



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, 10 octobre 2007
COM(2007) 575 version provisoire

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne

1. RESUME

Les mers sont l'énergie vitale de l'Europe. Les espaces maritimes et les côtes de l'Europe sont essentiels à son bien-être et à sa prospérité; ils sont les voies commerciales, les régulateurs climatiques, les sources d'approvisionnement en denrées alimentaires, en énergie et en ressources, et les lieux de résidence et de loisirs de prédilection des Européens.

L'interaction entre l'Europe et la mer est plus intense, plus variée et plus enrichissante que jamais. Mais la pression commence à se faire sentir. Notre relation avec les océans est arrivée à la croisée des chemins.

D'une part, la technologie et les connaissances nous permettent de mieux exploiter les richesses de la mer et nous sommes de plus en plus nombreux à nous établir sur les côtes européennes pour profiter de ces richesses. D'autre part, l'effet cumulé de toutes ces activités engendre des conflits d'utilisation et une détérioration du milieu marin dont tout le reste dépend.

L'Europe doit réagir. Dans un contexte de mondialisation et de changement climatique rapide, il y a urgence.

La Commission européenne a reconnu cette évidence et a lancé une vaste consultation et analyse sur la relation entre l'Europe et la mer¹. Cela a suscité de nombreuses réactions de la part des parties prenantes, réactions qui sont le témoignage, d'une part, de l'énorme potentiel que représentent les mers et, d'autre part, de l'ampleur de la tâche qui nous attend si nous voulons exploiter ce potentiel de manière durable. Cela a également débouché sur de nombreuses idées quant à la manière dont l'Europe peut faire face à la situation.

S'inspirant de ces précieuses contributions, la Commission propose une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, fondée sur le constat que toutes les questions relatives aux océans et aux mers d'Europe sont liées entre elles et que les politiques maritimes doivent être élaborées conjointement si nous voulons obtenir les résultats escomptés.

Cette approche intégrée et intersectorielle est fortement appuyée par toutes les parties prenantes. Sa mise en œuvre nécessitera une coopération renforcée et une coordination efficace de toutes les politiques maritimes à tous les niveaux de prise de décision.

Une politique maritime intégrée renforcera la capacité de l'Europe à faire face à la mondialisation et la compétitivité, au changement climatique, à la détérioration du milieu marin, à la sécurité et à la sûreté maritime, ainsi qu'à la sécurité énergétique et à l'utilisation

¹ Voir le rapport sur le processus de consultation, COM(2007) 574 final. Voir également le document intitulé «Livre vert - *Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers*, COM (2006) 275.

durable de l'énergie. Cette politique doit reposer sur l'excellence dans le domaine de la recherche, de la technologie et de l'innovation marine et doit trouver ses fondements dans la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi et dans celle de Göteborg pour le développement durable.

Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne:

- **modifiera la manière dont nous élaborons nos politiques et prenons nos décisions** - quel que soit le niveau d'élaboration des politiques ou de prise de décision, la compartimentalisation est désormais inadéquate. Il faut comprendre les interactions et les prendre en considération, développer des instruments communs, identifier et exploiter les synergies, et éviter ou résoudre les conflits.
- **élaborera et mettra en œuvre un programme de travail** – les actions menées dans le cadre des différentes politiques sectorielles doivent s'inscrire dans un cadre politique cohérent. Le plan d'action qui accompagne la présente communication donne une idée précise de la variété et de l'ampleur des travaux qui nous attendent. Les projets suivants sont particulièrement importants:
 - un espace maritime européen sans barrières;
 - une stratégie européenne pour la recherche marine;
 - des politiques maritimes nationales intégrées, à élaborer par les États membres;
 - un réseau européen de surveillance maritime;
 - une feuille de route pour l'aménagement de l'espace maritime par les États membres;
 - une stratégie pour atténuer les conséquences du changement climatique sur les régions côtières;
 - une réduction des émissions de CO₂ et de la pollution causée par la navigation;
 - la lutte contre la pêche pirate et l'interdiction de la pratique destructrice de la pêche au chalut de fond en haute mer;
 - un réseau européen de pôles d'activités maritimes («clusters»);
 - un réexamen des dérogations à la législation du travail européenne accordées aux secteurs du transport maritime et de la pêche.

La présente communication jette les fondements d'un cadre de gestion et des instruments intersectoriels nécessaires à une politique maritime intégrée de l'Union européenne, et présente les principales actions que la Commission se propose de mener au cours de son mandat. Ces actions seront guidées par les principes de subsidiarité et de compétitivité, l'approche fondée sur les écosystèmes et la participation des parties prenantes.

2. CONTEXTE

L'Europe compte 70 000 kilomètres de côtes, elle est bordée de deux océans et de quatre mers: l'océan Atlantique et l'océan Arctique, la mer Baltique, la mer du Nord, la mer Méditerranée et la mer Noire. Les régions maritimes de l'Union européenne contribuent pour environ 40 % au PIB et représentent environ 40 % de sa population.

Le bien-être de l'Europe est donc inextricablement lié à la mer. Les chantiers navals et le transport maritime, les ports et la pêche restent des activités maritimes clés, mais la production d'énergie en mer (y compris le pétrole, le gaz et les énergies renouvelables), ainsi que le tourisme côtier et maritime génèrent également des revenus importants. Les ports maritimes et le secteur du transport maritime permettent à l'Europe de tirer parti de la croissance rapide du commerce international et de jouer un rôle prépondérant dans l'économie mondiale, tandis que l'exploitation des ressources minérales, l'aquaculture, les biotechnologies marines et les nouvelles technologies sous-marines offrent également des possibilités commerciales de plus en plus importantes. Les utilisations récréatives, esthétiques et culturelles des mers et les services écosystémiques rendus par les mers ne sont pas non plus à négliger.

Pour que ces entreprises puissent être compétitives, il faut au préalable s'assurer que l'utilisation du milieu marin est véritablement durable. La vulnérabilité croissante des régions côtières, l'encombrement de plus en plus important des eaux côtières, le rôle clé des océans dans le système climatique et la dégradation constante du milieu marin sont autant d'éléments qui nous invitent à nous intéresser davantage à nos mers et à nos océans.

La viabilité des océans, étroitement liée au changement climatique, est aujourd'hui largement reconnue comme un des principaux problèmes mondiaux.

En raison de la concurrence croissante pour l'utilisation des espaces marins et de l'effet cumulé des activités humaines sur les écosystèmes marins, le processus de prise de décision actuellement fragmenté en ce qui concerne les affaires maritimes est inadapté et une approche plus intégrée, fondée sur la collaboration, s'impose. Trop longtemps, les politiques concernant notamment les transports maritimes, la pêche, l'énergie, la surveillance et le contrôle des mers, le tourisme, le milieu marin et la recherche marine ont évolué séparément, engendrant parfois des défaillances, des incohérences et des conflits d'utilisation.

Fort de ce constat, la Commission envisage une politique maritime intégrée, englobant tous les aspects de notre relation avec les mers et les océans. Cette approche novatrice et globale fournira un cadre politique cohérent permettant un développement optimal et écologiquement viable de toutes les activités liées à la mer.

3. UN CADRE DE GESTION ET DES INSTRUMENTS POUR UNE POLITIQUE MARITIME

Une politique maritime intégrée a besoin d'un cadre de gestion appliquant l'approche intégrée à tous les niveaux et utilisant des instruments de politique horizontaux et intersectoriels. Elle doit également reposer sur une base financière solide, qui tienne compte des résultats des actions préparatoires.

3.1. Appliquer l'approche intégrée à la gestion maritime

La Commission a créé une Task force «Politique maritime», dont la tâche consiste à analyser les affaires maritimes et les politiques y afférentes, à assurer la coordination entre les politiques sectorielles, à veiller à ce que les interactions entre celles-ci soient prises en considération, et à piloter l'élaboration d'instruments de politique intersectoriels. La Commission a également commencé à réunir les agences de l'Union dont les fonctions s'étendent aux affaires maritimes pour s'assurer de leur contribution collective à l'élaboration d'une politique maritime.

Dès la phase d'élaboration des politiques maritimes, les principes de meilleure réglementation guideront la Commission dans ses travaux: l'identification des grandes initiatives liées aux affaires maritimes dans les instruments de planification et de programmation annuelle, la consultation de la société civile et des parties intéressées, les analyses d'impact et les groupes de travail interservices contribueront à s'assurer que la Commission est en mesure d'élaborer et de mettre en œuvre des propositions véritablement intégrées.

Les autres institutions et acteurs européens sont invités à s'interroger sur la meilleure manière d'appliquer systématiquement l'approche intégrée aux affaires maritimes. Certains États membres ont commencé à mettre en place des mécanismes de coordination dans le cadre de l'élaboration de leur politique maritime. Il conviendrait que toutes les parties prenantes participent au processus de gestion et soient invitées à continuer à attirer l'attention de la Commission sur toute réglementation de l'UE qui, de leur point de vue, irait à l'encontre des objectifs d'une politique maritime intégrée.

• La Commission:

- invitera les États membres à élaborer des politiques maritimes nationales intégrées en travaillant en étroite collaboration avec les parties prenantes, en particulier dans les régions côtières;**
- proposera en 2008 une série de lignes directrices pour ces politiques maritimes nationales intégrées et présentera, à compter de 2009, un rapport annuel sur les actions mises en œuvre par l'UE et par les États membres à cet égard;**
- mettra sur pied une structure de consultation des parties prenantes qui continuera d'alimenter la politique maritime et permettra un échange de bonnes pratiques.**

3.2. Instruments à utiliser pour élaborer une politique intégrée

Un cadre de gestion intégrée des affaires maritimes doit s'appuyer sur des instruments de planification horizontaux qui soient communs aux politiques sectorielles liées à la mer et qui soutiennent l'élaboration commune de politiques. Les trois instruments suivants sont particulièrement importants: la surveillance maritime, essentielle pour assurer la sûreté et la sécurité dans l'utilisation de l'espace maritime, l'aménagement de l'espace maritime, instrument de planification fondamental pour une prise de décision écologiquement viable, et une source de données et d'information complète et accessible.

3.2.1. *Un réseau européen de surveillance maritime*

La surveillance maritime revêt la plus grande importance pour assurer la sûreté de l'utilisation des mers et la sécurité des frontières maritimes européennes. Il importe d'améliorer et d'optimiser les activités de surveillance maritime et l'interopérabilité à l'échelle européenne pour que l'Europe puisse faire face aux problèmes et aux menaces liés à la sécurité de la navigation, à la pollution marine, à l'application de la réglementation et à la sécurité d'une manière générale.

Ce sont les États membres qui assurent les activités de surveillance maritime, mais la plupart des activités et des dangers ont un caractère transnational. Dans la plupart des États membres, différents services de maintien de l'ordre, indépendants les uns des autres, sont compétents pour les activités de surveillance de la pêche et de l'environnement, et pour les activités de contrôle des mers et de l'immigration. Il en résulte souvent une utilisation inefficace de moyens déjà très limités.

La Commission plaide donc en faveur d'une plus grande coordination de la surveillance maritime par une meilleure coopération entre les garde-côtes des États membres et entre ceux-ci et les autres services concernés.

La mise en place progressive d'un réseau intégré de suivi et de localisation des navires et de systèmes de navigation électronique pour les eaux côtières européennes et les zones de haute mer, y compris une surveillance par satellite et des systèmes d'identification et de suivi à distance des navires (LRIT), seront également des instruments utiles pour les services publics.

- **La Commission:**

- **encouragera la coopération entre les garde-côtes des États membres et les services appropriés;**
- **prendra des mesures en vue d'améliorer l'interopérabilité des systèmes de surveillance, en rassemblant les systèmes de contrôle et de suivi déjà utilisés pour assurer la sûreté et la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin, le contrôle des pêches, le contrôle des frontières extérieures et d'autres activités de contrôle de la mise en œuvre de la réglementation.**

3.2.2. *Aménagement du territoire maritime et gestion intégrée des zones côtières (GIZC)*

Les cadres d'aménagement existants ont une approche principalement axée sur la terre et s'intéressent rarement aux conséquences que le développement côtier peut avoir sur la mer et inversement. Nous devons régler le problème qui découle d'utilisations de plus en plus concurrentes de la mer allant du transport maritime, à la pêche, en passant par l'aquaculture, les activités de loisirs, la production d'énergie en mer et d'autres formes d'exploitation du sous-sol marin.

L'aménagement de l'espace maritime est donc un instrument important pour le développement durable des régions marines et côtières et pour la restauration de la qualité environnementale des mers européennes.

À la suite d'une recommandation de l'UE², les États membres ont commencé à utiliser la GIZC pour réglementer le déploiement spatial des activités économiques et pour mettre au point des systèmes d'aménagement spatial pour les eaux côtières européennes. Ces deux instruments contribuent au respect des engagements qui découlent de la stratégie thématique pour la protection du milieu marin³ et offrent aux opérateurs une meilleure prévisibilité pour la planification de leurs investissements futurs. Un système d'échange de bonnes pratiques entre les autorités participant à l'aménagement de l'espace maritime et à la GIZC sera établi.

La prise de décision dans ce domaine relève de la compétence des États membres. Ce qu'il faut à l'échelle européenne, c'est un engagement en faveur de principes et de lignes directrices communs pour faire avancer ce processus en souplesse et veiller à ce que les écosystèmes marins régionaux qui s'étendent au-delà des frontières maritimes nationales soient respectés.

- **La Commission:**

- **proposera en 2008 une feuille de route pour faciliter le développement de l'aménagement de l'espace maritime par les États membres.**

3.2.3. *Données et informations*

La disponibilité et l'accessibilité aisée d'un large éventail de données relatives à l'activité naturelle et à l'activité de l'homme sur les océans sont des éléments essentiels à la prise de décisions stratégiques concernant la politique maritime. Compte tenu du grand nombre de données collectées et stockées dans l'ensemble de l'Europe à des fins très diverses, l'établissement d'une base de données et d'une infrastructure d'informations marines revêt la plus grande importance.

Il importe de rassembler ces données dans un système global et compatible et de les rendre accessibles en tant qu'outil permettant une meilleure gestion, une expansion des services à valeur ajoutée et un développement maritime durable. Cette vaste entreprise, qui comporte de multiples facettes, devra être menée à bien selon un plan précis et cohérent s'étalant sur plusieurs années.

- **La Commission:**

- **prendra, en 2008, des mesures en vue de l'établissement d'un réseau européen d'observation et de données du milieu marin⁴ et encouragera l'élaboration d'une carte multidimensionnelle des eaux des États membres, afin d'améliorer l'accès à des données de qualité supérieure.**

² Recommandation du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2002 relative à la mise en œuvre de la gestion intégrée des zones côtières en Europe (2002/413/CE).

³ Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive «Stratégie pour le milieu marin») [COM(2005) 505]

⁴ En se fondant *notamment* sur l'initiative GMES.

4. DOMAINES D'ACTION POUR UNE POLITIQUE MARITIME INTEGREE DE L'UNION EUROPEENNE

Une politique maritime intégrée de l'Union européenne concentrera son action principalement sur les cinq domaines suivants:

4.1. Maximiser une exploitation durable des mers et des océans

Le premier objectif d'une politique maritime intégrée de l'Union européenne est de créer des conditions optimales pour assurer une utilisation durable des mers et des océans et permettre la croissance des secteurs maritimes et des régions côtières.

Dans de nombreux États membres, la croissance récente de l'économie maritime a été supérieure à celle de l'économie dans son ensemble, en particulier dans les régions actives dans le secteur de la logistique maritime. Les mouvements de conteneurs ont considérablement augmenté depuis l'année 2000 et devraient tripler d'ici à 2020. Les régions présentes sur d'autres marchés à forte croissance, tels que les équipements marins, l'énergie éolienne en mer, la navigation de plaisance ou le marché des croisières, continueront également à bénéficier de cette croissance. Les perspectives pour les industries européennes d'élaborer de nouveaux produits maritimes de pointe susceptibles d'être des produits vedettes sur les marchés mondiaux sont également prometteuses compte tenu des compétences considérables de l'Europe dans le secteur des technologies marines.

Mais bon nombre de possibilités demeurent inexplorées. Une vision stratégique actualisée est indispensable pour assurer la compétitivité, la sûreté et la sécurité du développement du transport maritime, des ports et des secteurs connexes si nous voulons obtenir une croissance durable des activités liées à la mer tout en nous assurant que les activités maritimes se développent sans menacer la santé de l'écosystème marin.

Le transport maritime est fondamental pour le commerce intérieur et extérieur de l'Europe, il reste l'armature du pôle d'activités maritimes. Toutefois, ce secteur ne restera prospère que si l'Union continue à œuvrer en faveur de l'établissement d'un bon niveau de sûreté et de sécurité maritime, contribuant ainsi à protéger des vies humaines et l'environnement tout en favorisant des conditions de concurrence homogènes à l'échelle internationale.

Bien que les transports maritimes soient une source préoccupante de pollution atmosphérique et d'émissions de CO₂, ils sont nettement plus efficaces que les transports routiers sur le plan énergétique. Pour cette raison et étant donné la nécessité de réduire le nombre de camions sur les routes encombrées d'Europe, une politique maritime intégrée plaide en faveur de transports maritimes sûrs et fiables. Les programmes actuels de l'UE (TEN-T et MARCO POLO) continueront de soutenir la création des autoroutes de la mer et de réseaux de transport maritime à courte distance. Le développement futur des réseaux TEN-T devra également tenir compte de l'utilisation accrue des mers à des fins énergétiques.

Toutefois, le transport maritime est toujours désavantagé par rapport aux autres modes de transport. En effet, ces derniers bénéficient d'investissements publics plus importants. De plus, un navire qui se déplace entre deux ports de l'UE est soumis à des procédures plus complexes et plus longues que celles imposées à un camion parce qu'il n'existe pas encore de véritable marché intérieur des transports maritimes en Europe. Pour permettre au secteur des transports maritimes européen d'évoluer sans entraves, il faut supprimer cet inconvénient par

rapport aux autres modes de transport en simplifiant les formalités administratives et douanières pour les services maritimes intracommunautaires.

- **En vue d'améliorer l'efficacité des transports maritimes en Europe et d'assurer leur compétitivité à long terme, la Commission:**
 - **proposera un espace maritime européen sans barrières;**
 - **élaborera une stratégie globale des transports maritimes 2008-2018.**

Les ports maritimes européens sont un autre lien essentiel dans la chaîne logistique dont dépend l'économie européenne. Les ports sont également des centres d'activité économique, qui jouent un rôle déterminant dans la qualité du milieu urbain et naturel.

Avec la mondialisation, nous observons une croissance inégalée du commerce international. Étant donné que 90 % du commerce extérieur de l'Europe et près de 40 % de son commerce intérieur passent par ses ports, on comprend aisément les difficultés auxquelles doivent faire face les ports européens s'ils veulent gérer la demande croissante. Leur capacité doit évoluer parallèlement à la croissance du commerce intérieur et extérieur de l'Europe et être compatible avec les objectifs des politiques européennes connexes, en particulier les objectifs environnementaux et les objectifs en matière de compétitivité.

- **La Commission:**
 - **proposera une nouvelle politique pour les ports, en tenant compte de leurs rôles multiples et du contexte plus large de la logistique européenne;**
 - **fera des propositions afin de réduire le niveau de la pollution atmosphérique causée par les navires dans les ports, notamment en supprimant les désavantages fiscaux pour l'utilisation du réseau électrique terrestre;**
 - **donnera des orientations relatives à l'application au développement portuaire de la législation environnementale de la Communauté y afférente.**

La chaîne logistique maritime européenne doit également pouvoir compter sur des *chantiers navals et sur des entreprises de réparation et d'équipement maritime* à la pointe du progrès, et l'Union européenne doit se fonder sur les initiatives fructueuses⁵ pour promouvoir le développement de ces entreprises, en particulier les PME.

Il faudra investir davantage dans la recherche et la technologie marine pour assurer la croissance économique sans aggraver la détérioration environnementale. Ces investissements offriront également de nouvelles possibilités: grâce aux technologies axées sur l'environnement qui permettent aux activités maritimes de prospérer tout en préservant le milieu marin, les entreprises européennes pourront conserver leur avance lorsque les normes mondiales deviendront plus strictes et que des industries prometteuses se développeront (biotechnologies marines, énergies renouvelables en mer, technologies et équipements sous-marins et aquaculture marine).

⁵ Waterborne Platform et LeaderShip 2015, par exemple.

La technologie permet également à l'Europe d'utiliser pleinement les richesses de la mer en tant que source d'approvisionnement en pétrole et en gaz⁶, mais aussi en énergies renouvelables, et en tant que moyen de transport de l'énergie, diversifiant ainsi les voies d'acheminement de l'énergie et renforçant par là même la sécurité de l'approvisionnement. La situation énergétique de l'Europe montre que les possibilités de créer des synergies entre la politique énergétique et la politique maritime vont augmenter⁷. À cet égard, la communication de la Commission du mois de janvier 2007⁸ concernant une stratégie énergétique pour l'Europe reconnaît la nécessité d'une plus grande utilisation des mers et des océans en vue d'atteindre les objectifs énergétiques de l'UE.

La formation de pôles d'activités multisectorielles améliore fortement l'intégration des entreprises et la compétitivité dans le secteur maritime⁹. Ces pôles d'activités jouent un rôle-clé dans le maintien du savoir-faire maritime de l'Europe et seront donc au cœur de la politique maritime. La coopération entre les secteurs public et privé concernant les centres d'excellence maritime offre également un cadre approprié permettant de bien comprendre et de programmer les interactions entre les différents secteurs et industries.

- **La Commission encouragera la formation de pôles d'activités («clusters») multisectoriels et de centres régionaux d'excellence maritime, et assurera la promotion d'un réseau européen de pôles d'activités maritimes.**

La Commission souhaite également accroître le nombre et la qualité des *emplois maritimes* à la disposition des citoyens européens. La diminution des emplois en mer est préoccupante et cette tendance doit être inversée, l'expérience des marins étant un élément fondamental pour les emplois à terre également.

Une amélioration de la politique du personnel et des conditions de travail (y compris la santé et la sécurité), soutenue par un effort concerté de tous les acteurs du secteur maritime et par un cadre réglementaire efficace tenant compte du contexte mondial, est nécessaire pour pouvoir attirer des Européens dans ce secteur. La Commission soutient entièrement le dialogue social concernant l'intégration de la Convention de l'OIT sur les normes du travail maritime dans le droit communautaire. La Commission encouragera également la conception d'un système offrant aux Européens de meilleures perspectives professionnelles dans les pôles d'activités maritimes. Cela inclura un élargissement de la gamme des études maritimes et une revalorisation des compétences et des qualifications des professions maritimes.

- **La Commission:**
 - **réexaminera, en étroite coopération avec les partenaires sociaux, les domaines de la législation du travail de l'UE dont les secteurs maritimes sont exclus¹⁰;**
 - **encouragera l'établissement d'un certificat d'excellence maritime.**

⁶ Selon l'association internationale des producteurs de pétrole et de gaz (OGP), 40 % du pétrole et 60 % du gaz actuellement consommés en Europe proviennent du forage en mer.

⁷ Voir le document de travail des services de la Commission intitulé «Politique énergétique et politique maritime: assurer une meilleure compatibilité».

⁸ Communication de la Commission au Conseil européen et au Parlement européen - Une politique de l'énergie pour l'Europe, COM(2007) 1 final.

⁹ Voir le document de travail des services de la Commission annexé à la présente.

¹⁰ Communication sur le réexamen de la réglementation sociale dans la perspective d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité dans les professions maritimes dans l'UE, COM(2007) 591 final.

En dépit des efforts qui ont été consentis, le développement des activités économiques dans les régions côtières européennes et sur les mers a été associé à une détérioration de la *qualité de l'environnement marin*. La Commission a déjà proposé une stratégie européenne pour le milieu marin, qui est une proposition de directive¹¹ pour mettre un terme et renverser cette tendance et établir un cadre d'action communautaire pour obtenir une bonne santé environnementale du milieu marin dans le cadre d'un développement durable.

Le problème est encore aggravé par les graves répercussions que le changement climatique aura probablement sur les régions côtières. Le piégeage du carbone dans le sous-sol marin est une activité novatrice qui offre de belles perspectives pour atténuer le changement climatique. L'Union européenne doit rester à la pointe de cette technologie et définir un cadre réglementaire cohérent pour exploiter pleinement cet avantage.

C'est la raison pour laquelle les objectifs de la législation environnementale de l'UE, en particulier la directive «Habitats»¹², doivent être atteints. L'acquis communautaire en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution causée par les navires est également à prendre en considération. L'adoption rapide des propositions contenues dans le 3^e paquet maritime sera une importante contribution à cet acquis.

• **La Commission:**

- **lancera des actions pilotes afin d'atténuer les conséquences du changement climatique dans les régions côtières et de s'adapter à celui-ci;**
- **soutiendra activement les efforts internationaux pour réduire la pollution atmosphérique causée par les navires et fera des propositions à l'échelle européenne si ces efforts ne débouchent pas sur des progrès;**
- **soutiendra activement les efforts internationaux pour obtenir une diminution des émissions de gaz à effet de serre des navires et, si ces efforts ne débouchent pas sur des progrès, elle examinera les possibilités pour l'UE de prendre des mesures dans ce domaine;**
- **tenant dûment compte des travaux en cours à l'échelle internationale, fera des propositions pour que le démantèlement des vieux navires se fasse d'une manière efficace, sûre et écologiquement viable.**

Dans *la gestion de la pêche*, il faut davantage tenir compte du bien-être des communautés côtières, de l'environnement marin et de l'interaction entre la pêche et d'autres activités. La reconstitution des stocks de poissons se poursuivra activement et nécessitera des informations scientifiques avérées et un renforcement de la tendance vers une programmation pluriannuelle. La Commission prendra des mesures pour s'assurer que la politique commune de la pêche soit conforme à l'approche fondée sur les écosystèmes préconisée dans la stratégie pour le milieu marin et s'efforcera de mettre un terme à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée dans ses eaux et en haute mer.

¹¹ COM(2005)504 final et COM(2005)505 final.

¹² Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

La gestion des stocks halieutiques selon le principe de la prise maximale équilibrée offrira un meilleur avenir aux communautés de pêcheurs européens et assurera leur contribution à la sécurité alimentaire de l'Europe. Cet objectif devrait être atteint d'ici à 2015 conformément aux engagements pris à l'échelle internationale.

L'amélioration de la sécurité des pêcheurs sur le lieu de travail doit également être examinée dans le contexte plus large des conditions de travail et de la politique sociale dans le secteur maritime, et l'expérience des pêcheurs et leur connaissance du milieu marin devraient être exploitées au profit de la société dans son ensemble.

La croissance de l'aquaculture pour répondre à l'augmentation de la demande mondiale en produits de la mer devrait être obtenue dans un cadre réglementaire qui favorise l'esprit d'entreprise et l'innovation et assure la conformité avec des normes rigoureuses en ce qui concerne l'environnement et la santé publique.

• **La Commission:**

- **prendra des mesures énergiques afin d'interdire la pratique des rejets¹³ et les pratiques destructrices telles que la pêche au chalut de fond en haute mer dans les habitats sensibles¹⁴;**
- **prendra des mesures énergiques pour mettre un terme à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée¹⁵;**
- **encouragera le développement en Europe d'un secteur aquacole ne présentant pas de risques pour l'environnement.**

4.2. Créer un socle de connaissances et d'innovation pour la politique maritime

La science, la technologie et la recherche marines sont des éléments fondamentaux pour le développement durable des activités axées sur la mer.

Parce qu'elles nous aident à avoir une compréhension plus subtile des effets des activités humaines sur les systèmes marins, la recherche et les techniques scientifiques nous offrent la solution pour rompre le lien entre la croissance des activités axées sur la mer et la détérioration de l'environnement.

Le renforcement de l'approche interdisciplinaire de la science marine contribuera à une meilleure compréhension des interactions entre les activités maritimes et sera donc un élément indispensable d'une politique maritime intégrée. Il sera également incontournable si nous voulons prévoir et atténuer autant que faire se peut les effets du changement climatique.

La recherche marine et maritime coûte cher: nous ne pouvons nous permettre d'être inefficaces. Pour assurer la meilleure utilisation possible des ressources de l'Europe, il faut élaborer une stratégie claire établissant un lien entre les priorités politiques et celles de la recherche, traiter les problèmes intersectoriels, exploiter pleinement les synergies entre les

¹³ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen: Une politique visant à réduire les prises accessoires et à éliminer les rejets dans les pêcheries européennes, COM(2007) 136 final.

¹⁴ Communication et proposition de règlement prévues pour le 17 octobre.

¹⁵ Communication et proposition de règlement prévues pour le 17 octobre.

efforts des États membres et ceux de la Communauté, éviter les doubles emplois et améliorer le dialogue entre les acteurs intéressés. L'Europe doit également se demander comment la recherche peut contribuer davantage à l'innovation et comment transformer plus efficacement les compétences et les connaissances en produits et services industriels.

La création du réseau d'observation et de données du milieu marin¹⁶ sera un instrument important pour cette stratégie.

- **La Commission:**

- **présentera en 2008 une stratégie européenne globale pour la recherche marine et maritime;**
- **lancera des appels de propositions conjoints couvrant plusieurs domaines et améliorera la compréhension des affaires maritimes, au titre du 7^e programme-cadre de recherche;**
- **soutiendra la recherche afin de prévoir et d'atténuer les effets du changement climatique sur les activités maritimes, le milieu marin, les zones côtières et les îles, et de s'adapter à ceux-ci;**
- **soutiendra la création d'un partenariat européen en science marine pour établir le dialogue entre la communauté scientifique, l'industrie et les décideurs politiques.**

4.3. Offrir une qualité de vie supérieure dans les régions côtières

Au cours de la dernière décennie, la croissance de la population des régions côtières et insulaires a été deux fois supérieure à la croissance moyenne de la population dans l'UE. Les localités côtières sont également la destination de la majorité des touristes européens. La nécessité de concilier développement économique, respect de l'environnement et qualité de vie se fait donc particulièrement sentir dans ces régions.

Les autorités régionales et les communautés côtières ont un rôle important à jouer dans la régulation des activités côtières et maritimes. Le Comité des régions, les régions côtières et leurs réseaux sont donc des partenaires essentiels dans le cadre de l'élaboration d'une politique maritime intégrée de l'UE.

Les ports et les secteurs maritimes de ces régions leur confèrent une importance stratégique pour l'ensemble de l'Europe. Ces régions fournissent des services importants à l'arrière-pays et servent de base pour assurer le contrôle des frontières maritimes et des eaux côtières. Cela exerce une forte pression sur les infrastructures, pression dont il faut tenir compte dans l'allocation des crédits communautaires. Les régions côtières sont particulièrement touchées par le changement climatique, et la gestion des risques côtiers peut avoir de lourdes répercussions sur leur budget et leur économie.

La mer est essentielle pour le tourisme côtier et maritime, principal catalyseur du développement économique des régions côtières en Europe. La Commission travaillera plus

¹⁶ Voir section 3.2.3.

activement avec les parties prenantes à l'élaboration d'une politique touristique compatible avec l'environnement, prenant en considération le tourisme côtier et maritime.

Des sources de financement sont disponibles, mais les parties prenantes estiment qu'elles n'ont pas suffisamment accès à l'information. La Commission s'efforcera d'accorder, dans l'éventail des instruments financiers communautaires disponibles, le meilleur soutien possible aux projets maritimes dans les régions côtières et insulaires.

Il apparaît également qu'il faut améliorer les données socioéconomiques sur les secteurs maritimes et les régions côtières, les difficultés à obtenir ces informations limitant la capacité des acteurs régionaux à faire des projets et des investissements rationnels à long terme.

La collaboration interrégionale est aussi indispensable au développement des régions côtières de l'Europe, compte tenu de leur diversité et de leur spécificité. En conséquence, la Commission fera la meilleure utilisation possible du programme de coopération territoriale pour soutenir le développement maritime interrégional.

Les régions ultrapériphériques et les îles subissent d'importants inconvénients économiques, mais de belles possibilités s'offrent à elles dans le domaine des activités maritimes et de la recherche marine. Leurs grands espaces maritimes offrent des services axés sur les écosystèmes, particulièrement intéressants pour l'Union. Dans le cadre de la récente communication sur les régions ultrapériphériques de l'UE, la Commission encouragera le développement de leur potentiel maritime et de leur coopération avec leurs voisins régionaux.

• **La Commission:**

- **encouragera le tourisme côtier et maritime dans le cadre de la prochaine initiative sur le tourisme;**
- **élaborera une base de données concernant les financements communautaires disponibles pour des projets maritimes et pour les régions côtières et concevra d'ici à 2009 une base de données réunissant des informations socioéconomiques pour les secteurs maritimes et les régions côtières;**
- **proposera une stratégie communautaire de prévention des catastrophes soulignant les risques auxquels les régions côtières sont exposées;**
- **favorisera le développement du potentiel maritime des régions ultrapériphériques et des îles.**

4.4. Promouvoir la position de chef de file de l'Europe dans les affaires maritimes internationales

L'Union européenne va s'employer à améliorer la gestion internationale des affaires maritimes et à assurer une application effective de la législation internationale y afférente en conseillant vivement aux États membres de ratifier les instruments appropriés. Elle encouragera la coordination des intérêts européens dans les principales enceintes internationales.

L'accès des industries et des services maritimes européennes aux marchés internationaux, l'exploitation commerciale et scientifique écologiquement viable de la haute mer, la protection de la biodiversité marine mondiale, l'amélioration de la sûreté et de la sécurité maritime, les conditions de travail, la réduction de la pollution causée par les navires et la lutte contre les

activités illicites dans les eaux internationales seront les priorités de la gestion maritime intégrée de l'Union en ce qui concerne les relations extérieures.

Les conséquences géopolitiques du changement climatique feront également l'objet d'une attention particulière. Dans ce contexte, la Commission présentera en 2008 un rapport sur les questions stratégiques liées à l'océan Arctique.

Les affaires maritimes feront régulièrement l'objet de discussions avec les partenaires de l'UE qui ont déjà pris des mesures en faveur d'une approche maritime intégrée tels que l'Australie, le Canada, le Japon, la Norvège et les États-Unis, mais également avec d'autres partenaires tels que le Brésil, la Chine, l'Inde et la Russie.

L'Union européenne élaborera également un principe de responsabilité partagée en ce qui concerne les mers qu'elle partage avec ses plus proches voisins. En particulier, elle fera des propositions en vue de renforcer la coopération dans la gestion de la mer Méditerranée et de la mer Noire. Elle encouragera la coopération dans les affaires maritimes dans le cadre de la dimension septentrionale de sa politique des relations extérieures et inscrira les affaires maritimes dans le programme de coopération de l'UE avec les pays en développement, y compris les petits États insulaires en développement. Dans ce contexte, elle soutiendra le renforcement des capacités des pays en développement en ce qui concerne la politique maritime et le droit de la mer.

La Commission proposera un accord de mise en œuvre de l'UNCLOS¹⁷ sur la biodiversité marine dans les zones ne relevant pas des juridictions nationales et œuvrera en faveur d'un heureux dénouement des négociations internationales sur les zones marines protégées en haute mer.

• **La Commission:**

- **encouragera la coopération dans le cadre de la politique européenne de l'élargissement, de la politique européenne de voisinage et de la dimension septentrionale afin qu'elle s'étende également aux questions relatives à la politique maritime et à la gestion des mers partagées;**
- **proposera une stratégie concernant le rayonnement extérieur de la politique maritime de l'Union par l'établissement d'un dialogue structuré avec les principaux partenaires.**

4.5. Améliorer la visibilité de l'Europe maritime

Les parties prenantes ont indiqué clairement que le processus d'élaboration d'une politique maritime européenne avait permis au public de prendre conscience de la valeur de l'économie et du patrimoine maritimes, et avait donné aux parties prenantes le sentiment de partager une identité et des objectifs communs.

La politique maritime intégrée devrait avoir pour finalité d'améliorer la visibilité de l'Europe maritime et l'image des activités et des professions maritimes.

¹⁷ Convention des Nations unies sur le droit de la mer.

Il conviendrait également qu'elle assure la promotion de l'héritage maritime européen, d'une part, en soutenant les communautés maritimes, y compris les communautés portuaires et les communautés traditionnelles de pêcheurs, ainsi que leurs objets et leurs compétences traditionnelles et, d'autre part, en stimulant entre eux les liens qui améliorent leurs connaissances et leur visibilité.

- **La Commission:**

- **lancera un atlas européen des mers, outil pédagogique et instrument permettant de mettre en évidence notre héritage maritime commun;**
- **proposera la célébration d'une Journée maritime européenne annuelle à compter de 2008 pour améliorer la visibilité des affaires maritimes et créer des liens entre les organisations qui s'occupent du patrimoine maritime et les responsables de musées et d'aquariums.**

5. CONCLUSION

Lors du Conseil européen de juin 2007, on s'est félicité du vaste débat qui a eu lieu en Europe à propos de la future politique maritime. Les chefs d'État ou de gouvernement ont invité la Commission à présenter un plan d'action en octobre. Compte tenu du principe de subsidiarité, ce plan d'action a pour finalité d'explorer toutes les possibilités d'activités économiques axées sur la mer qui soient écologiquement viables.

Par la présente communication et par le plan d'action y annexé, la Commission répond à cette demande du Conseil européen, en tenant compte des avis exprimés par les autres institutions européennes, par les gouvernements des États membres, par les parlements nationaux et par un grand nombre de parties prenantes¹⁸.

La Commission invite le Conseil européen, le Conseil des ministres, le Parlement européen, le Comité économique et social européen et le Comité des régions, ainsi que les autorités nationales et régionales et les autres parties prenantes, à faire preuve d'initiative dans le cadre de cette politique.

¹⁸ Pour plus de détails, voir les conclusions de la consultation sur une politique maritime européenne, COM(2007) 574 du 10 octobre 2007.