

Avis du Comité économique et social européen sur «Le développement durable des zones côtières»

(avis d'initiative)

(2010/C 339/02)

Rapporteur: **M. BUFFETAUT**

Le 26 février 2009, le Comité économique et social européen a décidé, conformément à l'article 29, paragraphe 2 de son règlement intérieur, d'élaborer un avis d'initiative sur:

«Le développement durable des zones côtières».

La section spécialisée «Agriculture, développement rural, environnement», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 13 octobre 2009.

Lors de sa 459^e session plénière des 20 et 21 janvier 2010 (séance du 20 janvier 2010), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 138 voix pour et 4 abstentions.

1. Conclusions et recommandations

1.1 Le CESE souligne que les 136 000 kilomètres de rivage que possède l'UE constituent un atout considérable, mais que la pression démographique, foncière, agricole, économique et touristique dans ces zones peut constituer un danger pour leur attractivité même et leur futur. Seules des politiques fondées sur la notion de développement durable, tant sur le plan économique, social qu'environnemental peuvent assurer un avenir serein aux régions côtières.

1.2 À cet effet le CESE formule les recommandations suivantes:

1.2.1 Sur le plan de la protection de l'environnement

- la mise en place d'un réseau des gestionnaires des zones marines protégées et la création d'un label européen pour ces zones;
- la création d'une banque de données européenne des bonnes pratiques législatives et réglementaires en matière de protection du patrimoine côtier, entre les États membres;
- une attention soutenue à la question trop ignorée de l'artificialisation du littoral (hormis les ouvrages protégeant les patrimoines naturels, historiques et culturels et l'existence même des populations) et la création d'un réseau européen d'observation de l'impact des ouvrages gagnés sur la mer s'appuyant sur les laboratoires de recherche marine;
- la création d'un comité scientifique et technique des régions maritimes destiné à anticiper et proposer des solutions aux conséquences de la montée du niveau de la mer et pour les régions polaires de la débâcle des glaces arctiques;
- le développement de l'information et de la sensibilisation sur l'environnement marin.

1.2.2 Transports

Le CESE réaffirme son soutien au programme du réseau transeuropéen de transport dont la réalisation serait un moyen de soutien à l'économie européenne. Pour le développement durable des zones côtières, il souligne notamment l'intérêt des projets suivants: les autoroutes de la mer (mer Baltique, arc Atlantique, Europe du Sud-Est et Méditerranée occidentale), l'axe ferroviaire rail Baltica, l'axe ferroviaire du corridor intermodal mer Ionienne/mer Adriatique. Cette augmentation utile du transport maritime et ferroviaire devra être accompagnée d'une bonne maîtrise des pollutions induites.

1.2.3 Activités économiques littorales en difficulté

Le CESE souligne la nécessité de bien orienter les interventions du Fonds social européen, du Fonds européen de développement régional et du Fonds européen pour la pêche vers les régions côtières en particulière difficulté afin de faciliter la transition de ces zones vers de nouvelles activités économiques.

Il appelle l'attention sur les coûts que les États membres et l'Union européenne devront supporter pour les investissements et les ouvrages destinés à contenir la montée prévisible du niveau des mers, coûts qui se traduiront en charges budgétaires importantes.

Il relève que les incidences du changement climatique sur les zones côtières sont susceptibles d'entraîner des déplacements de population qui auront des conséquences sociales et des incidences sur l'emploi qu'il convient d'anticiper.

1.2.4 Tourisme

Le CESE préconise l'organisation, à échéances régulières, d'une conférence européenne du tourisme balnéaire responsable, par exemple sous l'impulsion conjointe du Comité des régions et du CESE, qui serait une occasion de confronter les bonnes pratiques à travers l'UE.

Il soutient également la définition pour l'ensemble de l'UE de critères de qualité environnementale pour les stations balnéaires, les ports et les marinas.

1.2.5 *Changement climatique*

Le CESE préconise le lancement d'un programme de coopération européenne de la recherche sur les modes d'adaptation des zones côtières à l'augmentation du niveau des mers ainsi que la création d'un réseau d'information mutuelle entre centres de recherche ainsi que la création d'un comité scientifique et technique européen chargé d'anticiper et de prévoir quelles réponses concrètes donner au défi de l'élévation du niveau des eaux.

1.2.6 *Sensibilisation à l'environnement marin*

Le Comité recommande le développement d'actions de sensibilisation à l'environnement marin et aux enjeux que celui-ci représente pour le bien des générations actuelles et futures. Ces actions devraient être avant tout ciblées sur les écoles et sur le grand public. Elles pourraient être organisées durant les périodes de vacances dans les zones côtières.

2. Introduction

2.1 Les populations du 21^e siècle se déplacent vers la mer. Ce tropisme est général et certaines des métropoles géantes, telles Shanghai, Tokyo, Osaka et Hong Kong se développent sur les rives de l'océan et notamment sur les petits fonds. Les prévisionnistes estiment que ce mouvement se poursuivra sur tous les continents.

2.2 L'UE n'échappe pas à ce phénomène et ne peut s'en désintéresser et cela d'autant plus qu'elle possède 136 000 kilomètres de côtes et que les régions maritimes de l'UE contribuent pour environ 40 % du produit intérieur brut et regroupent 40 % de la population.

2.3 Les zones côtières apparaissent donc comme des sources de prospérité économique mais aussi comme des lieux de qualité de vie et de bien-être social. Si les côtes sont attractives, elles concentrent de nombreuses activités sur des espaces limités et contraints: tourisme, pêche, agriculture, activités portuaires et aéroportuaires, villes en croissance, activités économiques, infrastructures de transport etc. Toutes ces activités ont un impact parfois lourd sur les écosystèmes. Les zones côtières sont des lieux de confrontation entre divers usages liés aux activités humaines. Et parmi les écosystèmes marins ceux qui se situent dans les petits fonds marins littoraux sont de très loin les plus riches en biodiversité.

2.4 Les activités humaines se concentrent sur des bandes côtières par définition limitées et de surcroît menacées par l'élévation du niveau de la mer et l'érosion. Il en résulte des menaces pour la qualité de vie, les zones naturelles, les écosystèmes terrestres et marins.

L'UE ne pouvait rester indifférente à ces situations et à ces enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

2.5 En 2000 la Commission a publié une communication sur la gestion intégrée des zones côtières en Europe (GIZC) qui a été suivie de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2002 relative à la mise en œuvre d'une stratégie de GIZC en Europe. En juin 2007, la Commission a présenté une évaluation de la GIZC dont la conclusion est que la recommandation de l'UE avait un effet bénéfique mais qu'il convenait de donner un nouvel élan à cette stratégie.

2.6 Mais l'action de l'UE ne s'est pas limitée à cet aspect des choses et la Commission a ainsi publié en octobre 2007 une communication sur «*Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne*».

2.7 Enfin en juin 2008 la directive cadre «*Stratégie pour le milieu marin*» a été adoptée. Ce texte engage chaque État membre, en coopération avec les autres États membres et les États limitrophes n'appartenant pas à l'UE, à développer des stratégies pour leurs eaux marines. Le but est «d'assurer de façon constante la protection et la conservation «du milieu marin et» d'éviter sa détérioration» pour atteindre «un bon état écologique du milieu marin» au plus tard en 2021.

2.8 Dans le même esprit, le Parlement européen a adopté une résolution spécifique sur les aspects de développement régional de l'impact du tourisme dans les régions côtières en novembre 2008.

2.9 On le voit, aux multiples questions posées par les zones côtières ont répondu de multiples documents et initiatives européennes dont la mise en œuvre repose sur les États membres et les autorités locales concernées.

2.10 À ceci, il convient également d'ajouter l'incidence de la politique commune de la pêche sur la vie économique et sociale des zones côtières.

2.11 Toute politique de développement durable des zones côtières se doit donc d'intégrer des politiques (comme par exemple la politique agricole commune) et des approches sectorielles coordonnées et compatibles entre elles, tâche malaisée tant les intérêts et les préoccupations peuvent se révéler contradictoires tant dans l'espace littoral terrestre qu'en mer.

2.12 La politique de l'UE en matière de zones côtières s'articule donc autour de cinq instruments:

- 1) la GIZC est un instrument communautaire sur la base de la recommandation du Conseil et du Parlement (2002). Elle incite au développement durable et invite les États membres à engager des stratégies nationales. Elle encadre et encourage les échanges de bonnes pratiques et de projets;
- 2) la politique maritime intégrée pour l'UE. Celle-ci est plus précise et définit des champs d'action considérés comme particulièrement importants:
 - l'espace maritime européen sans barrières;
 - la stratégie européenne pour la recherche maritime;

- les politiques maritimes intégrées des États membres;
 - le réseau européen de surveillance maritime;
 - la feuille de route pour l'aménagement de l'espace maritime;
 - la stratégie visant à atténuer les effets du changement climatique sur les zones côtières;
 - la réduction de la pollution causée par la navigation maritime;
 - la lutte contre la pêche illégale et la destruction des ressources halieutiques;
 - le réseau européen des pôles d'activité maritime;
 - la législation européenne du travail dans le secteur de la pêche et du transport maritime.
- 3) la politique européenne de la pêche, qui a des conséquences évidentes sur la vie économique et sociale de certaines zones côtières.
- 4) la directive habitat (Natura 2000) appliquée sur le domaine maritime.
- 5) la directive cadre «Stratégie pour le milieu marin».

2.13 En tout état de cause, il convient de garder à l'esprit que chaque côte est un cas particulier et que les caractéristiques géographiques et physiques entraînent des politiques différentes: mers profondes ou mers peu profondes, mers avec marées ou sans marées, littoral au climat tempéré ou polaire, côtes escarpées ou côtes basses, rocheuses ou sableuses etc. Il en résulte que s'il est possible de définir des objectifs communs, il est impossible de définir une politique uniforme pour l'ensemble des côtes, en tous les cas dans ses modalités d'application.

3. La préservation des milieux naturels, terrestres et marins

3.1 Les enjeux de développement durable pour les zones en question se concentrent sur un certain nombre de sujets particulièrement sensibles:

3.2 Face à la pression foncière, certains États ont soutenu ou engagé des initiatives de conservation du foncier littoral comme le National trust en Grande Bretagne ou le Conservatoire du littoral en France, ou encore la création de parcs naturels comprenant une zone littorale. Il conviendrait d'envisager d'étendre ce type d'initiatives qui visent à assurer la maîtrise des espaces naturels les plus fragiles et les plus menacés ou les plus remarquables, en permettant à l'autorité publique de se substituer aux propriétaires privés quand le bien commun l'exige. Il s'agit, en quelque sorte, de créer une catégorie de biens appartenant au patrimoine national à l'image des monuments historiques ou des œuvres d'art de nos musées.

3.3 La directive 92/43 CEE, plus généralement appelée directive Habitats, faune, flore (ou simplement Habitats) concerne la conservation des habitats naturels ainsi que des espèces de faune (biologie) et de la flore sauvages. Cette directive conduit certains États à étendre les zones natura 2000 en mer. Il faut s'interroger sur le bon usage de cet outil de préservation (surtout sur la justification des larges extensions territoriales maritimes comprenant des grands fonds où les connaissances de la biodiversité et les facteurs d'atteintes restent le plus souvent méconnus).

3.4 La protection de la biodiversité marine littorale et le maintien des richesses halieutiques côtières ont incité certains États à développer des réseaux de zones marines protégées (MPA: Marine Protected Areas). Ces initiatives auront un impact d'autant plus favorable que l'ensemble des États riverains souscrit à cette démarche. Ainsi il conviendrait de fédérer, d'harmoniser et de promouvoir ces MPA. Un réseau européen des gestionnaires de ces zones de protection et un label européen seraient utiles dans ce sens.

3.5 L'urbanisation galopante des zones côtières, la surexploitation des terres agricoles littorales et la montée du biseau salé dans les nappes phréatiques devant les côtes, imposent une attention particulière pour garantir aux populations littorales un accès durable à l'eau douce de bonne qualité.

4. La prévention de la pollution et le traitement de celle-ci

4.1 Il s'agit bien entendu de la question classique du traitement des rejets déversés directement en mer et des pollutions des eaux des fleuves et cours d'eaux sans oublier la pollution spécifique des plans d'eau portuaires et de la pollution due au transport maritime.

4.2 La législation européenne concerne une part de ces questions notamment avec la directive cadre sur l'eau et ses directives filles. En 2007 la Commission avait déploré une transposition médiocre et une coopération internationale insuffisante. Beaucoup de retards avaient été constatés dans la mise en œuvre de cette directive. En 2010 les États devront produire les plans de gestion des bassins hydrographiques qui devront notamment comporter des mesures visant à protéger mais aussi éventuellement à restaurer la qualité des masses d'eau. Dans ce sens, pour les masses d'eau partagées avec des pays non européens, une coordination des efforts s'impose. Une hiérarchisation de l'impact néfaste des pollutions aquatiques devrait être clarifiée en distinguant d'une part les cibles (l'homme – sa santé, son économie, son bien-être – ou les espèces marines) et d'autre part le temps de réversibilité ou l'irréversibilité des atteintes aux habitats ou aux espèces.

4.3 La directive cadre «Stratégie pour le milieu marin» apporte une réponse spécifique à la nécessité de préserver et d'améliorer les eaux marines en définissant des régions et des sous régions marines et en demandant aux États membres d'établir ensemble des stratégies marines et de définir des objectifs environnementaux.

4.4 La question de la pollution marine par les navires a été visée par les différents programmes Erika.

4.5 Une forme d'atteinte à l'environnement est trop souvent ignorée, il s'agit de la destruction irréversible des petits fonds (habitats et écosystème) provoquée par une artificialisation excessive des rivages pour des raisons qui ne tiennent ni à la sécurité des populations ni à la protection du patrimoine. L'artificialisation du littoral européen par la multiplication des constructions sur la mer – marinas, ports et ouvrages divers et à moyen terme par les multiples ouvrages nécessités par la protection des rivages contre la montée du niveau de la mer – nécessite une prise en considération communautaire (tel que l'observatoire MEDAM qui couvre l'ensemble des aménagements construits sur les côtes méditerranéennes françaises ⁽¹⁾). Par son ampleur l'artificialisation des rivages s'oppose au développement durable, la préservation de l'aspect naturel des rivages et des petits fonds doit devenir une préoccupation majeure. Une certaine prise de conscience s'est faite jour dans l'UE. Ainsi en Camargue l'adaptation à la montée des eaux se fait, là où c'est possible, en laissant la mer réinvestir des zones dont elle s'était retirée. En Italie, dans la Maremma (côtes de Toscane) est menée une réflexion sur les ports de plaisance visant à réduire leur extension par le développement de l'hivernage à terre des bateaux et une gestion fine de l'occupation des places de port.

5. Les transports dans les zones côtières

5.1 Les réseaux routiers littoraux sont fréquemment surencombrés. Cette situation est source d'insécurité routière, d'émissions de CO₂ et de polluants, de pertes économiques. Depuis longtemps, l'UE souhaite un transfert d'une part de ce trafic routier vers le rail ou des «autoroutes de la mer», sans que l'on ait obtenu de résultats tangibles. Quelques remarques méritent d'être faites:

- les mouvements de protection de la nature et de l'environnement ne sont pas toujours cohérents et s'opposent trop souvent à la réalisation d'infrastructures qui permettraient de réduire le trafic routier par le développement de modes de transports alternatifs (exemples du blocage de la ligne ferroviaire dédiée au ferroutage Lyon/Turin, traditionnelle opposition de départ à toute extension portuaire, Le Havre 2000 par exemple ou encore Rotterdam, opposition à la réalisation du canal Rhin/Rhône);
- la politique de développement du fret ferroviaire de l'UE peine à se mettre en œuvre malgré les initiatives récentes de la Commission (communication «Vers un réseau à priorité fret» en 2007, règlement «Un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif» en 2009), tant pour des raisons «culturelles», notamment la priorité traditionnellement donnée aux trains de voyageurs et sans doute aussi le défaut de culture commerciale.

5.2 En dépit des difficultés, seul le transfert vers le rail ou vers la mer d'une partie du trafic pourrait permettre de soulager les réseaux routiers littoraux. Tout l'enjeu est de réconcilier développement économique et social et protection de l'environnement.

6. Vers un tourisme de bord de mer durable

6.1 Le tourisme est trop souvent présenté comme la solution offerte aux zones côtières en difficulté. Pourtant, la durée de la saison touristique est fréquemment trop limitée pour offrir une alternative réelle à une activité économique déclinante. Le tourisme «solution miracle» peut pousser à une surexploitation de l'espace côtier comportant des ravages irréversibles sur le plan environnemental sans apporter de solution durable aux difficultés économiques. De surcroît, la surexploitation touristique peut finir par «tuer la poule aux œufs d'or» par une dégradation des sites. Il convient certainement de développer un tourisme plus durable et certaines initiatives ont déjà été développées tant par les pouvoirs publics que par des organisations non gouvernementales.

6.2 En France, la loi de 1986 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral a été votée en réaction à ce que l'on avait appelé le bétonnage des côtes. Elle vise à la protection des équilibres biologiques et écologiques, à la préservation des sites et paysages mais aussi à la préservation et au développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau (pêche, cultures marines, activités portuaires, etc.). Ce texte vise les communes littorales et ses dispositions essentielles comportent l'obligation pour les acteurs de l'urbanisme de protéger les espaces naturels remarquables et l'interdiction de toute construction à moins de 100 mètres du rivage en dehors des zones urbanisées. Après plus de vingt ans de mise en application le bilan que l'on peut tirer est plutôt positif. L'UE ne dispose pas de compétences en matière d'urbanisme et d'aménagement des zones littorales mais au moins pourrait-elle encourager l'échange des bonnes pratiques législatives et réglementaires entre États membres.

6.3 La Fédération pour l'éducation à l'environnement a créé en 1985 l'écolabel du Pavillon bleu. Il existe désormais un pavillon bleu d'Europe. Cet écolabel concerne les communes côtières et les ports. Son attribution est conditionnée au fait d'atteindre des critères relatifs à l'éducation à l'environnement, la sécurité, la propreté et les services de proximité sur les plages, la gestion des déchets, la gestion de l'eau, la qualité de l'eau de baignade, les ouvrages de dépollution. Des critères spécifiques existent pour les ports de plaisance. Si cette initiative a un but de développement touristique évident elle n'en comporte pas moins des avantages indéniables.

6.4 L'écotourisme ou le tourisme responsable se développe partout en Europe, souvent encouragé par les collectivités locales. L'agrotourisme permet d'apporter un complément de revenus aux agriculteurs des zones littorales.

⁽¹⁾ <http://www.medam.org>.

7. La politique européenne de la pêche

7.1 La gestion de la pêche est entre les mains de la Commission. La politique européenne de pêche durable remet en cause certains modèles économiques de ce secteur, avec des conséquences lourdes sur le plan économique et social. Il faut aborder la question de la pêche durable par une meilleure connaissance scientifique qui seule permettra une gestion des stocks sur un long terme. Dans cette démarche, il convient de distinguer les domaines de pêche internationaux et les domaines des eaux territoriales, région marine par région marine, en rapport avec un bon usage des subventions qui doivent avant tout respecter l'impératif d'une meilleure gestion des stocks.

7.2 Il convient aussi de différencier la pêche artisanale et la grande pêche. Pour la pêche artisanale la mise en place d'un réseau européen de MPA (Marine Protected Areas) permettrait une meilleure gestion des espèces halieutiques côtières en garantissant dans les secteurs non pêchés de ces zones une densité naturelle élevée et pour les poissons des sex-ratios normaux pour un bon essaimage des larves et juvéniles. De même, il serait utile d'encourager l'établissement de «sociétés de pêche» (comme il en existe dans certains pays: coopératives, associations, prud'homies, conseils consultatifs régionaux ...) entre patron pêcheurs avec une participation active des conseillers scientifiques pour une meilleure gestion des zones de pêche côtière couvrant une échelle différente des zones actuellement gérées (autour d'un port, littoral d'une commune ou autre découpage administratif ou historique) pour concerner des territoires écologiquement homogènes. Une mise en réseau de ces «sociétés de pêche» pourrait être envisagée afin d'encourager les échanges d'expériences et de bonnes pratiques.

7.3 La question de la pêche de loisir (amateur) doit aussi être soulevée car, dans la mesure où elle n'a ni limite (la réglementation de la pêche amateur en mer est peu contraignante dans la plupart des pays) ni contraintes économiques (les moyens développés par certains pêcheurs amateurs sont sans mesure avec la valeur des prises), son ampleur a des répercussions néfastes sur certaines espèces.

8. Activités économiques littorales

8.1 Partout en Europe, depuis des siècles, ont été développées des activités économiques littorales: ports, chantiers navals, pêche. Si l'UE compte parmi ses ports les plus importants du monde, l'activité des chantiers navals et de la pêche est confrontée à de lourdes difficultés structurelles.

8.2 Depuis le lendemain de la seconde guerre mondiale, les chantiers navals européens sont concurrencés par les chantiers asiatiques. Cette concurrence a amené les chantiers européens à se restructurer et à se spécialiser. Néanmoins certains chantiers sont confrontés à de graves difficultés, par exemple les chantiers polonais de Gdansk, Gdynia et Szczecin. Cette situation exige un effort considérable de reclassement et de formation pour les salariés et pas uniquement en Pologne.

8.3 L'Europe a su aussi développer une des premières industries mondiales de la plaisance. Avant la crise, ce secteur comportait plus de 37 000 entreprises et employait plus de 270 000 salariés. Son activité a été touchée de plein fouet. Là aussi il convient de faire face à une situation difficile pour les salariés. Dans ce secteur, reclassement et formation pour les salariés sont un impératif, tout comme le maintien de ce fleuron de l'industrie européenne.

8.4 Comme il a été vu plus haut, l'épuisement des stocks de poissons, l'interdiction de certaines méthodes de pêche dans l'UE (mais pas nécessairement dans des pays non européens) et la surpêche ont entraîné une politique européenne de la pêche qui affecte lourdement ce secteur confronté à la nécessité de politique de reclassement et de formation.

8.5 L'aquaculture est une activité nouvelle destinée à répondre à la demande croissante de consommation d'espèces halieutiques. Il ne faut pas se dissimuler qu'il s'agit d'un tout autre métier que celui de la pêche, proche de l'élevage agricole. De surcroît cette activité nécessite des précautions sanitaires et environnementales.

8.6 Le développement durable des zones côtières nécessite le maintien d'activités liées à cette situation géographique. Le maintien d'une agriculture respectueuse de l'environnement littoral est utile dans les configurations favorables à cette activité. Par contre, le tourisme ne saurait être la réponse à toutes les difficultés de reclassement d'autant plus que certains projets d'infrastructures touristiques peuvent porter atteinte aux espaces encore verts situés sur le littoral. L'UE doit porter une attention toute particulière aux conséquences économiques et sociales des politiques qu'elle mène dans cet environnement économique spécifique et fragile.

9. Sensibilisation à l'environnement marin

9.1 40 % de la population européenne se concentre sur ses 136 000 km de côtes qui attirent aussi la plus grande part des flux touristiques. Le milieu marin riche mais fragilisé par cette forte densité humaine doit être mieux connu. Un programme de sensibilisation à l'environnement marin adapté à chaque configuration maritime, en se calant par exemple sur les régions ou sous-régions définies en application de la stratégie pour le milieu marin, et à tout le moins sur les cinq mers ou océans baignant l'UE (Baltique, mer du Nord, Atlantique, Méditerranée, mer Noire), permettrait de mieux faire comprendre et de mieux justifier les mesures de protection du milieu marin afin de combattre la pollution, la surpêche ou la dégradation des rivages par les constructions artificielles. Il est ainsi très important d'encourager une meilleure information ciblée auprès des écoles et auprès des collectivités en charge de gérer le littoral.

10. **Changement climatique mondial et montée du niveau des eaux**

10.1 Le réchauffement climatique entraînera d'une part une montée généralisée du niveau des mers et, d'autre part, une augmentation de la récurrence des phénomènes climatiques exceptionnels violents (tempêtes, ouragans, tornades, ...). Cela aura pour conséquence, déjà sensible devant certains pays, l'érosion des côtes, la disparition des plages et le renforcement des structures de protection des côtes. Ce problème va toucher de façon très différente les pays ou les régions européennes et de façon générale toutes les zones urbanisées côtières avec, en premier lieu, l'ensemble des infrastructures portuaires et balnéaires. Certains États membres ont déjà lancé des opérations de grande ampleur, ainsi

le plan Delta décidé aux Pays Bas après l'inondation catastrophique de 1953, ou encore l'opération Moïse en Italie pour sauvegarder Venise. Des orientations communautaires doivent être envisagées pour accompagner au mieux ces changements annoncés et irréversibles, en considérant tout à la fois les intérêts économiques et environnementaux.

10.2 Pour faire face au changement climatique et à ses conséquences, l'UE ne doit pas se limiter à des mesures de prévention mais devrait lancer un grand programme de recherche et de développement avec les États membres répondant au principe de coopération entre les centres de recherche et de mise en commun des résultats. Une telle initiative démontrerait l'utilité et même la nécessité d'une étroite coopération européenne en ce domaine.

Bruxelles, le 20 janvier 2010.

Le Président
du Comité économique et social européen
Mario SEPI
