionnel, la participation active du Conseil et des États membres est assurée dans les travaux du Conseil «Affaires générales» et au travers des groupes de contact de la PMI présents dans les États membres. Ces groupes garantissent un emploi optimal des compétences existantes dans les administrations nationales, une prise en compte attentive des besoins spécifiques des États membres et des régions côtières et la réalisation d'un consensus politique accompagné d'une transparence et d'une influence maximales.

Le soutien et l'accueil réservés par le Parlement européen à la politique maritime ont été très positifs⁴. Les questions relatives à la politique maritime sont toutefois encore traitées séparément par un certain nombre de commissions et de structures.

Le Comité des régions a insufflé un élan positif à la PMI. La Commission a notamment pris note de son avis sur le livre bleu⁵ qui contient d'importantes contributions pour les travaux futurs. Le récent avis du Comité des régions «Paquet maritime et côtier»⁶ est un précieux exemple de la façon dont des intérêts divergents peuvent être liés de manière cohérente, complémentaire et synergétique.

Le 14 avril 2008⁷, le Comité économique et social européen a émis un avis apportant un soutien fort à la PMI.

2.2. Les États membres

À l'époque du livre vert, il n'existait, au niveau des États membres, que peu d'initiatives en faveur d'approches intégrées. Deux pays, la France et les Pays-Bas, avaient signalé qu'ils disposaient de la structure administrative nécessaire à l'organisation de la coordination des affaires maritimes. Le Portugal avait alors déjà entrepris des actions concrètes en faveur d'une stratégie pour l'océan.

D'importants progrès ont été réalisés depuis lors et d'autres États membres ont pris des initiatives en faveur de l'intégration de la politique maritime et échangent de plus en plus leurs meilleures pratiques en matière d'approches de politique maritime intégrée. Celles-ci respectent complètement les lignes directrices publiées en juin 2008⁸ par la Commission et portent sur des changements au niveau de l'organisation et/ou de la mise au point de stratégies intégrées à long terme pour le développement durable des secteurs maritimes et des régions côtières.

³ 16503/1/08 REV 1.

⁴ En particulier dans le rapport du parlementaire européen Willi Piecyk, décédé depuis lors: A6-0163/2008 (commission des transports et du tourisme).

⁵ CdR 22/2008 final, adopté le 9 avril 2008.

⁶ CdR 416/2008 final, adopté le 17 juin 2009.

⁷ JO 2008/C 211/07

⁸ COM(2008) 395 final du 26.6.2008.

Il y a lieu de citer des exemples importants comme le «*Nationaal Waterplan*» aux Pays-Bas, le «Grenelle de la Mer» en France, le «*Entwicklungsplan Meer*» en Allemagne, la législation suédoise relative à une politique maritime cohérente, le projet de politique maritime interdépartemental de la Pologne et le projet de loi maritime «*Marine Bill*» du Royaume-Uni.

L'Irlande, le Portugal et la Slovénie ont également décidé de s'engager dans cette direction. Des activités apparentées ont été signalées en Belgique, en Bulgarie, en République tchèque, au Danemark, en Italie, en Grèce, en Finlande et en Espagne.

2.3. Les régions

Depuis le début, les régions côtières ont été des partenaires à part entière de la PMI. Elles sont les mieux placées pour déterminer les éléments nécessaires à la mise en œuvre de la politique au niveau local et au niveau de chaque bassin maritime. Elles ont aussi fait preuve d'une grande capacité à travailler avec leurs autorités nationales et avec les régions des autres États membres pour promouvoir des solutions intégrées aux questions liées à la mer. La conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM), qui rassemble approximativement 160 régions d'Europe, suit de près l'évolution du plan d'action en participant régulièrement aux réunions du groupe de travail Aquamarina créé dans le but de promouvoir les actions de la PMI au niveau régional.

Trois initiatives majeures méritent ici d'être soulignées:

- le premier plan d'action régionale sur la politique maritime intégrée – la stratégie maritime des Asturies⁹ et le plan d'action maritime de Schleswig-Holstein¹⁰.
- la Charte des espaces côtiers bretons du 29 avril 2009¹¹.
- l'atlas «Espace Manche, un monde en Europe»¹², publié en novembre 2008 par l'Arc Manche, est un exemple de bonne pratique en matière de documentation des relations maritimes transnationales.

La Commission connaît d'autres régions qui suivent des pratiques innovantes intégrées en matière de gouvernance des régions côtières et de la mer et leur apporte tout son soutien.

2.4. Les parties prenantes

Depuis leur participation exceptionnelle au processus de consultation qui s'est déroulé en 2006, les parties prenantes ont joué un rôle important dans la mise en place d'une politique maritime intégrée pour l'UE. Les acteurs au niveau des régions, des entreprises et des ONG ont été les premiers à soutenir la nécessité de réunir les politiques de l'UE liées à la mer, à l'activité maritime et aux régions côtières. Leurs contributions ont offert une base pour le développement de concepts et d'outils innovants.

Le CRPM mentionné précédemment, le Forum des industries maritimes¹³ (FIM) qui représente actuellement 25 associations professionnelles du secteur maritime, et le réseau

⁹ Voir «Info regio panorama», n° 23, Septembre 2007, ISSN 1608-389X.

¹⁰ Landesinitiative Zukunft Meer, voir <http://www.schleswig-holstein.de>

¹¹ Charte des espaces côtiers bretons, voir <http://www.bretagne.fr/>

¹² Espace Manche : un monde en Europe, voir <http://www.arcmanche.com>

européen de pôles d'activités maritimes («clusters»)¹⁴ ont été des partisans actifs de la PMI de l'UE. D'importantes ONG environnementales participent aussi activement au processus de la PMI.

La conférence des parties concernées de la Journée européenne de la mer est devenue l'événement annuel qui permet des échanges hautement productifs entre les différents acteurs¹⁵. La Commission continuera à soutenir la participation accrue des parties prenantes à l'événement. Les acteurs du secteur seront dans le même temps encouragés à organiser à nouveau des événements décentralisés autour de la Journée européenne de la mer du 20 mai qui refléteront les contributions nationales, régionales et locales à la PMI.

Il y a eu récemment des signes très encourageants démontrant que les parties prenantes de la PMI mettent en place leurs propres structures d'échange présentant un caractère plus permanent. Alors que la communauté des chercheurs, les organisations régionales, les industries maritimes et les ONG environnementales ont traditionnellement leurs propres voies de communication avec les institutions de l'UE, le dialogue public entre les différents groupes d'intérêt faisait défaut. La Commission renforcera son soutien à l'auto-organisation des parties prenantes dans l'ensemble des secteurs.

3. INSTRUMENTS INTERSECTORIELS

Le livre bleu a mis en évidence la nécessité de recourir à des instruments intersectoriels pour consolider la PMI, tels que: la planification de l'espace maritime, la surveillance maritime intégrée et la création d'un socle de connaissances du milieu marin. La mise au point de ces trois instruments a bien progressé, ce qui a permis d'obtenir des premiers résultats d'importance.

3.1 Planification de l'espace maritime (PEM) et gestion intégrée des zones côtières (GIZC)

L'accroissement de l'activité sur les mers entraîne une augmentation des rivalités d'intérêts pour l'utilisation d'espaces marins limités. La PEM est un instrument majeur qui permet d'équilibrer les intérêts des différents secteurs et de parvenir à une exploitation durable des ressources marines, en se fondant sur une approche écosystémique. Ce processus offre aux autorités publiques et aux parties prenantes un cadre de planification stable, fiable et ciblé pour qu'elles puissent coordonner leurs actions et garantir la meilleure utilisation possible de l'espace marin dans l'intérêt du développement économique et du milieu marin.

En 2008, la Commission a adopté une «Feuille de route pour la planification de l'espace maritime: élaboration de principes communs pour l'Union européenne»¹⁶. Elle pose dix principes fondamentaux et vise à susciter les débats sur l'évolution vers une approche commune parmi les États membres en favorisant la mise en œuvre de la planification de l'espace maritime au niveau national et au niveau de l'UE.

¹³ Voir <http://www.mif-eu.org>

¹⁴ <http://www.european-network-of-maritime-clusters.eu/>

¹⁵ Une documentation complète sur la Journée européenne de la mer 2009 est disponible à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/maritimeday/index_en.html

¹⁶ COM(2008) 791 final du 25.11.2008.

Les parties prenantes de l'ensemble des secteurs maritimes concernés ont approuvé, lors des débats organisés par la Commission en 2009¹⁷, ces dix principes fondamentaux, reconnaissant qu'ils étaient adéquats, complets et constituaient une base importante pour l'élaboration de la planification de l'espace maritime au niveau européen. La Commission a aussi lancé deux actions préparatoires dans la mer Baltique (faisant partie de la stratégie de l'UE pour la région de la mer Baltique) et dans la mer du Nord/l'Atlantique du Nord-Est, en vue de développer les aspects de la PEM touchant à la coopération transfrontalière et d'étudier le potentiel de la planification de l'espace maritime dans la Méditerranée ainsi que ses retombées économiques.

À la suite de la recommandation qui figure dans le livre bleu de la Commission et qui vise à établir un système d'échange des bonnes pratiques pour poursuivre la mise en place d'une gestion intégrée des zones côtières (GIZC), la Commission a lancé, en 2009, un projet de soutien pour encourager le partage des bonnes pratiques et promouvoir la mise en œuvre efficace de la GIZC¹⁸. À la fin de 2008, le Conseil a signé le protocole sur la gestion intégrée des zones côtières dans le cadre de la convention de Barcelone.

3.2 Intégration de la surveillance maritime

Une surveillance maritime intégrée devrait se traduire par une efficacité accrue des opérations en mer et une réduction des coûts d'exploitation. Les économies potentielles à l'échelle de l'UE sont importantes compte tenu de la nécessité croissante de repérer, suivre, intercepter et contrôler les activités illégales en mer et aussi de prévenir les accidents en mer, de repérer les rejets illicites d'hydrocarbures en mer, de contrôler les opérations de pêche et de protéger l'environnement.

À ce jour, la Commission a présenté des analyses détaillées des différentes initiatives nationales, régionales et européennes sur l'intégration de la surveillance maritime¹⁹, elle a terminé une étude sur les aspects juridiques et réglementaires de l'intégration de la surveillance maritime et a procédé à un bilan avec l'agence de défense européenne et l'État-major de l'UE en réponse à une requête du Conseil «Défense»²⁰. La Commission a par ailleurs lancé deux appels à propositions d'un montant total de 5,7 millions EUR²¹ concernant des projets pilotes sur l'intégration de la surveillance pour promouvoir une coopération plus étroite entre les autorités nationales dans la Méditerranée et dans un bassin maritime du Nord.

Ces actions ont nettement renforcé la coordination interne au sein des services de la Commission et avec les États membres sur ce sujet sensible. La communication intitulée «Sur la voie de l'intégration de la surveillance maritime dans l'Union européenne»²² s'appuie sur les travaux effectués jusqu'à ce jour et expose des principes directeurs pour la création d'un environnement commun de partage de l'information pour le domaine maritime de l'UE, fondé sur les capacités de surveillance actuelles et nouvelles, y compris les services GMES pré-opérationnels. Une large consultation entre la Commission et les États membres devra avoir lieu afin de transposer ces principes dans les politiques.

3.3 Création d'un socle de connaissances du milieu marin

¹⁷ http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/spatial_planning_fr.htm

¹⁸ <http://ec.europa.eu/environment/iczm/ourcoast.htm>

¹⁹ SEC(2008) 2337.

²⁰ COSDP 949, PESC 1366.

²¹ Appels à propositions MARE/2008/13 et 2009/04.

²² COM(2009) 538 final du 14.10.2009 et SEC(2009) 1341.

Il n'existe pas de politique maritime sans véritables données ou connaissances sur les mers et les régions côtières européennes. Jusqu'à maintenant, les connaissances du milieu marin restent très dispersées et peu rentables. Le réseau européen d'observation du milieu marin et de collecte de données (EMODNET) a pour objectif, ainsi que l'annonçait le livre bleu, de fournir une base solide de connaissances sur les mers et de réduire les coûts de gestion pour ceux qui utilisent ces données. Les bases de données existantes et les programmes d'observation doivent être évalués du point de vue de la couverture, de la résolution et de la périodicité de la collecte des données. Les données provenant de sources différentes doivent être rassemblées de manière à obtenir des données complètes et compatibles et doivent être rendues accessibles pour en faire un outil de meilleure gouvernance. D'importantes actions préparatoires sont en cours et visent à rassembler les couches de données pour l'hydrographie, la géologie, la biologie et la chimie au niveau des bassins maritimes.

Par l'intermédiaire de son service des statistiques, la Commission a récolté les données socio-économiques des bassins maritimes et a déterminé un certain nombre de défis analytiques.

Le projet d'atlas européen des mers a pour objectif de sensibiliser le public aux questions maritimes.

4. ACTIONS CLÉS DANS LES POLITIQUES SECTORIELLES

Le plan d'action prévoyait des actions sectorielles dans tous les domaines politiques liés à la mer comme le transport, l'environnement, l'énergie, l'industrie, l'emploi, la recherche, la pêche, les relations extérieures et d'autres domaines. Une attention particulière a été accordée à l'adoption d'une approche intégrée, à l'élaboration de liens entre les diverses politiques, à la détermination des synergies et à la réduction des incohérences entre les secteurs. Dans le cas de certaines politiques sectorielles, d'importantes initiatives dotées d'objectifs manifestement intégrés ont été entreprises. Leur mise en œuvre influencera directement, au cours des prochaines années, l'élaboration d'approches transversales dans le vaste cadre de la PMI. Il y a lieu de souligner deux exemples importants:

La stratégie pour la recherche marine et maritime²³ constitue la première stratégie européenne pour la promotion de la recherche marine. Cette stratégie est une première étape vers l'instauration de l'Espace européen de la recherche, qui promeut l'excellence scientifique et favorise l'innovation en Europe grâce à une meilleure intégration des efforts de recherche existants et au développement de nouvelles capacités à travers un éventail multidisciplinaire de sciences. La stratégie de recherche intégrée aidera les secteurs clés de l'économie maritime, allant du secteur de l'énergie à celui de la navigation en passant par les nouvelles biotechnologies bleues, pour atteindre directement les objectifs de la politique environnementale de l'UE.

La directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»²⁴ qui constitue le pilier environnemental de la PMI demande aux États membres de réaliser un bon état écologique pour leurs eaux marines d'ici 2020 afin de protéger les ressources fondamentales dont dépendent les activités socio-économiques liées à la mer. La mise en œuvre de cette directive bénéficiera de la poursuite de l'élaboration des instruments transversaux de la PMI, tels que la planification de l'espace maritime et EMODNET, et, en retour, soutiendra le développement de la PMI par les diverses actions qu'elle comprend, notamment par l'analyse socio-économique des activités

²³ COM(2008) 534 final du 3.9.2008.

²⁴ Directive 2008/56/CE du 17 juin 2008.

humaines liées à la mer prévue pour 2012 et qui se répétera ensuite régulièrement. La politique commune de la pêche, directement liée à cette directive, a aussi intégré l'approche écosystémique en tant que principe fondamental. En ce qui concerne les biens communs mondiaux, l'UE joue un rôle pilote dans l'élaboration de politiques au niveau planétaire et a adopté un règlement sur la protection des écosystèmes marins vulnérables de haute mer contre les effets néfastes de l'utilisation des engins de pêche de fond²⁵.

Outre ces développements intégrés dans certaines politiques sectorielles, la Commission a réussi à améliorer leur coordination et à élaborer de façon générale une approche plus stratégique en matière de prise de décision sectorielle, laquelle devrait avoir un effet positif durable et continuera à être développée.

La Commission a donc adopté, le 13 novembre 2008, une communication sur l'énergie éolienne en mer²⁶ qui détermine les défis à relever pour exploiter le potentiel de l'énergie éolienne de l'Europe. La contribution de la planification de l'espace maritime au développement durable de l'énergie en mer constitue ici un élément crucial.

Dans ses conclusions sur la politique maritime intégrée du 8 décembre 2008, le Conseil a salué cette communication comme une contribution importante à la politique maritime intégrée, en invitant à la poursuite des efforts en faveur des sources d'énergie renouvelables en mer, y compris houlomotrice, marémotrice, des courants marins et du gradient thermique²⁷.

Le financement de la politique de cohésion de l'UE pour la période 2007-2013 soutient d'importants programmes présentant clairement une dimension maritime, notamment dans les îles grecques et la mer Baltique. De plus, la politique de cohésion soutient des programmes destinés à l'ensemble des régions ultrapériphériques, prévoyant d'importantes possibilités de financement en faveur des actions du domaine maritime.

La stratégie du transport maritime 2009-2018²⁸ présente les principaux objectifs du système du transport maritime en Europe pour les prochaines années. Elle répertorie les domaines d'action clés où une intervention de l'UE renforcera la compétitivité du secteur tout en promouvant un transport maritime de qualité et en améliorant sa performance du point de vue social, de la sécurité et de l'environnement.

La communication et le programme d'action prévoyant la création d'un espace maritime européen sans barrières²⁹ prennent ici une importance particulière. Les mesures avancées qui concernent en grande partie les inspections sanitaires et douanières exigent un degré élevé de coopération intersectorielle. Elles simplifieront et accéléreront les procédures administratives auxquelles est soumis le transport maritime entre les ports situés dans l'UE et étendront le marché intérieur au transport maritime intracommunautaire. Cela permettra de promouvoir le transport maritime à courte distance en Europe et de créer de nouvelles opportunités sur le plan de la croissance et de l'emploi.

²⁵ Règlement (CE) n° 734/2008, JO L 201/8 du 30.7.2008.

²⁶ COM(2008) 768 final du 13.11.2008.

²⁷ Point 8 du document du Conseil 16503/1/08 Rev 1 du 5.12.2008.

²⁸ COM(2009) 8 final du 21.1.2009.

²⁹ COM(2009) 10 final du 21.1.2009.

En vue d'améliorer les conditions de travail des marins, des éléments de la convention du travail maritime de 2006 ont été insérés dans le droit communautaire³⁰. La Commission a également travaillé sur une réévaluation d'exclusions des travailleurs maritimes de certains volets de la législation sociale et du travail européenne.

La PMI a aussi clairement renforcé la coordination dans de nombreuses autres politiques pertinentes de l'UE, y compris dans les dispositions ayant trait à la sécurité de la navigation et des ports; à la promotion des pôles d'activités maritimes; au soutien du secteur européen de la construction navale et de l'équipement des navires comme le prévoit la stratégie LeaderSHIP 2015; au développement du tourisme durable côtier et maritime; ou à la stratégie pour l'adaptation aux changements climatiques.

D'autres initiatives sectorielles liées à la mer et proposées par la Commission, ainsi qu'une série de documents de la Commission qui ne sont pas en lien direct avec la mer mais qui contiennent cependant une dimension maritime évidente, figurent dans le document de travail des services de la Commission qui accompagne le présent rapport³¹

Enfin, la Commission ne s'est pas uniquement concentrée sur l'élaboration de mesures intersectorielles et sectorielles en faveur du développement durable des régions côtières et des secteurs maritimes. Elle a aussi accordé une attention particulière à la mise en œuvre d'une approche plus intégrée et plus stratégique en matière de prise de décision sectorielle dans le domaine de la mer, laquelle devrait avoir un effet positif durable et continuera à être développée.

5. STRATÉGIES RÉGIONALES

Les bassins maritimes européens sont extrêmement diversifiés. Leurs écosystèmes et économies ont été façonnés par une grande variété d'influences géographique, climatique, historique, politique et humaine. Alors que les grands principes de la PMI sont partout identiques, lorsqu'il s'agit de les mettre en œuvre, il est nécessaire de les traduire en des stratégies ciblées et des mesures spécifiques adaptées aux caractéristiques de chaque bassin maritime. Aussi, la Commission a adopté, pour la mise en œuvre de la PMI, une approche fondée sur les bassins maritimes dont le principe fondamental est que chaque région maritime est unique et doit faire l'objet d'une attention particulière lorsqu'il s'agit de trouver un équilibre durable entre ses différentes utilisations. De même, les spécificités environnementales des diverses mers européennes sont un élément clé de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin» qui reconnaît différentes régions marines.

Le renforcement de la coopération au sein de ces régions maritimes constitue donc un élément essentiel pour une mise en œuvre efficace de la PMI.

Des approches régionales ont jusqu'ici été mises en place par la Commission pour l'océan Arctique et la mer Méditerranée et une stratégie pour la mer Baltique a été lancée.

La communication sur «L'Union européenne et la région arctique»³² présente donc des propositions spécifiques axées sur la protection et la préservation de l'Arctique en coopération avec sa population, sur la promotion de l'exploitation durable des ressources et sur

³⁰ Directive 2009/13/CE.

³¹ SEC(2009) 1343.

³² COM(2008) 763 final du 20.11.2008.

l'amélioration de la gouvernance multilatérale. La Commission compte renforcer sa contribution au Conseil arctique et le dialogue avec les États arctiques et les parties prenantes concernées.

En juin 2009, la Commission a proposé la stratégie de l'Union européenne pour la région de la mer Baltique³³. Il s'agit de la première stratégie macrorégionale européenne qui s'attaque aux problèmes environnementaux, aux questions liées au transport et à l'énergie, au potentiel de croissance économique et aux questions de sûreté et de sécurité. La stratégie représente, avec sa forte dimension maritime et son approche intégrée, une première étape importante vers la mise en œuvre de la politique maritime intégrée dans la région de la mer Baltique. Elle contribuera à relever les défis qui se posent dans la région non seulement grâce à une coordination interne renforcée au sein des États membres, mais également au moyen de réseaux transfrontaliers et d'une coopération fructueuse avec la Russie.

La communication de la Commission sur la Méditerranée³⁴ propose des moyens de mettre en place une politique maritime intégrée dans le contexte politique complexe de la région. En tant que mer semi-fermée présentant un littoral à forte densité de population, la Méditerranée ne peut être gérée que par un dialogue et une coopération renforcés entre les États membres méditerranéens et avec les États côtiers non européens. La Commission propose des possibilités pour améliorer la gouvernance en matière d'affaires maritimes et assurer un plus grand engagement des États côtiers dans la gestion de l'espace marin.

6. PERSPECTIVES ET VISION FUTURE

Ces deux dernières années ont démontré que la PMI était très prometteuse et qu'elle contribuait fortement à la croissance, à l'emploi et à la préservation de l'environnement, dans les zones côtières et au-delà de celles-ci. Bien qu'elle soit récente, cette nouvelle politique européenne a déjà changé la façon dont l'Europe gère ses richesses maritimes et côtières.

Après trois années de délibérations intenses, il est essentiel de maintenir cet élan et d'apporter des réponses aux défis fondamentaux à moyen et à long terme, posés par la protection de l'environnement, la croissance économique et le bien-être. La double incidence du changement climatique et de la crise économique est particulièrement ressentie au sein du monde maritime: les océans déterminent notre climat et les industries maritimes ont été le moteur de la mondialisation et de la prospérité. Il importe dès lors de libérer le potentiel économique de l'Europe maritime, d'améliorer l'action des pouvoirs publics dans le domaine de la mer et de continuer d'explorer les synergies favorisant le renforcement mutuel de la croissance économique et de la stabilité environnementale.

Selon la Commission, la meilleure façon d'atteindre ces objectifs est d'allier six stratégies d'évolution.

La gouvernance maritime intégrée doit continuer à être renforcée. Les progrès enregistrés ces dernières années doivent être transformés en structures intégrées efficaces à tous les niveaux d'administration. Les institutions, les États membres et les régions côtières de l'UE ont une responsabilité particulière dans l'intégration politique en amont et dans l'adoption de

³³ COM(2009) 248 final et SEC(2009) 712 du 10.6.2009.

³⁴ «Pour une meilleure gouvernance dans la Méditerranée grâce à une politique maritime intégrée», COM(2009) 466 final du 11.9.2009.

programmes cohérents et communs dans les affaires maritimes, tout en continuant à lutter contre la vision d'une politique sectorielle isolée qui prévaut. La participation des parties prenantes dans l'élaboration de la politique maritime devrait être intégrée de manière plus permanente au sein de structures de gouvernance, ce qui résulterait en un dialogue plus intense entre l'UE, les gouvernements des États membres et les régions côtières, qui détiennent les compétences clés nécessaires à une approche intégrée des affaires maritimes. C'est pour cette même raison qu'il y a lieu de soutenir la création d'une plateforme intersectorielle où aurait lieu le dialogue entre les parties prenantes sur les affaires maritimes.

Les instruments d'une politique intersectorielle revêtent la plus grande importance du point de vue du développement économique, de la surveillance de l'environnement, de la sûreté, de la sécurité et du respect de la loi dans les mers et les océans d'Europe. Notamment, la planification de l'espace maritime associée à une meilleure connaissance du milieu marin peut libérer d'importants investissements économiques et améliorer considérablement la gestion de nos espaces maritimes, tout en protégeant leurs écosystèmes. Il faut que cela devienne un instrument pratique utilisé à tous les niveaux de gouvernance pertinents, notamment en association avec les mécanismes appropriés permettant de garantir un processus décisionnel commun sur les investissements transfrontaliers. L'intégration de la surveillance maritime peut influencer la façon dont les autorités nationales réalisent des objectifs clés tels que la lutte contre l'immigration clandestine, la protection de la navigation commerciale et la protection des ressources naturelles. Les États membres et la Commission devront continuer à travailler ensemble sur ces objectifs afin que les processus initiés au cours de ces deux dernières années portent leurs fruits.

La **définition des limites de la viabilité** des activités humaines ayant une influence sur le milieu marin pour les prochaines années dans le cadre de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin» offrira une vision claire et permettra la mise en place d'une plateforme pour mieux développer toutes les activités maritimes, en tenant dûment compte de leurs effets cumulatifs. C'est pourquoi la mise en œuvre de cette directive restera un objectif clé de la PMI, qui devrait également renforcer à cet égard la coopération entre tous les secteurs et les services concernés, y compris, entre autres, entre les sciences marines et la politique relative au milieu marin.

Les stratégies des bassins maritimes sont essentielles à une mise en œuvre réussie de la PMI. Elles permettent d'adapter les priorités et les instruments de la politique aux spécificités géographiques, économiques et politiques de chaque grande région maritime. La coopération avec et entre les États membres et les régions partageant un bassin maritime est un élément clé de la réussite et devrait, lorsque cela est nécessaire, être accompagnée d'un dialogue avec les pays tiers qui partagent un bassin maritime avec l'UE. Une action au niveau des sous-bassins peut aussi être utile et fournir des exemples positifs et des exemples de meilleures pratiques.

La **dimension internationale de la PMI**³⁵ exigera également plus d'attention, comme en témoigne la communication qui y est consacrée et qui est publiée en même temps que le présent rapport. L'Europe a un rôle moteur à jouer dans l'amélioration de la gouvernance maritime au niveau mondial, comme elle l'a fait dans le domaine de la piraterie ou des pratiques de pêche destructrices. La Commission compte renforcer le dialogue avec un

³⁵ «Développer la dimension internationale de la politique maritime intégrée de l'Union européenne», COM(2009) 536 final du 14.10.2009.

nombre limité de partenaires maritimes importants, ainsi que sa participation à des instances internationales et à des procédures informelles.

Dans le contexte actuel de récession économique, la mise en œuvre de la PMI devrait à **nouveau se concentrer sur la croissance économique, l'emploi et l'innovation durables**. Par conséquent, l'UE devrait à l'avenir explorer les synergies entre la politique énergétique européenne et la PMI, promouvoir la production d'énergie en mer, notamment des formes d'énergie renouvelable et choisir la mer pour le transport d'énergie par des conduites, des réseaux souterrains et des navires. Il y aura lieu également d'associer davantage la politique de l'UE en matière de changement climatique à la PMI, en mettant au point une stratégie d'adaptation des zones maritimes et côtières aux changements climatiques en vue de protéger les infrastructures côtières et la biodiversité marine. Il convient de s'assurer que les zones maritimes et côtières seront totalement prises en compte dans la dynamique du débat sur la cohésion territoriale.

L'UE devra par ailleurs assurer une meilleure promotion du transport maritime afin de favoriser la co-modalité, de mettre en œuvre le concept d'autoroutes de la mer et d'améliorer le programme du transport maritime de courte distance de l'UE. Toujours dans le cadre de cet objectif de développement économique des activités maritimes, il sera nécessaire de trouver les voies et les moyens pour stimuler davantage l'emploi et les investissements maritimes dans le transport maritime européen, tout en soutenant fermement le concept de navires «propres». En effet, dans sa réponse au secteur d'importance stratégique qu'est le secteur de la construction navale, la Communauté continuera d'apporter un soutien majeur à l'innovation et à la recherche en faveur de navires à très faible émission, voire à zéro émission. L'UE pourra ainsi permettre aux chantiers navals et à l'industrie des équipements marins européens de bénéficier d'un avantage technologique concurrentiel sur les autres régions du monde et rendra le transport maritime plus sûr et plus durable, en particulier le long des côtes d'Europe.

Enfin, dans le cadre de sa réflexion globale sur les prochaines perspectives financières, la Commission cherche à déterminer quels financements seront nécessaires pour les futures actions liées à la PMI.

La Commission compte présenter, en 2010 et après des consultations avec les parties prenantes, un document qui détaillera les projets et les initiatives visant à développer les six stratégies d'évolution ci-dessus.