

# **Réponse des Autorités françaises au Livre Vert sur la politique maritime de l'Union**

## **Introduction**

**La France accueille favorablement le livre vert de la Commission sur une future politique maritime de l'Union.**

La reconnaissance par le Livre vert de l'importance du monde maritime et du caractère global et mondial du transport maritime constitue son premier apport : l'Europe est aujourd'hui une puissance maritime mondiale et 90% du commerce extérieur se fait par voie maritime. Les autorités françaises se réjouissent de voir ainsi soulignée la place des activités liées à la mer, qui avait été mise en avant dans la contribution commune franco-espagnole-portugaise du 27 avril 2005.

La France a elle-même entamé une réflexion sur sa politique maritime. Un groupe d'experts, appelé « Groupe Poséidon », a fait un ensemble de propositions au Premier Ministre français, en décembre 2006, sous la forme d'un rapport qui est cohérent de façon générale avec les analyses et les orientations proposées par le livre vert de la Commission, et qui donne des priorités autour de quatre éléments clés pour une politique maritime intégrée :

- le renforcement de la sûreté et de la sécurité des activités en mer.
- l'amélioration de la connaissance du monde marin.
- la contribution du monde maritime à l'économie, à la croissance et à l'emploi notamment par l'innovation et la compétitivité.
- la protection et la mise en valeur du patrimoine naturel maritime.

Le rapport souligne également l'importance d'ancrer la politique maritime nationale en Europe.

## **1. Une politique maritime intégrée au niveau européen**

L'un des intérêts du Livre Vert est de poser la question des principes qui doivent guider la politique maritime européenne. La voie proposée est d'appréhender la politique maritime de manière intégrée, intersectorielle et multidisciplinaire.

La Commission souligne la nécessité d'appréhender le fait maritime selon une approche globale ne s'arrêtant pas au découpage institutionnel des piliers. Pour les autorités françaises, l'ambition doit être de veiller à favoriser une meilleure coordination entre les politiques du 1<sup>er</sup> pilier, du 2<sup>e</sup> pilier (PESC et PESD) et du 3<sup>e</sup> pilier afin de garantir une meilleure cohérence des actions de l'Union européenne dans le domaine maritime.

Le concept de politique intégrée est favorablement accueilli par les autorités françaises, qui insistent notamment sur la nécessité de ne pas dissocier les problématiques maritimes des problématiques terrestres. Dans le domaine des transports, les maillons maritimes et portuaires sont très dépendants des transports intérieurs dans une approche intermodale. Chaque secteur a tendance à créer son propre instrument d'intégration et à chercher à l'imposer aux autres en jouant sur les rapports de force. Les autorités françaises sont d'avis que cela peut conduire à une "désintégration" supplémentaire.

Si l'Union se lance dans une politique maritime globale, il est indispensable d'intégrer à cette politique maritime les Régions Ultra Périphériques (RUP), prenant ainsi compte des réalités géographiques exprimées dans le cinquième chapitre de cette contribution.

La question de l'intégration des différentes politiques sectorielles au sein de la politique maritime européenne est centrale. La place et la fonction de la stratégie pour la protection du milieu marin, qualifiée de pilier environnemental de la politique marine, confirment ce constat.

Il conviendrait de mettre en évidence certains points essentiels que la stratégie pour la protection du milieu marin et la politique maritime ont en commun. Il s'agit tout d'abord de la nécessité d'amélioration de la connaissance du milieu marin. Le projet de directive stratégie marine, puisqu'il va s'appliquer jusqu'à la zone économique exclusive, va requérir :

- d'engager des études à grande échelle et notamment à celles concernant le changement climatique et de renforcer la recherche dans les domaines des grands fonds, de l'utilisation des données spatiales, de l'océanographie opérationnelle et du programme GMES ou dans celui de la biodiversité ,
- de consolider et développer les réseaux de surveillance et de gestion de données au niveau européen (§4.1 livre vert), en s'appuyant les normes et procédures d'échanges déjà en vigueur au niveau international lorsqu'elles existent (Organisation Hydrographique Internationale, Organisation Météorologique Mondiale, Commission Océanographique Intergouvernementale)

Le livre vert mentionne ces éléments mais sans établir de lien véritable avec la stratégie pour la protection du milieu marin.

Il importe d'intégrer aussi les autres politiques communautaires existantes. A cet égard, le livre vert souligne que « la gestion écosystémique des eaux côtières sera mise en œuvre dans le cadre de la stratégie thématique pour le milieu marin, des mesures concernant les terres s'avèreront vraisemblablement nécessaires à la réalisation des objectifs de cette stratégie » (p.33), mais il ne prend pas suffisamment en compte les apports des directives existantes qui contribuent déjà à la lutte contre la pollution d'origine terrestre.

Il convient de noter que la stratégie pour la protection de l'environnement marin intervient en complément des réglementations existantes, afin d'éviter notamment la duplication des travaux. La politique maritime européenne devrait examiner la complémentarité de la stratégie pour la protection du milieu marin, pilier environnemental de la politique maritime européenne, par rapport à ces directives existantes.

## **2. Une économie durable de la mer**

### ***2.1. Une industrie maritime compétitive***

La stratégie de Lisbonne appliquée au domaine maritime pourrait se faire par l'initiation de projets concrets auxquels un maximum d'Etats membres et d'acteurs de l'économie maritime collaboreraient. La France suggère ainsi de lancer une vaste initiative de développement de technologies innovantes pour les navires (propulsion propre et économe, hydrodynamique avancée, etc.)

A cet égard, il semble également intéressant de favoriser le rapprochement des grands groupes industriels, des organismes de recherche et des PME sur le modèle des pôles de compétitivité français ou sur la base des clusters maritimes mentionnés dans le livre vert (cf. §2.3) et des plateformes technologiques comme WATERBORNE.

Pour certains secteurs économiques, notamment ceux qui nécessitent des investissements lourds, il pourrait être intéressant de prévoir une certaine spécialisation « régionale » (au sens communautaire du terme) pour concentrer les moyens et rechercher des effets d'échelle.

Deux voies semblent intéressantes à explorer pour augmenter le domaine d'application des innovations technologiques, et des moyens d'observation ou de collecte des données (navires hydrographiques, satellites, par exemple). La première est de favoriser chaque fois que possible l'exploitation « duale » (civil – militaire) des résultats des recherches et des développements technologiques. La seconde est de mettre les structures industrielles (et tout particulièrement les PME) en condition d'élargir leur marché au niveau communautaire et mondial. L'intérêt de créer une structure d'aide ou d'accompagnement des entreprises dans l'internationalisation de leur marché pourrait avantageusement être analysé.

La France souhaite que la question des aides publiques au secteur maritime soit prise en compte dans la politique maritime européenne. En effet, la politique maritime européenne devra s'attacher à préserver et renforcer la position des armateurs européens. Plus précisément, elle devrait veiller à la réciprocité de traitement des opérateurs européens vis à vis de leurs concurrents au regard de ce dont ces derniers bénéficient dans les pays tiers et dans l'Union européenne. Aussi, l'encadrement des régimes d'aides nationaux aux transports maritimes par la Commission pourrait être pensé avec la préoccupation de conserver des régimes d'aide raisonnablement simples et prévisibles.

Concernant la pêche, la France souhaite que la future politique maritime européenne s'attache à préserver la rentabilité et la durabilité des entreprises du secteur de la pêche et de l'aquaculture. L'ensemble de la filière pêche doit être considérée comme une activité primordiale d'une part parce qu'elle permet le maintien d'un tissu économique et social localement et parce qu'elle assure une partie des apports alimentaires (demande des produits de la mer toujours plus importante). La question de la compétitivité et de la rentabilité des entreprises de pêche est une question capitale étant donné le contexte économique difficile du secteur. L'aquaculture (conchyliculture, salmoniculture, pisciculture marine et pisciculture en étangs) et la pêche professionnelle en eau douce représentent des activités traditionnelles dans de nombreuses régions françaises. Cette production nationale très diversifiée (huîtres, moules, truites, bars, daurades, turbots, saumons, poissons d'étangs) répond à la forte demande des produits de la mer et est complémentaire du secteur de la pêche. En dépit de la demande du marché, l'aquaculture demeure confrontée à des problèmes de compétitivité et de durabilité.

L'amélioration de la rentabilité des entreprises de pêche implique d'améliorer la connaissance de l'état des ressources et d'orienter les investissements économiques dans ce secteur avec des informations fiables sur les perspectives d'activité par pêcherie. La valorisation des produits et la maîtrise des coûts d'exploitation sont deux autres priorités essentielles. Une des mesures possibles consisterait à améliorer le suivi socio-économique des entreprises de la filière pêche et aquaculture permettant la tenue d'indicateurs et de tableaux de bord pour suivre leurs évolutions et l'impact des différentes mesures de gestion pour les différentes pêcheries. Un second point, essentiel, est la nécessité de faire des économies d'énergie. La modernisation des entreprises de pêche implique notamment une aide à la restructuration pour les aider à retrouver une viabilité économique (Programme d'aide au sauvetage et à la restructuration des entreprises). Elle implique de même une aide à la modernisation des navires, en contrepartie de la cessation des aides à la construction en 2004, devant ainsi assurer les conditions de sécurité, hygiène, conditions de travail à bord. Enfin, la compétitivité des entreprises de pêche peut être améliorée grâce à une meilleure valorisation des produits de la pêche. Enfin, les objectifs de reconstitution des ressources halieutiques (objectif du rendement maximum durable en 2015) sont très importants pour améliorer la rentabilité du secteur de par la conjonction d'un nombre réduit d'entreprises plus performantes et d'une ressource durablement plus abondante. Par ailleurs, le développement d'une activité aquacole innovante et compétitive nécessite qu'elle puisse accéder à des sites adaptés à son activité et bénéficier d'un environnement social et économique favorable (appui administratif et financier ; soutien en recherche, développement et formation).

## 2.2. Importance du milieu marin pour l'utilisation durable de nos ressources marines

Une politique maritime européenne devrait souligner que toute politique sectorielle doit faire l'objet d'une évaluation environnementale afin d'éviter que certaines orientations soient pénalisantes pour l'environnement et contradictoires avec la stratégie européenne de développement durable.

### **Ecosystèmes marins**

La politique maritime européenne devrait mettre en avant l'importance de préserver les écosystèmes littoraux et marins, du fait de leur fragilité, de leur exposition à des pressions croissantes, et de leur rôle tant pour le développement économique que pour la qualité de la vie. Sur le plan économique, il s'agit par exemple de souligner le rôle des écosystèmes des zones littorales et estuariennes dans la reproduction des poissons ou la stabilité de certaines côtes. L'avenir de la pêche est aussi lié à notre capacité de préserver ces écosystèmes, ce qui peut nécessiter un arbitrage avec d'autres activités également liées à ces espaces, ou génératrices de pressions (pollutions d'origine agricole, activités agricoles, urbanisation, tourisme).

La politique communautaire de la pêche (PCP) a pour objectif la conservation et la gestion durable des ressources, tout en permettant la viabilité économique des armements, en régulant l'activité de pêche (quotas de capture, limitation de l'effort de pêche, mesures techniques). De plus en plus, la Communauté Européenne intègre dans la politique commune de la pêche les engagements de développement durable en cohérence avec les engagements pris au Sommet de Johannesburg : plans de gestion et de reconstitution des stocks, mise en œuvre progressive de la gestion au Rendement maximum durable (RMD), fermetures de zones de pêches, incitation à des pratiques de pêches plus respectueuses de l'environnement (approche écosystémique, préservation de la biodiversité, protection d'espèces marines et de certains habitats), etc.

Le développement d'Aires marines protégées (AMP) d'ici 2012 et la gestion des stocks au RMD sont des objectifs également repris au niveau national, dans la stratégie nationale pour la biodiversité et dans la politique des pêches. Les professionnels de la pêche, ayant tout à fait conscience de l'importance à protéger les ressources marines, prennent une part active dans cette démarche. Un système d'information géographique, intégré au futur portail national SIG comme celui en cours de réalisation en France (sous la maîtrise d'ouvrage du ministère chargé des pêches) pourrait fournir une aide à la décision et à la gestion des ressources halieutiques, en intégrant en particulier la création des aires marines protégées.

Dans le cadre de l'aquaculture, la politique communautaire vise la protection de l'environnement et le développement de pratiques aquacoles respectueuses de l'environnement.

La politique maritime pourrait permettre de mettre en perspective les objectifs des politiques et règlements communautaires et de la stratégie pour la protection du milieu marin afin de coordonner et d'optimiser les mesures de chacune de ces politiques vers l'atteinte de l'objectif de gestion durable des écosystèmes marins. En particulier, considérer les objectifs de la stratégie marine et ceux de la politique commune des pêches afin d'atteindre les objectifs de pêche durable.

### **Place de la directive stratégie pour le milieu marin dans la politique maritime**

Il est important d'intégrer toutes les politiques sectorielles qui touchent la mer, y compris la stratégie pour la protection de l'environnement marin. La politique maritime de l'Union semble pouvoir être un vecteur privilégié de cette intégration.

A cet égard, le lien avec le projet de directive sur la stratégie marine pourrait être explicitement fait. Par exemple, elle prévoit que lorsqu'un Etat membre identifie un problème ayant une incidence sur l'état écologique de ses eaux marines et ne pouvant pas être résolu par des mesures adoptées au niveau national, et lorsqu'une action des institutions communautaires est nécessaire, les États membres adressent des recommandations appropriées à la Commission et au Conseil dont la Commission s'inspire dans des propositions s'y rapportant qu'elle présente au Parlement et au Conseil. Ce type de mécanisme permettra de faire évoluer d'autres politiques communautaires comme, par exemple, la pêche, l'agriculture ou le transport maritime, sur des questions précises et sur la base de recommandations de (ou des) l'Etat(s) membre(s) concerné(s).

Les préoccupations mises en exergue par la stratégie pour la protection du milieu marin, pilier environnemental de la politique maritime européenne, sont à intégrer davantage dans cette politique maritime européenne, dans un contexte de développement durable.

#### **Protection de l'environnement marin dans un contexte global:**

La France soutient et encourage la ratification par les Etats membres de la convention anti-salissures, de la convention relative à la gestion des eaux de ballast, et du protocole sur la préparation, la lutte, et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (OPRC-HNS). La France entend ratifier ces conventions prochainement, et encourage la Commission à continuer sa contribution sur ces sujets. La France soutient également la mise en œuvre de la réglementation internationale et communautaire existante, notamment en ce qui concerne la répression des rejets de matières illicites.

Par ailleurs, les autorités françaises considèrent qu'un bon moyen pour sauvegarder les ressources océaniques et l'environnement serait d'inclure des mesures orientées dans ce sens dans les accords de coopération signés avec d'autres nations, comme cela a été le cas des accords de pêche qui ont été signés avec les États dits « ACP ». Dans ce cas, l'UE participe au soutien financier et technique des États avec lesquels elle a signé un accord.

#### **Élargissement de l'évaluation des risques**

Au delà des risques naturels et climatiques, il serait souhaitable d'avoir une vision des risques beaucoup plus large qui comprend les risques diffus sur des échelles de temps longues, comme par exemple l'accumulation et la circulation de polluants présentant des risques à la fois pour les écosystèmes et pour la santé humaine.

Le rôle de la recherche pour l'évaluation des risques et pour l'expertise est à développer. L'évaluation des risques est directement liée à la prise de conscience du risque par les connaissances apportées par la recherche. La qualité de l'expertise en appui aux décisions publiques constitue un enjeu important des programmes de recherche.

La définition au niveau communautaire de méthodes normalisées d'évaluation des risques pourrait éviter les distorsions d'appréciation entre Etats membres. Les établissements de recherche français comme l'Ifremer ont adopté une charte de l'expertise. Une telle pratique serait à harmoniser au plan européen. Une telle harmonisation serait également souhaitable en ce qui concerne les critères et les mécanismes d'évaluation de la recherche.

La recherche devrait se fixer comme objectifs de contribuer à élaborer des indicateurs permettant de suivre l'état de l'environnement, la vulnérabilité aux aléas, ainsi que l'effet des politiques publiques. L'analyse probabilité d'occurrence / gravité des effets permettrait de cibler les mesures de prévention ou de traitement des effets sur les problèmes les plus critiques. Les cas les plus difficiles peuvent conduire à supprimer l'activité concernée, ou à revoir en profondeur la manière dont elle est conduite.

Enfin, la totalité du patrimoine technologique et scientifique doit être mis à profit pour l'évaluation des risques. De meilleures technologies, de meilleures observations et le partage de la connaissance sont fondamentaux pour mieux évaluer les risques.

### 2.3. Rester à la pointe des connaissances et de la technologie

#### **La recherche au service des acteurs publics et de l'économie**

La recherche joue un rôle clé pour contribuer directement à l'innovation et la compétitivité des entreprises, et de façon à la fois directe et indirecte aux retombées en termes d'emploi et de développement économique.

En matière de gestion des milieux et des ressources, notamment dans l'optique d'une gestion durable des ressources, la recherche devient un acteur de plus en plus indispensable pour une autre catégorie d'acteurs, les pouvoirs publics et les collectivités locales, aux différents niveaux de leurs domaines de compétences.

Ces acteurs jouent un rôle essentiel, direct ou indirect, d'une part en créant les conditions favorables au développement des entreprises et des activités économiques, et d'autre part en assurant la protection des milieux et écosystèmes et le partage des ressources permettant de garantir le caractère durable de leur exploitation.

C'est le cas par exemple pour l'aménagement du littoral et le développement des activités touristiques, qui constituent la première des ressources économiques liées à la mer en France. Il semble donc souhaitable de promouvoir la recherche dans ces domaines et d'intégrer explicitement le tourisme dans les thèmes de recherche

La recherche ne peut se contenter d'apporter des connaissances théoriques. Il lui appartient également de se préoccuper de la façon dont ces connaissances sont effectivement prises en compte. Cela nécessite une implication forte des chercheurs auprès des acteurs publics, dans la co-construction des questions à étudier et des solutions à élaborer.

#### **Stratégie de recherche marine**

La construction de stratégies de recherche existe déjà en grande partie à travers les nombreuses structures existantes et les programmes cadre de recherche et développement technologique (PCRD) dès les étapes de leur élaboration.

Ainsi la première réponse est de s'assurer qu'un futur 8<sup>ème</sup> PCRD amplifiera ce qui est déjà entrepris par le 7<sup>ème</sup> PCRD en identifiant des thèmes spécifiques dans le domaine marin autour de plusieurs des axes prioritaires (alimentation et environnement en particulier).

Par ailleurs, de nombreuses structures de coordination existent et fonctionnent d'ores et déjà. Ces structures existantes, qui reposent sur des mécanismes de coopération, viennent en appui d'initiatives plus communautaires grâce aux effets des PCRD. Elles jouent un rôle important dans l'implication des parties prenantes et la définition d'agendas stratégiques de recherche. Cela concerne les réseaux spécifiques au domaine marin ou non spécifiques mais dans lesquels le milieu marin tient une place importante. Elles se sont systématiquement donné les moyens de se faire connaître, en mettant en ligne des sites Internet accessibles au grand public. L'action souhaitable consiste à mieux mettre en perspective ces différentes structures existantes, d'identifier le domaine marin couvert, et d'analyser leurs articulations.

Au delà, la politique maritime devrait retenir l'idée de pôles d'excellence comme cela a été fait en France pour les « Réseaux Thématiques de Recherche Avancée » et les pôles de compétitivité, et à viser une meilleure mise en commun de programmations scientifiques et la constitution de laboratoires mixtes « multi-localisés ».

L'effort devrait plutôt porter sur l'appui et la prise en charge de fonctions communes.

L'excellence réside plutôt dans la gouvernance et la qualité de la programmation des activités scientifiques (y compris l'évaluation), l'implication des « parties prenantes » que dans la création « d'un centre d'excellence » évoqué. L'idée de créer un centre européen en connaissance de la mer n'est pas nouvelle puisqu'il existe plusieurs structures qui sont susceptibles de jouer ce rôle, notamment le réseau EUROCEANS, créé à l'initiative de la France et du Portugal et qui s'est élargi à d'autres partenaires européens. La proposition d'un centre d'excellence paraît être d'une conception un peu ancienne et risque de renvoyer tout ce qui n'est pas dans ce centre unique vers la « non excellence », et d'aller contre l'idée que l'ensemble de la recherche doit viser l'excellence.

La coordination pourrait être amplifiée en vitalisant les réseaux existants comme les ERANET (réseaux de recherche avancée), l'ESF (Fondation européenne pour les sciences) jusqu'à aboutir à des appels à projets coordonnés entre agences de financement de différents pays, (l'Agence Nationale de la Recherche et le Fonds de compétitivité des entreprises en ce qui concerne la France).

Les autorités françaises sont soucieuses qu'un lien soit fait entre les PCRD et les composantes maritimes des projets GMES et GEO.

Plus largement, comme cela a déjà été mentionné au paragraphe 2.2, un lien devrait être fait avec les orientations relevant de la stratégie pour la protection du milieu marin. En termes de recherche, cette stratégie pose des questions relatives à la définition du bon état écologique, à l'évolution des écosystèmes en réponse au changement global, à la définition d'objectifs environnementaux, au suivi et à l'évaluation des programmes de mesures. Ces questions devraient être mises en exergue comme des orientations de la recherche à mener en appui aux politiques publiques.

La France accueille favorablement la proposition d'établir un réseau européen de recherche sur le milieu marin, qui lui paraît consensuelle. Des prémisses existent déjà, avec le réseau Encora sur le littoral, par exemple, qu'il faut soutenir.

Concernant la pêche, il serait judicieux d'intégrer explicitement les activités de pêche avec un volet de recherche promouvant l'expertise halieutique et le développement de techniques durables de pêche visant à améliorer la sélectivité des pratiques et à optimiser la consommation d'énergie. En effet, ceci correspond à un enjeu fort qui permettra d'assurer une évolution durable des entreprises de pêche et de l'environnement marin. En ce qui concerne l'aquaculture, les objectifs des programmes de recherche doivent être la durabilité, l'innovation et la formation. Il est important de maintenir des thèmes de recherche appliquée répondant à la demande des professionnels (maîtrise des cycles d'élevage, pathologie, sécurité alimentaire, etc.). Cela va relativement à l'encontre de la tendance qui est de développer préférentiellement une recherche de pointe, qui se trouve déconnectée des besoins du terrain. Face à l'évolution de la demande pour de nouvelles espèces, de nouveaux produits, l'activité aquacole (et la filière) doit être capable de réagir rapidement, ce qui implique à l'amont, une recherche dynamique et des structures de formation.

Le livre vert propose de favoriser les biotechnologies bleues via un fond d'investissement bleu et un statut dans le cadre du droit international, et de développer la production d'énergies renouvelables ou moins polluantes en mer. Une telle initiative n'a pas de raison particulière d'être spécifique au milieu marin. En tout état de cause, si elle est conduite elle devra être articulée avec les infrastructures existantes dans le domaine des biotechnologies, comme les « génopôles ».

Une question spécifique est posée par les importants travaux sur la biodiversité marine. Elle nécessite de clarifier le droit de propriété sur les organismes biologiques découverts lors des campagnes d'évaluation de la biodiversité. Il convient d'étudier des outils au plan juridique en matière de protection de brevets.

## **La Recherche dans les régions ultra périphériques**

On constate une disproportion entre les potentialités d'études scientifiques maritimes et la faiblesse des investissements mis en place. Il serait intéressant de renforcer la stratégie de plateforme d'excellence technique et scientifique que les RUP peuvent développer.

La stratégie européenne en matière de recherche ne peut être qu'universelle : dans tous les domaines – y compris ceux qui ont été négligés dans les derniers PCRD à savoir par exemple la recherche sur les navires (construction navale) tels que pour la pêche ultramarine l'adaptation aux eaux et au climat tropicaux (crevettiers de Guyane) et à la préservation des ressources pélagiques des navires de pêche et de leurs appareils (thoniers de l'océan Indien) ; dans les espaces géographiques : la valorisation des ressources halieutiques des eaux antarctiques, par exemple, mérite des études coordonnées au niveau européen.

### **Portail européen unique sur internet**

L'idée d'un portail si elle est bonne, n'a pas de sens si elle ne s'appuie pas sur un recensement des nombreuses initiatives existantes présentes sur Internet, déjà très fournie et abondante, avec des éléments forts déjà très structurés, comme la base de données multinationale sur les espèces marines et leurs habitats (« Fishbase »), et des bases de données sur les résultats de la surveillance et les prévisions océanographiques opérationnelles (Mercator), et liaison avec le programme GMES qui constitue un volet important de la priorité « Spatiale » du 7<sup>ème</sup> PCRD, sans parler des portails à vocation plus générale, comme le Géoportail, sur lequel l'IGN et le SHOM ont prévu de rendre disponible un référentiel géométrique du littoral, en cours de constitution (projet Litto3D®).

Sur cette base, l'idée de portail devrait consister dans une démarche de recensement, d'évaluation visant à structurer dans un deuxième temps l'accès à la matière pour le rendre plus direct et plus cohérent. Un tel projet ne pourrait se concevoir sans un lien à établir avec le projet de moteur de recherche européen Quaero.

### **Moyens navals et infrastructures de recherche**

Le dispositif actuel de coordination des moyens navals de recherche (OFEG : Ocean facilities exchange group) qui réunit six pays (France, Royaume Uni, Allemagne, Pays Bas, Espagne et Norvège), constitue une base à développer et accompagner par la Commission avec des mesures permettant de sortir de la flotte des navires dont la conception et les équipements sont devenus obsolètes. Pour la conception de chaque nouvel équipement, la recherche de l'interopérabilité avec les équipements les plus performants en service doit être recherchée.

Les efforts devraient donc porter à la fois sur l'évolution des infrastructures de recherche les plus performantes, et sur la facilitation de l'accès à ces dernières à l'échelle européenne pour les équipes qui n'en disposent pas. Il serait donc souhaitable que les démarches existantes dans le cadre des TGIR (très grandes infrastructures de recherche) soient étendues aux moyens navals et infrastructures de recherche.

Pour ces derniers, la construction de navires polyvalents est désormais la demande la plus forte pour les différents segments (hauturier, côtier, navire de station).

L'élaboration de normes d'interopérabilité est tout à fait souhaitable, et devrait faire l'objet de soutiens spécifiques, car elle ne peut être à la charge des organismes de recherche dans leur configuration actuelle.

## *2.4. L'innovation dans un contexte évolutif*

### **Promotion et mise en œuvre des technologies innovantes**

Cette promotion passe par la connaissance des milieux marins, les capteurs (physiques, chimiques biologiques), et par les technologies d'intervention en zones profondes (au delà de 500 m) et ultra profondes (au delà de 1500 m) constituant les enjeux technologiques des 10 à 20 ans à venir.

Il s'agit de résoudre les difficultés propres à l'intervention et à la réalisation des études d'impact en milieu marin. Les domaines concernés vont de la mécanique et de la résistance des matériaux (technologies offshore) au génie civil (sources de granulats, digues et ouvrages) et aux technologies de robotisation et communication (câbles sous marins). Ils incluent également, pour réduire les risques de pollution et améliorer la productivité, la maîtrise de la liaison entre le fond et la surface et la gestion de la veine fluide, et l'interface navire-terre (traitement du navire et de la marchandise dans les ports).

### **Production d'énergie renouvelable en mer**

La question du développement de la filière énergétique est un enjeu majeur en matière de politique maritime, et doit s'inscrire dans la perspective d'une réflexion globale sur la gestion de la mer et le développement de son exploitation.

Si les énergies marines permettent de limiter les dommages paysagers et sonores de l'éolien terrestre, tout en contribuant à la lutte contre le changement climatique, elles engendrent un certain nombre d'impacts spécifiques : perte d'habitats, destruction du peuplement benthique, propagation du bruit et des vibrations sous l'eau, effets des champs électriques magnétiques des câbles sous-marins, conflits d'usage, etc.

Il serait utile que la Commission européenne produise une vision complète des conséquences, et notamment des impacts socio-économiques et environnementaux, des énergies renouvelables en mer. L'évaluation au niveau mondial et au niveau européen, par des instances indépendantes, des enjeux liés au changement climatique devront permettre de concevoir de façon rationnelle les perspectives des nombreuses technologies proposées au regard de leur effet global potentiel. Ainsi devra être évalué également l'intérêt de la production de biomasse par l'aquaculture, des énergies éoliennes offshore ou hydroliennes.

Deux aspects sont spécifiques au milieu marin. Il s'agit d'une part de trouver les sites de production qui s'intègrent à d'autres activités littorales (tourisme, pêche, etc.) et de vérifier par des études d'impact que les effets induits ne sont pas néfastes aux écosystèmes. Il s'agit d'autre part d'extrapoler et de permettre de développer dans le domaine maritime des actions de recherche et de développement importantes conduites par ailleurs.

Il serait intéressant que l'Union étudie la possibilité d'une programmation pluriannuelle des investissements (PPI) de production, de transport, de réception et de stockage nécessaires tenant compte de leur impact sur l'environnement, ainsi que la mise en place de mécanismes de marché permettant de fournir de manière décentralisée des incitations à investir dans des capacités de production.

Un effort particulier de R & D européen est à promouvoir dans la zone intertropicale en matière d'énergies renouvelables. La voie la plus prometteuse actuellement inexploitée est l'énergie thermique des mers. Une usine pilote pourrait être cofinancée sur le département de la Réunion du fait de la bathymétrie très favorable de ses eaux territoriales.

### **Adaptations aux changements climatiques**

Il convient de ne pas se limiter à une approche restrictive des changements climatiques. La question s'inscrit dans un cadre qui dépasse largement le milieu marin et l'Union européenne, même si l'un et l'autre jouent un rôle très important.

Il convient également de distinguer les actions qui visent à limiter les émissions de gaz à effet de serre (par exemple dans le transport maritime et les activités connexes) et la question de l'adaptation au changement global induit par le changement climatique. Cette adaptation nécessite d'en connaître les différents aspects, d'étudier les conséquences et surtout de développer des approches permettant l'adaptation proprement dite, soit par l'atténuation des effets, soit par la construction d'autres approches innovantes.

Par ailleurs, il convient d'étudier les mécanismes d'adaptation au changement, et les rythmes d'adaptation permis par les différents systèmes économiques et politiques, et d'anticiper les effets d'exclusion qui ne manqueront pas d'être générés par les coûts nécessaires à l'adaptation.

Aujourd'hui, des études menées sur les navires de pêche financées par l'UE ont permis d'élaborer des stratégies visant à diminuer leur consommation actuelles de carburant qui n'est pas durable, tant d'un point de vue économique qu'environnemental.

## 2.5. Développer le savoir-faire maritime de l'Europe et promouvoir l'emploi durable dans le secteur maritime

### **Emploi et formation**

Les autorités françaises estiment, comme la Commission, que le manque d'attractivité du métier de marin pour les ressortissants des Etats de l'Union risque de provoquer une pénurie de personnel qualifié pour les fonctions exercées par d'anciens navigants (inspecteurs, agents de contrôle par l'Etat du port, sociétés de classification, secteur maritime privé, etc.); elles s'emploient à apporter une réponse en adaptant les filières de formation aux métiers de la mer de façon à permettre un reclassement plus aisé des anciens navigants (modification du contenu des formations). Elles trouvent essentiel de privilégier dans ce domaine la professionnalisation de l'activité qui doit être recherchée au travers des formations spécifiques adaptées

La France recommande de conduire une politique volontariste pour développer l'attractivité des métiers maritimes en y incluant l'amélioration des conditions de travail et des salaires (comme par exemple développer des programmes de R&D visant l'économie et l'ergonomie du travail sur les navires battant pavillons européens), d'accueil des marins dans les ports, de la prise en charge financière des pertes de revenu dues aux temps de formation, des aides à la diversification des activités (comme l'intégration des marins pêcheurs au tourisme côtier du fait de leurs savoirs sur la mer et ses produits), des aides à la reconversion, et de l'anticipation des possibilités de travail à terre des marins. L'attractivité des métiers de la mer dépend également de l'amélioration du niveau de formation (du point de vue des techniques et des droits des pêches pour les pêcheurs et en permettant des évolutions de carrière ou des reconversions, en créant des passerelles intra et inter sectorielles).

Le Livre vert propose d'améliorer la collecte et le traitement des données liées au secteur maritime. Elle suggère la création d'un réseau d'observation maritime européen. Les autorités françaises soutiennent cette initiative et souhaitent que cette réflexion couvre également des éléments statistiques – établis selon un modèle commun aux Etats membres – relatifs à l'emploi, à la formation et aux conditions sociales dans le secteur maritime. On notera que la Commission a indiqué entreprendre une étude de même nature pour le secteur particulier des ferries. Le Livre vert suggère de mettre à l'étude la « création d'un pavillon européen facultatif ».

Les autorités françaises pourraient se féliciter de voir le débat s'ouvrir sur la détermination et le respect de critères communs d'exploitation des navires. Elles souhaitent en effet appeler l'attention de la Commission et des autres Etats membres sur l'importance de la lutte contre le dumping social et de protection des emplois de navigants européens dans le secteur du transports des passagers, considérant la place stratégique qu'il représente en terme de compétences et d'emplois maritimes en Europe.

La France plaide pour l'adoption d'un instrument juridique définissant les conditions d'emploi et de travail à bord des navires à passagers engagés sur des lignes régulières intra-communautaires. Considérant que la position des États membres a pu changer à la lumière des récents conflits qui sont intervenus dans ce secteur, elle souhaite que soit relancée la réflexion sur les conditions d'emploi et de rémunération des équipages à bord des ferries sur la base d'une initiative de la commission ou des partenaires sociaux eux-mêmes. D'autres pistes de réflexion pourraient être explorées tels que le critère du lieu de résidence - qui pourrait être supprimé pour ce secteur d'activité -, ou les aides d'Etat qui devraient être davantage conditionnées à l'emploi communautaire.

Par ailleurs, une coordination communautaire pourrait être entreprise en matière de contrôle des conditions sociales du travail maritime, de responsabilité sociale des entreprises, et de développement de la formation maritime.

Les autorités françaises considèrent – en regard de la récurrence des conflits sur le secteur des passagers - qu'il y a urgence à encadrer au plan social ce secteur.

Enfin, concernant les conditions de travail des marins, la France, a joué un rôle important dans la négociation de la convention de l'OIT de 2006, et soutient la ratification la plus rapide possible par tous les Etats membres de cette convention et appuie le propos de l'extension du contrôle par l'Etat du port aux conditions de travail qu'y sont édictées et entend mettre son expérience au profit des Etats qui souhaiteraient en bénéficier.

La France soutient également la ratification rapide de la convention 185 de l'OIT relative à la pièce d'identité des gens de mer (PIM), également évoquée dans le livre vert .Du point de vue de la France, la PIM est indispensable aux marins pour leurs déplacements dans les ports, tant européens que dans le monde, et cet instrument prend d'ores et déjà place dans le contexte de mise en place du code ISPS.

### **Cas particulier des Régions Ultra Périphériques**

La communauté maritime de l'outre-mer française est peu nombreuse. Si depuis 1960, cette communauté s'est peu développée, les deux raisons fondamentales sont :

- Le manque de cycles de formation in situ (aucune école ou structure de formation n'est en mesure de délivrer des brevets internationaux d'officiers STCW dans l'outre-mer français) est préjudiciable au développement des vocations maritimes dans les RUP dont les ressortissants ne peuvent exercer le métier d'officier que dans le cadre de navigations locales de cabotage national. Dans cette perspective, la création de structures de formation ou d'écoles d'officiers s'impose. Cette exigence de développement de formation maritime s'inscrit par ailleurs dans le contexte d'une forte demande au plan mondial de main d'œuvre maritime. Un établissement dédié à ces formations s'impose dans chacun des bassins : atlantique, indien et pacifique.
- La faiblesse des entreprises maritimes. Il n'y a d'armements locaux au long cours que dans les collectivités du Pacifique. Les initiatives d'origine ultramarine telle que Bourbon se révèlent en Europe.
- Dans le domaine de la formation à la pêche, le potentiel de développement à la Réunion et en Guyane demande que soient fortement augmentées les capacités de formation des marins pêcheurs. Un premier lycée maritime et aquacole pourrait être créé ce titre à Matoury.
- Les armateurs industriels à la pêche maîtrisant la filière depuis la capture jusqu'à la commercialisation sur le marché international n'existent pas localement, là où des possibilités existent (Réunion et Guyane). On peut analyser cette situation du fait de l'excentricité des RUP. Il est important de trouver des dispositions (parrainages, soutiens spécifiques au démarrage...) permettant de surmonter ce handicap.

## 2.6. Rôle des clusters

Un tel regroupement d'acteurs au sein d'une même structure renforce leur impact médiatique, leur capacité de proposition et contribue à la promotion du fait maritime auprès des décideurs et du grand public. Il contribue au resserrement des liens entre ses membres et renforce le sentiment d'appartenance au monde de la mer. Les « clusters » peuvent également représenter un lieu de concertation et d'échange, ce qui permet de découvrir les compétences de certaines PME qui seraient restées inconnues et qui pourtant peuvent être mises à profit. La démarche cluster doit se décliner autant au niveau européen et national qu'au niveau des régions littorales et insulaires comme les RUP.

Les pôles de compétitivité français répondent à la définition de « cluster ». Parmi les pôles de compétitivité liés à la mer, deux sont à vocation mondiale : Bretagne et PACA. Certains pôles sont plus spécialisés : Boulogne-sur-Mer (filière produits aquatiques) et Nantes (ensembles métalliques et produits complexes). Une vision européenne de ces pôles de compétitivité reste à construire, ainsi que les indicateurs de performance permettant les intercomparaisons.

## 2.7. Cadre réglementaire

### **Effets adverses sur les objectifs maritimes**

Dans une approche globale de l'économie maritime, il convient de faire une place aux activités de sûreté, de sécurité et de défense. Toute élaboration d'une politique maritime intégrée à l'échelle de l'UE devrait veiller à préserver ces activités de contraintes se traduisant notamment par des restrictions géographiques ou saisonnières. L'exemple de l'utilisation des sonars acoustiques pour les activités de défense et pour l'exploration hydrographique illustre le besoin de maintenir des capacités opérationnelles sans exclure la mise en place de solutions adaptées et équilibrées.

Ce n'est pas tant le cadre réglementaire de l'économie maritime qui pose un réel problème à son développement que les règlements périphériques : sûreté, environnement, etc. Il est en conséquence indispensable que la législation européenne qui touche incidemment au domaine de l'économie maritime, prenne en compte les problématiques de celle-ci. Le domaine le plus sensible est de celui des ports. En effet, la filière portuaire ultramarine doit pouvoir se développer si elle a vocation à proposer au transport maritime mondial des plates-formes logistiques ou d'éclatement.

### **Instruments juridiques spécifiques concernant les conditions d'emploi**

La filière du transport maritime est celle d'une économie non localisée sur le territoire de l'Union. Par conséquent, et comme mentionné plus haut, la France soutient la mise en place la plus rapide de normes sociales internationales respectées par tous avec la Convention du travail maritime 2006 de l'OIT dans l'esprit de la mise en place en 2000 du système de brevets internationaux STCW. Elle servira alors de code du travail maritime de base pour les flottes européennes, qui pourra être complété par voie conventionnelle à l'initiative des partenaires sociaux.

### **Réglementation de l'Union en matière de sécurité maritime**

Les autorités françaises sont d'avis qu'il est nécessaire de soutenir l'esprit d'une plus grande responsabilisation des propriétaires de navires qui pourrait se traduire, par exemple, par la révision de la convention LLMC.

En matière de sécurité des navires de pêche, un effort considérable en matière de sécurité reste à faire. En ce domaine, l'Europe bleue n'est pas uniquement une Europe du poisson, mais également une Europe du pêcheur. Dans les RUP, la sécurité passe par un rajeunissement de la flotte que les programmes d'orientation pluriannuels (POP) successifs ont eu pour cause indirecte de conduire les navires vers une vétusté aujourd'hui génératrice de risques élevés pour

leurs équipages. Les RUP pourrait servir à des expériences permettant de tester de nouvelles dispositions communautaires prenant en facteur premier la sécurité des pêcheurs.

La France soutient l'initiative de la Commission de l'examen plus en avant du dépaillonnement, en étroite coopération avec les partenaires sociaux. Le Livre vert cite ainsi le rôle de l'Etat du port, de l'Etat du pavillon, et l'amélioration de la compétitivité. En complément de ces éléments généraux auxquels les autorités françaises souscrivent, des pistes de réflexion plus concrètes pourraient être développées dans la future communication qui conclura le processus de consultation en juin 2007.

La France soutient le 3<sup>ème</sup> paquet de mesures législatives en faveur de la sécurité maritime, et notamment les propositions de directives relatives aux obligations des Etats du pavillon et des sociétés de classification. La France soutient également la mise en œuvre et le respect des normes internationales (notamment de l'OMI) et européennes.

La France a pris acte de la suppression de tout dispositif de conférences maritimes et de la mise en œuvre d'un système alternatif basé sur des lignes directrices en remplacement des conférences maritimes. Ce nouveau dispositif constituera un outil d'aide à la décision pour les opérateurs dont la visibilité économique est nécessaire à la stabilité du marché du transport maritime et au renforcement de la sécurité maritime.

### **3. Maximiser la qualité de vie dans les régions côtières**

#### *3.1. L'attrait croissant des zones côtières en tant que lieu de vie et de travail*

Les parties précédentes ont déjà donné des réponses concernant la croissance de l'activité économique dans les régions côtières. Par ailleurs, et comme mentionné plus haut au paragraphe 2.3, les acteurs publics jouent un rôle essentiel, direct ou indirect, d'une part en créant les conditions favorables au développement des entreprises et des activités économiques, et d'autre part en assurant la protection des milieux et écosystèmes et le partage des ressources permettant de garantir le caractère durable de leur exploitation.

#### *3.2. S'adapter aux risques côtiers*

L'aspect surveillance maritime des risques venant de la mer par les Etat sera examiné au paragraphe 5.2 concernant l'action de l'Etat en mer.

##### **Protection des côtes contre les pollutions maritimes**

La France accueille très favorablement les actions menées par la Commission européenne concernant la sécurité maritime, suite aux catastrophes de l'Erika et du Prestige.

La France souligne l'importance de la proposition de directive sur l'Etat du pavillon qui renforce significativement les obligations des Etats membres sur le suivi de leur flotte. Il en est de même pour le projet de directive sur les sociétés de classification, qui présente des contraintes supplémentaires tant pour les sociétés de classification que pour les Etats membres. Ces deux projets sont complétés par le projet de directive sur le contrôle des navires par l'Etat du port, qui vise à définir un nouveau régime d'inspection des navires en escale dans les ports des Etats membres basé sur une analyse des risques qu'ils présentent.

Au sein de l'Union européenne, les Etats du pavillon auront l'obligation de remplir leurs obligations internationales. Dès lors, le contrôle des navires par l'Etat du port viendra en complément du contrôle de l'Etat du pavillon, au moins pour les flottes des Etats membres.

## Combattre les risques naturels venant de la mer

Les préoccupations vis-à-vis des risques naturels majeurs doivent se traduire au niveau européen par la mise à disposition des données essentielles à la prévention. Elles doivent aussi se traduire par une meilleure coordination dans le développement des systèmes d'alerte et de prévisions des tsunamis (projet SATANEM, système d'alerte aux tsunamis en Atlantique Nord-Est et Méditerranée par ex.) auxquels contribuent de nombreux organismes nationaux (Météo-France, SHOM) sous l'égide de la commission océanographique intergouvernementale (COI).

Comme évoqué au §2.3, la réflexion est à conduire localement aux différentes échelles concernées, la recherche se devant d'irriguer les projets littoraux ayant chacun leur spécificité et nécessitant une implication locale de chercheurs. Il convient de s'appuyer sur le regroupement local de structures de recherche, comme cela s'est fait en Provence Alpes Côte d'Azur avec le groupement d'intérêt scientifique (GIS) OCEANOMED et en Bretagne avec le projet de GIS EUROPOLE MER. Citons encore l'ERANET Crue dont le domaine d'intervention est concerné.

La façon la plus efficace de procéder pour combler le fossé qui existe trop souvent entre la recherche et le politique, consiste à promouvoir la « recherche – action » dans laquelle le chercheur s'implique directement aux côtés des autorités publiques, comme c'est par exemple le cas dans les schémas de gestion intégrée des zones côtières, pour lesquels le rôle de la recherche est en particulier de contribuer :

- à concevoir des systèmes de « remédiation ».
- à développer des outils d'aide à la décision.
- à développer des méthodes de comparaison d'approches conduites dans des zones différentes.

### *3.3. Développer le tourisme côtier*

Les paragraphes de ce chapitre dans le livre vert correspondent bien à la plupart des aspects de la problématique concernant le tourisme littoral : tourisme durable, diversification des produits et services touristiques, prise en compte de l'arrière-pays, développement des infrastructures de loisir notamment des ports de plaisances et pêche de loisir. Néanmoins, la rédaction du livre vert concernant « l'archéologie sous-marine » laisse penser que cette activité peut être une activité de diversification touristique, alors qu'il convient de protéger absolument du pillage les sites et épaves sous-marines, dont la fouille ne peut être entreprise que par des professionnels dans des cadres scientifiques. La visite de sites ou d'épaves par des « touristes » pratiquant la plongée peut être cependant un thème de diversification, sous réserve d'un encadrement adéquat et d'éventuels aménagements des sites sous-marins. Peuvent être également envisagées, lorsque les conditions s'y prêtent, des visites des sites archéologiques ou des épaves avec des bateaux à fond transparent.

A l'instar des orientations de la convention alpine, le tourisme devrait s'affirmer comme un tourisme respectueux de l'environnement. L'enjeu est de préserver la biodiversité sur le littoral, dans les estuaires et dans les îles, de toute pression engendrée par l'activité touristique intensive. Il faut encourager les autorités locales à diversifier leur offre touristique et à mener une politique touristique durable englobant les côtes et l'arrière-pays, dans l'esprit de la recommandation sur la gestion intégrée des zones côtières (GIZC).

Le tourisme dans les collectivités d'outre-mer de la zone intertropicale possède des caractéristiques différentes de celui des zones littorales du continent européen. Il est caractérisé par sa faible saisonnalité (pour les Antilles, la contre-saisonnalité est même un atout) et le coût élevé d'accès. L'effet de massification qui pénalise le littoral méditerranéen est en conséquence absent. Par ailleurs, pour les RUP, la problématique de développement reste intimement liée à la qualité de la desserte aérienne.

La Communauté pourrait encourager des initiatives relatives à la formation des professionnels. Par exemple, dans le cadre de la directive 2005/36/CE du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles, l'article 16 prévoit la création de « plates-formes communes » qui peuvent être ciblées sur certains métiers du tourisme côtier avec la mise en place systématique d'un stage dans un autre pays que le pays d'origine pour les personnels en formation

Par ailleurs, l'article 12 b) de la directive 2006/7/CE du 15 février 2006 concernant la gestion de la qualité des eaux de baignades prévoit pour l'information du public « une description générale des eaux de baignade, en termes non techniques, fondée sur le profil des eaux de baignade ». Il serait intéressant d'uniformiser dans tous les Etats-membres la forme et le support de cette information en mettant à la disposition des responsables de sites de baignade un modèle sous forme d'une charte graphique qui intégrerait le logo de l'Union européenne, fondée sur des symboles et des couleurs compréhensibles immédiatement quelle que soit la langue de l'utilisateur de la zone de baignade.

### 3.4. Gestion de l'interface terre/mer

#### **Gestion des zones côtières**

S'agissant de l'occupation du sol sur le littoral, la question du changement climatique et ses conséquences sur le recul du trait de côte sont sous-estimées. La maîtrise de l'urbanisation est un impératif sur les zones côtières. En effet, les questions du mitage par l'urbanisation et d'artificialisation des paysages doivent être traitées avec une vigilance particulière sur le littoral. L'intervention sur une région « maritime » doit comprendre les territoires directement en contact avec la mer, mais également les autres territoires qui forment avec eux une entité économique, sociale et environnementale conformément avec le rapport de l'Agence Européenne de l'Environnement (AEE) de 2006 sur le sujet.

Chaque Etat membre a sa propre législation concernant l'aménagement des zones côtières. Ce sujet majeur pose la question de la définition d'une véritable politique intégrée.

Pour faire de la Gestion Intégrée des Zones Côtières un succès, la Commission, qui finance déjà le programme Interreg DEDUCE (développement durable des côtes européennes), pourrait promouvoir la mise en place d'outils favorisant la mise en commun des connaissances au niveau européen, et recommander la mise en place dans les pays de l'Union d'outils juridiques ou institutionnels du type de ceux mis en place en France, tels :

- Les schémas de mise en valeur de la mer - SMVM (cf. en France loi du 7 janvier 1983), qui permettent de définir les zones littorales présentant une unité géographique et maritime au sein desquelles il convient d'organiser dans l'espace une pluralité d'activités concurrentes ou complémentaires.
- Une réglementation relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, qui vise « à préserver les sites littoraux remarquables, à améliorer la qualité des eaux marines, à privilégier les activités qui ne peuvent s'exercer ailleurs que sur le littoral, à favoriser la mise en valeur économique des ressources naturelles, qu'elles proviennent de la mer ou du rivage, à clarifier sur le plan juridique la compétence des différents acteurs qui interviennent sur le littoral, à améliorer les conditions d'accès à la mer et au rivage ainsi que la gestion du domaine public maritime » (cf. loi de 1986 en France).
- Un observatoire du littoral, tel celui créé en France en 2004, qui met notamment en place des indicateurs de suivi de la gestion intégrée des zones côtières. Le bilan français montre clairement que l'on manque de systèmes d'information intégrés (SIG), ce qui plaide pour un Observatoire du littoral européen.
- Un conseil national du littoral, tel celui installé en France le 13 juillet 2006, lieu d'échanges, d'expertise, et de coordination des politiques publiques.

Le littoral est un espace très convoité où les conflits d'usage sont nombreux. Les difficultés concernent les conflits d'usage de la bande côtière, notamment la compétition des activités de pêche et les activités aquacoles, qui contribuent à garantir le tissu local et l'aménagement du territoire, avec d'autres actions tels l'extraction de granulats, les récifs et les cantonnements. Une gestion intégrée du littoral réussie repose avant tout sur l'implication de tous les acteurs concernés.

Par ailleurs, la question terre-mer ne peut être abordée uniquement sous l'angle des zones proches de la mer mais doit obligatoirement englober les zones retro-littorales qui font partie intégrante de cette interface terre-mer. L'un des problèmes majeurs des zones littorales en voie d'urbanisation accélérée est celui du maintien des activités des populations en place alors que la pression foncière et les problèmes d'accessibilité augmentent. Il faut pouvoir assurer les logements sociaux nécessaires et parvenir à une maîtrise du foncier, notamment en développant des Etablissements publics fonciers. La logique de métropolisation accentue également les risques qui, dans les zones côtières, se cumulent par rapport à d'autres régions du territoire : aux risques d'inondation, incendie, etc., s'ajoutent les risques d'érosion, de catastrophe naturelle ou de pollution. Il importe d'autant plus de réserver à la proximité de la mer les activités qui y sont étroitement liées et de reporter le reste dans l'arrière-pays, comme le prône la loi Littoral de 1986.

La place croissante de l'économie touristique et résidentielle pose le problème des conflits d'usage et des enjeux de régulation par la planification. La question de la plaisance est également un enjeu important,

### **La GIZC dans les RUP**

Les enjeux particuliers liés aux zones côtières des RUP, marquées par la pression démographique, l'exiguïté de la bande littorale, les nécessités liées au développement économique et à la protection de l'environnement, rendent impératifs la GIZC. Le caractère insulaire des collectivités concernées, avec une très grande longueur du littoral par rapport à la superficie territoriale, implique une adaptation de la réglementation destinée au continent.

### **Développement portuaire et environnement**

Le Livre Vert sur la politique maritime de l'Union souligne à juste titre que les ports constituent un des maillons essentiels de la chaîne logistique. En ce sens, l'Europe ne peut effectivement pas « fonctionner sans ses ports maritimes ».

Les autorités françaises estiment essentiel que la future politique maritime accorde une place majeure aux ports. Ils constituent un maillon d'une chaîne logistique de transport mais sont aussi des acteurs clés de l'aménagement du territoire.

La France souhaite souligner sur ce point que toute tentative de définir a priori une spécialisation des ports européens ou de favoriser la concentration excessive des activités dans certains ports ne pourrait être que contre-productive. La diversité portuaire (activité et situation géographique) est une richesse pour l'Europe qu'il faut maintenir. Les règles d'investissement doivent être traitées de façon homogène et sans discrimination. La sécurité juridique des investissements doit être assurée. La politique portuaire doit être également ouverte sur le terrestre dans un objectif d'intermodalité dans les transports.

A ce titre, la future communication sur la politique maritime devra être en total cohérence avec la politique portuaire européenne qui devrait être élaborée par la Commission à l'automne 2007 à l'issue du processus de consultation en cours.

Les autorités françaises estiment également qu'il faut développer les ports d'une façon compatible avec la conservation de l'environnement et soulignent que l'aménagement d'infrastructures portuaires sur des espaces côtiers qui abritent généralement des écosystèmes sensibles peut se faire en maintenant une biodiversité grâce aux progrès réalisés en matière de

technique environnementale (reconstitution d'écosystèmes dans le cadre de mesures conservatoires). Les considérations environnementales sur les espaces côtiers doivent être mis en balance avec d'autres objectifs environnementaux importants comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui pourrait être réussite grâce au report modal vers le transport maritime.

La mise en place d'une offre de transport maritime compétitive face au mode routier contribue à la réduction des pollutions et des nuisances liées aux transports, ce que souligne à juste titre le Livre vert en reprenant l'analyse de l'association des armateurs de la Communauté européenne (ESCA) sur l'efficacité énergétique du transport maritime.

Les autorités françaises partagent pleinement cette analyse et auraient souhaité que le Livre vert mette plus en évidence le bénéfice que peut apporter le report modal de trafic vers la voie maritime en matière environnementale. La nécessité impérieuse de réduire les rejets dans l'air ou dans l'eau du transport maritime et les risques de pollutions est incontestable. Il en va de même de la nécessité d'améliorer l'état du milieu marin et la préservation de la biodiversité. La France estime que le transport maritime peut y contribuer largement en conjuguant une amélioration de ses performances propres (utilisation de combustibles moins polluants, progrès des technologies de constructions maritimes, amélioration de la sécurité...) que par effet de report modal. Cet aspect est évoqué insuffisamment dans le Livre vert comparé à la question de l'impact négatif des rejets dans l'air du transport maritime (CO<sub>2</sub>, NOX). Il tend à présenter le transport maritime comme un vecteur aussi polluant que le transport aérien sans mettre en évidence les volumes transportés et les impacts respectifs sur l'activité économique.

C'est pourquoi la France aurait également souhaité que le Livre vert mette l'accent sur le développement des Autoroutes de la mer et plus largement du transport maritime à courte distance (TMCD) et qu'il rappelle que la mise en place de moyens pour offrir une véritable alternative modale à la route en Europe, à court et moyen terme, doit être une priorité européenne.

A cet égard, la Commission européenne devrait avoir une vision globale des chaînes de transport et prendre en compte dans une approche socio économique globale les effets externes qui comprennent d'une part la pollution en mer ou dans l'air, et d'autre part les impacts sur les écosystèmes terrestres du fait des implantations portuaires et du transport terrestre de pré- et post- acheminement.

## **4. Des outils pour gérer nos interactions avec les océans**

### *4.1. Données au service d'activités multiples*

#### **Surveillance du trafic maritime et suivi des navires**

Au delà des besoins strictement militaires de prévention et de lutte contre notamment, les menaces dites asymétriques, la recherche du renseignement militaire mais aussi en matière douanière, des initiatives multiples de surveillance et de suivi des navires ont été menées :

- maîtrise de l'immigration (initiative Frontex).
- mise en réseau des centres militaires de surveillance maritime, dans le cadre de l'Agence européenne de défense (voir sur ce sujet § 5.2 « surveillance des mers »).
- lutte contre les trafics.
- systèmes d'information destiné à suivre les navires de commerce à partir de données complémentaires (radar, AIS, etc..) à travers de systèmes tel que Trafic 2000 et/ou Spationav.
- suivi des activités de pêche par satellite (VMS et VDS).

Les sources de données pourraient être :

- les données déclaratives, radar et optique des CROSS (MRCC) et des sémaphores- ces données ont vocation à déjà être intégrées dans les systèmes Trafic 2000 et Spacionav au plan national.
- les données radar et optiques des aéronefs (y compris à terme les UAV) de surveillance des approches et de patrouille maritime.
- les données satellitaires passives (VMS) et/ou actives (VDS, RORSAT, etc.).

La France considère que l'amélioration de la surveillance du trafic maritime repose en grande partie sur la qualité des systèmes d'information permettant d'échanger et d'exploiter des données entre les centres opérationnels, les centres de sécurités des navires et les ports sur les navires et leurs cargaisons. Elle considère également que les échanges automatiques d'information entre les Etats membres contribuent à la sécurité maritime en permettant aux autorités d'avoir rapidement accès aux informations pertinentes sur les navires et leurs cargaisons, éléments essentiels pour intervenir en cas d'incidents ou d'accidents.

Certaines initiatives pourraient être promues au niveau de l'Union :

- le projet INGRID (Intégration et gestion des réseaux informatiques et des données) qui permettra, dès 2007 en France, de renforcer les échanges d'information entre les différents centres de sécurité maritime, afin de mieux prendre en compte la qualité des navires et leurs événements de navigation. INGRID combinera au profit du contrôle des navires par les CSN les informations provenant de Trafic 2000, Sirenac (base de données du mémorandum de Paris sur le contrôle par l'Etat du port) et des ports.
- le système d'information Trafic 2000 base de données dynamique qui centralise les données sur les navires transportant des marchandises dangereuses conformément à la directive 2002/59. La qualité de ce système d'information a permis de faire évoluer le système SafeSeaNet opéré par l'Agence européenne pour la sécurité maritime.
- l'application WETREP (West European Tanker Report) opérée par la France depuis 2005, qui permet de suivre les pétroliers transportant des produits bruts dans la Zone Maritime Particulièrement Vulnérable de l'Atlantique, mise en place par deux résolutions de l'OMI des 15 octobre et 6 décembre 2004, et qui est en voie d'être retenue comme base de données communes aux six Etats de la ZMPV (Belgique, Royaume-Uni, France, Irlande, Espagne, Portugal).
- l'utilisation de SafeSeaNet conduits par l'Agence européenne pour la sécurité maritime.
- l'engagement dans l'organisation Safety@Sea chargée des échanges d'information AIS entre les Etats de la mer du Nord.

Ces initiatives européennes doivent être complétées par une coopération régionale dans le domaine de la surveillance maritime avec ses voisins proches. Ainsi des travaux sont en cours avec le Royaume-Uni pour renforcer la sécurité de la navigation en Manche et dans le détroit du Pas-de-Calais, tant sur le plan technique par l'amélioration des échanges d'information, que sur les plans organisationnel et juridique par des propositions communes au sein de l'Organisation Maritime Internationale et de l'Organisation Hydrographique Internationale. Par ailleurs, une coopération existe en Méditerranée avec l'Italie depuis 1998 pour la surveillance commune des Bouches de Bonifacio. Cette coopération se renforce en étendant son champ d'action à la surveillance de la navigation dans le canal de Corse.

La surveillance de la navigation maritime ne se résume pas à la mise en œuvre de systèmes d'information et de coopération européenne. Elle nécessite des centres opérationnels disposant des équipements techniques leur permettant de suivre le trafic maritime et de contacter les navires. A cet effet, la France engage pour la période 2007-2009 un programme de modernisation des CROSS de 45 millions d'euros permettant d'achever le renouvellement des

radars et de combiner cette surveillance radar avec les informations AIS (Automatic Identification System ou « transpondeurs ») des navires de commerce. Le programme permet aussi d'améliorer les systèmes de communication des CROSS et leurs systèmes d'information.

Par ailleurs, l'Union pourrait promouvoir le concept de centre opérationnel polyvalent à l'image des CROSS français, qui, outre le sauvetage, exercent aussi les fonctions de surveillance du trafic maritime conformément aux règles internationales et communautaires, de surveillance des pollutions, de diffusion d'informations nautiques, de police des pêches et de diffusion d'information de sûreté maritime. La pertinence de ce concept est mise en évidence par le programme de recherche MarNIS (Maritime Navigation and Information Service), conduit par la Commission européenne. MarNIS a ainsi développé le concept de MOSS (Maritime Operational Support Services), basé en grande partie sur le modèle des CROSS. Aux six missions opérationnelles des CROSS, MarNIS ajoute aux MOSS la surveillance des trafics illicites et la mise en œuvre des moyens de lutte contre la pollution. Toutefois, la pertinence de centres aussi polyvalents reste encore à évaluer.

La surveillance du trafic maritime doit étendre sa couverture aux océans. Le Long Range Identification and Tracking (LRIT), système de suivi des navires par satellites, en cours d'approbation à l'OMI pour une entrée en vigueur prévisible en 2009, contribuera dans un avenir proche à renforcer la sécurité de la navigation maritime. L'Europe pourrait aider le déploiement de ce système dans les RUP pour lui apporter une couverture encore plus significative aux yeux de la communauté maritime internationale.

A cet égard la France soutient les initiatives européennes auprès de l'OMI qui permettent de renforcer les conventions internationales pertinentes dans le domaine de la sécurité maritime et du suivi des navires (convention SOLAS et MARPOL notamment).

La sécurité de la navigation dans les eaux des Etats membres suppose que soient soutenues les missions traditionnelles de diffusion de l'information nautique, de levés hydrographiques, et de cartographie marine, attribuées aux services hydrographiques nationaux. Les capacités des pays européens sont en partie redondantes ou concurrentes. La mutualisation d'une partie des moyens et des activités de recherche est envisageable, sous réserve d'accepter une certaine interdépendance et ses conséquences en termes de souveraineté nationale et d'emplois.

### **Élaboration d'un atlas européen des mers**

Un atlas européen des mers devrait avoir pour triple objectif la connaissance scientifique du milieu marin, de ses ressources et de ses usages.

Les systèmes d'informations géographiques (SIG) sont devenues incontournables depuis 10 ans pour conduire une politique d'aménagement (et d'entretien) des espaces terrestres. Ce concept est applicable à l'espace maritime. Plus cet espace est vaste, plus serait utile un tel outil. Les millions de km<sup>2</sup> des RUP en ont grandement besoin. Alors qu'aujourd'hui une navigation maritime sûre se passe difficilement d'une cartographie électronique vectorisée comme le succès du programme ECDIS le montre tant qu'il est alimenté par des cartes électroniques ENC (cartes officielles et tenues à jour), il serait bon d'inviter les instituts hydrographiques européens à poursuivre leur coopération pour la constitution d'une infrastructure géospatiale maritime dans le but de concevoir un SIG marin destiné à constituer le socle géographique de référence pour conduire une politique d'aménagement (et d'entretien) des espaces maritimes. L'outre-mer pourrait servir de laboratoire en ce domaine pour en préciser les spécifications techniques.

Le SIG marin a différentes finalités en matière d'ordre public (système d'information et de contrôle), en matière de préservation de l'écosystème (gestion des ressources halieutiques), en matière de santé publique (suivi des épizooties des bassins de conchyliculture et de pêche), en matière de recherche scientifique... La coordination des systèmes d'information est à confier à un organisme fédérateur.

## **Réseau européen d'observation et de données du milieu marin**

La surveillance est actuellement principalement menée dans la zone côtière, (élevage, pêche, qualité de l'eau notamment). Au plan de la recherche, des champs d'investigation restent à approfondir. Ces sujets pourraient notamment être promus lors de la mise en œuvre de la future directive sur la protection de l'environnement marin. Ils consistent à :

- Étudier les mécanismes hydrodynamiques qui relient le littoral et les océans profonds, et en tirer des conséquences sur les dilutions de pollutions, et les surveillances à réaliser pour anticiper l'incidence des pollutions locales ou diffuses.
- Poursuivre l'étude des relations entre l'océan et le changement climatique.

Des enjeux résident dans la capacité à développer des capteurs des différents paramètres de la colonne d'eau et du fond marin : physique, chimique, mais également la composante biologique à introduire. Les technologies clés sont : le capteur lui-même, fonctionnant sur place et en temps réel et en profondeur, la source d'énergie, l'automatisation (par exemple du séquençage ADN), et la transmission des données vers les bases terrestres.

Beaucoup de dispositifs de surveillance, comme par exemple les observatoires marins et de fonds de mer actuellement, sont initiés et mis en place par et pour la recherche comme les projets EURO-ARGO (réseau de profileurs) et EMSO (European multidisciplinary seas observation).

La réflexion principale devra porter sur les mécanismes de financement de la surveillance et de pérennisation des observatoires mis en place par et pour la recherche.

Actuellement une grande part des activités de surveillance est assurée par des organismes de recherche et des moyens de recherche. En France c'est le cas de l'Ifremer qui assure des activités de surveillance pour les ministères chargés de l'agriculture et de la pêche d'une part, et de l'écologie d'autre part.

La réflexion à mener consiste à examiner comment pérenniser les observatoires mis en place pour les activités de recherche lorsqu'ils présentent un intérêt pour la surveillance, et comment mettre à disposition des chercheurs les données recueillies par les systèmes de surveillance pour approfondir les recherches, et éviter que des contraintes de confidentialité liées à la recherche de compétitivité immédiate ne nuise à la diffusion de l'information nécessaire à la recherche et à la compétitivité.

Cela consiste à étudier le modèle économique de la surveillance. Il serait souhaitable d'encourager les mécanismes dans lesquels les ressources générées pour l'expertise constituent une valorisation des activités de recherche. Il convient également d'explorer la façon dont les bénéficiaires de la surveillance peuvent contribuer au financement de la recherche amont. Le développement des services GMES (Global monitoring for environment and safety) est un cas à examiner de près de ce point de vue. Il conviendrait également de s'inspirer de et élargir la démarche conduite dans les deux projets suivants concernant ce sujet : EURO-ARGO et EMSO).

### **Bases de données sur la capacité de réponse**

La définition d'une politique européenne maritime intégrée doit nécessairement prendre en compte la dimension navale et le rôle des marines militaires.

Comme cela est mentionné au paragraphe 5.2, l'utilisation des moyens militaires présente une plus-value certaine, et à moindre coût, dans le domaine de la surveillance et de la recherche du renseignement, mais également dans l'exécution des missions de sécurité, de sûreté et de police en haute mer. Ces moyens peuvent aussi apporter une réponse aux problématiques du développement durable, qu'il s'agisse de la lutte anti-pollution ou de la protection de l'environnement.

Dans cette logique, la coopération civile et militaire gagnerait à être renforcée par des banques conjointes de données de capacités, en réponse aux urgences majeures dépassant les capacités nationales des Etats membres.

#### 4.2. Aménagement de l'espace pour une économie maritime en expansion

Ressources rares et convoitées, les espaces littoraux sont soumis à de très nombreuses pressions, liées notamment à leur attractivité et aux évolutions démographiques. Il en résulte une difficulté croissante à promouvoir leur développement équilibré et à prévenir ou à résorber les conflits d'usages qui se manifestent, tant à terre qu'en mer, entre des activités potentiellement concurrentes. Dans ce contexte, la France estime néanmoins que le recours à une planification spatiale systématique n'offre pas une réponse adéquate, adaptée à la situation de ses littoraux. En effet, il convient de préserver la possibilité de libre accès de tous les citoyens à la mer et au littoral, qui constituent des richesses collectives, et de favoriser la cohabitation des différents usages de la bande côtière, dans le temps comme dans l'espace (pêche, nautisme, transport maritime, etc.). Parce qu'elle favorise naturellement les phénomènes de morcellement et d'appropriation, souvent irréversibles, la planification spatiale va à l'encontre des objectifs de gestion intégrée et durable des zones côtières. Par ailleurs, la mer, bien public, est régie par la Convention de Montego Bay qui prévoit notamment, pour les Etats côtiers, le droit de passage inoffensif des navires dans leurs eaux territoriales. La planification spatiale est insuffisamment adaptée au milieu marin dont elle ne permet pas de prendre en compte les spécificités juridiques mais aussi physiques et sociologiques

Le livre vert précise que : « la stratégie (thématique pour le milieu marin) introduit le principe d'un écosystème fondé sur la planification spatiale » (p.11). Cette conception de la stratégie pour la protection du milieu marin en tant que « planification spatiale » semble ne pas correspondre aux définitions contenues dans le projet de directive, en particulier, à l'article 2 bis. Cette stratégie sera bien élaborée selon une approche écosystémique, dans chaque région marine. Mais cette approche ne saurait se réduire à une réflexion sur les limites de gestion des écosystèmes. L'approche de la stratégie pour la protection du milieu marin est beaucoup plus large et dynamique : elle conduit à mettre en œuvre des connaissances pour établir un diagnostic, définir des programmes de surveillance et mettre en place des programmes de mesures. Cette approche inclut, outre la protection, la gestion durable. Par ailleurs, le texte du livre vert semble faire l'amalgame entre « stratégie pour l'environnement marin » et « planification spatiale ». En effet, le livre vert précise qu'« il importe d'inclure l'aménagement de l'espace marin dans les écosystèmes régionaux » (p.43) et « la stratégie thématique pour le milieu marin propose que la gestion écosystémique repose sur une planification régionale » (p.50). Cependant, le projet de directive marine prévoit que des mesures de surveillance et de gestion par régions marines (Atlantique, Manche, Méditerranée) (programmes de mesures) – et non la planification spatiale – permettent d'atteindre le bon état. Il importe de lever cette ambiguïté dans la politique maritime.

Le livre vert précise également que « l'introduction de ce principe pourrait mener à la désignation de zones marines protégées (ZMP), ce qui contribuerait à la protection de la biodiversité et assurerait un passage rapide vers des niveaux de pêche durable » (p.11). Les aires marines protégées relèvent, elles aussi, davantage de mesures de gestion indispensables à la protection de certains secteurs clés pour les écosystèmes marins indispensables à la reproduction, protection et conservation des populations marines et leurs habitats. Cependant, elles ne permettront pas à elle seules d'atteindre les objectifs de pêche durable : les mesures de gestion de la pêche et la gestion durable de la ressource ont et auront des incidences déterminantes.

La planification spatiale ne peut pas suffire à appréhender le caractère dynamique du milieu marin (eaux marines, poissons).

Enfin, il serait nécessaire, dans un premier temps, de rapprocher les organismes de recherche travaillant sur la gestion des milieux maritimes, des milieux terrestres, et du sous-sol. En France, un tel effort d'intégration a été fait afin d'avoir une vision globale de la recherche finalisée en gestion des milieux et des ressources. Cette intégration est à consolider à travers une intégration progressive de la programmation des activités scientifiques. L'articulation avec les domaines connexes reste à consolider et considérer de façon globalisée : aménagement, génie civil, biodiversité, santé humaine, milieux polaires, technologies offshore et secteur pétrolier, sciences de l'univers, enseignement supérieur.

#### 4.3. Tirer un parti optimal du soutien financier en faveur des régions côtières

Si l'Union souhaite véritablement une politique maritime, alors il convient d'aller au bout de la démarche. Cela revient à dire qu'il faut cesser de considérer le milieu marin comme une frontière et les activités maritimes comme un complément des activités terrestres. Il suffit donc de créer des instruments financiers et réglementaires intégrés. Sur le plan financier, le constat actuel est que les investissements maritimes sont actuellement éclatés entre le FEDER pour les ports et le FEP pour les ports de pêche, le PCRDT pour la recherche maritime, le FSE pour la formation professionnelle maritime, le FEP pour la pêche, l'objectif 3 et donc entre des programmes, des appels à projet et des initiatives communautaires.

Le cas particulier de la pêche appelle de la France les observations suivantes :

Le soutien à l'expertise halieutique doit être une priorité pour l'utilisation des instruments financiers. L'outil actuel (règlement sur la collecte des données base) se limite au financement de certaines actions de collecte des données. Le champ d'intervention de cet outil doit être élargi pour inciter et soutenir les instituts de recherche à accentuer leurs efforts et leurs investissements en matière d'expertise halieutique et de mise à disposition des avis scientifiques dans les différentes instances décisionnelles. Le soutien des Etats en développement avec lesquels l'UE a des accords de pêche doit également être accentué, de même que la coopération au sein des organisations régionales de pêche, afin de soutenir et de renforcer les instances multilatérales (comités scientifiques) compétentes en matière de gestion des ressources halieutiques.

S'agissant des instruments permettant d'orienter les investissements des entreprises, et pour assurer la réalisation de la PCP, le Fond Européen pour la Pêche (FEP) offre beaucoup de possibilités pour accorder un soutien financier pour atteindre des objectifs sur le plan économique, environnemental et social, notamment pour :

- assurer la pérennité des activités de la pêche et l'exploitation durable des ressources halieutiques.
- réduire la pression sur les stocks en équilibrant les capacités de la flotte communautaire par rapport aux ressources disponibles de la mer.
- promouvoir un développement durable de la pêche dans les eaux intérieures.
- renforcer le développement d'entreprises économiquement viables dans le secteur de la pêche et rendre les structures de l'exploitation des ressources plus compétitives.
- favoriser la conservation et la protection de l'environnement et des ressources de la mer.
- encourager le développement durable et améliorer les conditions de vie dans les zones où des activités sont menées dans le secteur de la pêche.
- promouvoir l'égalité entre les hommes et les femmes actifs dans le secteur de la pêche.

A titre d'exemple, pour ce qui concerne les interactions des activités maritimes, le FEP cofinance des études de diagnostic des pratiques de pêche, d'études préliminaires dans les zones Natura 2000 ou des Aires marines protégées. De même, l'axe 4 du FEP finance des projets d'intégration des pêcheurs à la dynamique de développement local pouvant intégrer la gestion de l'environnement des projets d'intégration de la pêche au sein des zones portuaires et littorales et des projets incluant des interactions avec la pêche de loisir.

## 5. Gouvernance maritime

### 5.1 Élaboration des politiques au sein de l'Union européenne

Une politique intégrée est indispensable, mais il faut aller au-delà de ce constat fait par le livre vert pour proposer des éléments opérationnels. Il est donc souhaitable qu'il soit mis en place un même système permettant la coordination des politiques liés à la mer, notamment entre la politique maritime européenne et le projet de directive stratégie pour la protection du milieu marin.

Par ailleurs, la France estime que toute politique sectorielle doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, conformément à la stratégie pour le développement durable.

L'une des valeurs ajoutées de la politique maritime pourrait être aussi de préconiser des moyens communs pour la protection du milieu marin, qui pourraient provenir de fonds communautaires existants mais aussi de favoriser des avancées vers la mutualisation des moyens entre les Etats proches ou limitrophes, par exemple en matière de surveillance de l'état des eaux marines et la mise en commun des acquis entre les Etats membres (diffusion de rapport, groupes de travail). Le développement de bases de données et l'incitation à la mise en place des systèmes d'information interopérable est également une priorité.

#### **Les zones de protection écologique :**

Dans certains domaines, l'Union a trouvé des pistes en commun. Par exemple, le Livre vert rappelle que la conférence ministérielle pour le développement durable des pêches en Méditerranée tenue en 2003 avait recommandé, en ce qui concerne les pêches maritimes, le développement de zones sous juridiction de façon coordonnée pour assurer une meilleure gouvernance, et envisage la possibilité pour l'Union de mettre en place une conférence intersectorielle sur le sujet dans le cadre du processus de Barcelone. Les autorités françaises pourraient faire valoir que semblable initiative pourrait être envisagée également pour instituer des zones de protection écologique équivalentes à celle instituée par la France et l'Italie au large des côtes de Méditerranée pour donner plein effet aux dispositions de la convention MARPOL (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires) et pouvoir développer la coopération entre Etats de la zone en matière de rejets illicites des navires.

Concernant la pertinence des conférences régulières sur les bonnes pratiques dans le domaine de la gouvernance maritime, des conférences trop fréquentes (annuelles) ne permettraient pas d'analyser un retour d'expérience. Par contre, des dispositifs de gouvernance alternatifs pourraient être expérimentés pour en mesurer le bien fondé et les données financières. Parmi ceux-ci, les méthodes d'analyse de risques les plus performantes devraient pouvoir être révélées. Les RUP constituent des isolats utiles pour mener à bien des expériences en vraie grandeur.

### 5.2 Activités des États pratiquées en mer

#### **Surveillance des mers**

La France exprime le besoin d'une définition, à l'échelle de l'UE, d'un concept de surveillance maritime pertinent et adapté en particulier aux objectifs de sécurité et de sûreté. Elle se propose de fournir prochainement une contribution consacrée à ce volet afin de compléter l'analyse de la Commission.

Toutefois, à ce stade, la prise en compte des seuls risques côtiers conduirait à une vision réductrice de la sécurité des espaces maritimes des Etats membres, qui ne correspond plus aux effets de la mondialisation, ni à la réalité des menaces contemporaines, ni à la continuité des espaces maritimes.

Comme l'indique la stratégie européenne de sécurité, l'Union européenne est exposée à des menaces et des risques qui sont désormais, pour la plupart, localisés hors de ses frontières maritimes et terrestres. Ainsi, la très forte dépendance énergétique des pays européens accroît, en particulier, la nécessité de la sécurisation du transport énergétique par voie maritime. Il en est de même pour toute activité commerciale face à la recrudescence des actes de piraterie ou l'éventualité d'une action terroriste.

En conséquence, la France soutient la mise en place, au-delà de la seule surveillance des eaux côtières, d'un réseau global regroupant les systèmes actuels de surveillance et futurs couvrant toutes les approches maritimes européennes. A cet égard, les travaux de l'agence européenne de défense, qui visent à mettre en réseau les centres régionaux existants pour les questions de sécurité et de défense, constituent un premier pas prometteur.

Les autorités françaises estiment indispensable la recherche et le développement d'un niveau élevé de coopération internationale pour garantir la sécurité et la sûreté en mer. A ce titre, l'Union européenne devrait instaurer, au-delà des coopérations existantes (pour la sécurité des conteneurs), un partenariat privilégié avec les Etats-Unis.

#### **Participation des marines militaires à ces activités**

La définition d'une politique européenne maritime intégrée doit nécessairement prendre en compte la dimension navale et le rôle des marines militaires.

L'utilisation des moyens militaires existants présente une plus-value certaine, et à moindre coût, dans le domaine de la surveillance, de la recherche du renseignement, de l'hydrographie nationale, mais également dans l'exécution des missions de sécurité, de sûreté et de police en haute mer. Ces moyens peuvent aussi apporter une réponse aux problématiques du développement durable, qu'il s'agisse de la lutte anti-pollution ou de la protection de l'environnement. Comme mentionné au paragraphe 4.1, la France estime que la coopération civile et militaire gagnerait à être renforcée par des banques conjointes de données de capacités, en réponse aux urgences majeures dépassant les capacités nationales des Etats membres.

#### **Corps de garde-côtes européen**

Sur la question relative à l'opportunité de créer un corps de garde-côtes européen, la France considère qu'il faut avant tout concentrer les efforts sur une harmonisation des procédures et des cadres juridiques de coopération et d'intervention.

L'utilisation la plus large et surtout mieux coordonnée des moyens, en particulier militaires, devrait être recherchée à l'échelle de l'UE pour répondre à la diversité croissante des interventions en mer. Cela passe par la mise au point de modalités permettant la connaissance des moyens existants et l'information sur leur disponibilité.

Dès lors, la construction de cadres d'action communs et la clarification des chaînes de coordination constituent des préalables indispensables à une éventuelle mutualisation des moyens. En outre, l'achat collectif de nouveaux équipements pourrait impliquer de coûteuses duplications.

#### **Surveillance des espaces maritimes des RUP**

La surveillance des espaces maritimes des RUP françaises s'effectue sur un modèle dérivé du modèle métropolitain de l'action de l'Etat en mer. Or, il apparaît que la coopération régionale est indispensable, par exemple pour la lutte contre le trafic de drogue dans la Caraïbe. Elle nécessite à l'occasion le concours de l'UE qui pourrait appuyer sa politique de coopération avec les Etats ACP sur les collectivités d'outre-mer en matière notamment de contrôle des pêches ayant ou non passé des accords de pêche avec l'UE.

Par contre, il est nécessaire qu'un partage du fardeau soit organisé au niveau européen pour répondre aux besoins de la sécurité et de la sûreté des mers. L'Union montre la voie avec son expérience du contrôle des pêches (mise en place du VMS) et avec la coordination des

politiques des États membres en matière de sécurité de la navigation. Les RUP, en raison des étendues d'espace maritime considérées, ne disposent que de moyens de surveillance et d'intervention limités. Compte tenu de l'apport à l'économie maritime européenne des points d'appui ultramarins, l'Union devrait consacrer des moyens à soutenir les efforts conduits depuis les RUP. Il est important de rappeler que les collectivités françaises d'outre-mer ont des positions géographiques particulièrement bien placées pour surveiller les voies de communication maritimes mondiales de l'Union européenne. Le service qu'elles rendent ainsi indirectement au commerce maritime international de l'Europe dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes (La Réunion est un port d'escale pour les flottes européennes opérant en Océan Indien et est un lieu de refuge pour navires européens en détresse comme l'a montré l'affaire de *l'Adamandas*) ainsi que dans celui de l'assistance des pêches (Saint-Pierre et Miquelon est une base arrière pour le Portugal et l'Espagne) ne peut passer inaperçu.

Par ailleurs, la surveillance des ZEE des États membres nécessite que l'Union initie un programme de réseau européen de satellites de surveillance maritime de troisième génération.

### **Espace maritime commun de l'UE**

La notion d'"espace maritime commun" développée dans le Livre vert est intéressante. Elle est susceptible de constituer un fondement utile pour guider ou justifier un certain nombre d'orientations :

- en matière de sécurité maritime, l'idée de favoriser la mise en commun des moyens y compris d'intervention, de mutualisation des systèmes de suivi du trafic des frontières.
- en matière de sûreté maritime, le besoin de renforcer la coopération vis-à-vis des États tiers montrant certaines faiblesses pour respecter les grandes conventions maritimes.
- l'idée de confronter les démarches visant à l'émergence d'une véritable police du pavillon.

Toutefois, la France considère que l'espace maritime constitue espace de souveraineté et de juridiction nationale qui permettent l'exercice d'un pouvoir d'État. La sécurité et la sûreté maritimes qui s'y déploient sont au premier rang des activités dites régaliennes. Face aux enjeux politiques et juridiques qu'un tel espace met en œuvre, et qu'exprime la notion de souveraineté, la qualification "espace maritime commun de l'UE" s'avère difficile à apprécier et soulève la question de sa pertinence. Les contours et le contenu de cette qualification restent à préciser. Elle est susceptible de conduire à la création de nouvelles contraintes réglementaires et de rendre plus complexe et coûteux le transport maritime au détriment de son développement.

## **5.3 Des règles internationales pour des activités mondiales**

### **Représentation de l'Union à l'OMI**

S'agissant de la représentation de l'Union dans les instances internationales, le Livre Vert repose la question de cette représentation, en particulier en ce qui concerne l'OMI.

De manière générale, les autorités françaises sont attachées au renforcement de l'efficacité de l'action européenne dans les enceintes multilatérales. Cela vaut particulièrement pour l'OMI après les marées noires de l'Erika puis du Prestige. Dans cette enceinte, force est de constater qu'il est nécessaire et indispensable d'améliorer la coordination communautaire. L'expression des positions européennes doit en effet être claire pour les États non-membres et pour le Secrétariat Général de l'OMI.

Dans ces conditions, la priorité réside dans le renforcement du travail en commun entre les États membres et entre ces derniers et la Commission. Le renforcement de la présence et de l'action d'animation de la Commission dans le cadre de cette organisation est en effet pleinement souhaitable. Un tel renforcement de la coordination communautaire devrait tenir compte de l'importance politique des sujets traités, mais aussi de la répartition des compétences entre la Communauté et les États membres.

Les autorités françaises sont favorables à ce que soit examinée l'éventualité d'une révision des règles constitutives de l'OMI (notamment la reconnaissance par cette dernière des organisations régionales d'intégration économique), en prenant en compte les spécificités de cette organisation, afin d'améliorer la reconnaissance et la visibilité de l'Union européenne. Notamment, la France est favorable à l'adhésion de la Communauté en tant qu'observateur. La France n'est pas opposée à l'opportunité d'une pleine adhésion à terme. Cette perspective nécessite cependant d'être examinée plus avant sur le plan juridique comme à l'aune du bénéfice que l'on peut en attendre pour la promotion des positions européennes.

### **Influence de l'Union dans les autres instances maritimes internationales**

Les conventions de mers régionales devraient servir de plate-formes pour établir et mettre en œuvre les programmes de surveillance et de mesures de la stratégie pour la protection du milieu marin dans les régions marines. Dans ce contexte, une coordination devrait être mise en place entre les Etats membres et les Pays-tiers pour gérer une région marine commune, à l'image des actions conduites au sein des 15 commissions hydrographiques régionales de l'Organisation Hydrographique Internationale (Atlantique oriental, Afrique et îles australes, Nord Océan Indien, Caraïbes, Sud-Ouest Pacifique, Antarctique, etc.) au sein desquelles sont mises en œuvre des politiques actives de coopération, et d'assistance. Un lien entre la stratégie marine et les politiques de voisinage devrait aussi être instauré afin d'améliorer l'impact des actions prévues dans ce cadre. La stratégie maritime pourrait jouer un rôle en ce sens ; des objectifs communs aux deux stratégies sont nécessaires.

La mise en œuvre de la stratégie européenne pour le milieu marin devrait modifier sensiblement le travail des conventions régionales et tirer vers le haut celles qui n'ont jusqu'alors décidé que de mesures timides sur certaines questions. Leur rôle de réflexion très en amont pour définir des stratégies se trouvera certainement réduit par rapport à la mise en place de dispositifs de suivi performants.

La problématique des RUP montre que celles-ci ont besoin de l'implication de l'UE dans les organisations internationales régionales qui les concernent (cf. question du contrôle par l'État du port évoquée au paragraphe 5.4).

Alors que l'UE est le principal bailleur de fonds des pays de la Commission de l'Océan Indien, alors que cette dernière s'implique dans des projets de réseau de câbles sous-marins destinés à désenclaver les îles de l'Océan Indien, il serait bon que l'UE supporte la France pour mener à bien un schéma d'aménagement de liaisons haut débit par voie sous-marine des RUP et des pays et territoires ACP concernés. Cette approche concerne également les sous-régions excentrées du Pacifique sud.

Ces exemples ne sont que deux parmi de nombreux accords régionaux ayant des vocations maritimes. Un recensement devrait être fait tant pour les RUP que pour les collectivités d'outre-mer dans la mesure où la politique ACP de l'UE est un axe majeur de la politique européenne de soutien au développement dans le tiers-monde.

### **Eaux internationales**

Il convient avant tout de développer les synergies entre la CNUDM (Convention des Nations-Unie sur le Droit de la Mer) et les conventions internationales marines, en axant les efforts vers la préservation et le développement durable de la biodiversité en haute mer. Il serait donc important de continuer à s'orienter vers l'élaboration d'un instrument de mise en œuvre de la CNUDM portant sur la conservation, la préservation et le développement durable de la biodiversité en haute mer.

### **Démantèlement des navires**

Le Livre vert indique que l'Union « doit soutenir, à l'échelon international, des initiatives visant à imposer des normes minimales en matière de recyclage des navires ainsi qu'à promouvoir la création d'infrastructures de recyclage propres ».

Le retrait d'exploitation des navires, notamment des pétroliers à simple coque a conduit l'OMI à se préoccuper des conditions de leur démantèlement. L'OMI, avec la coopération de la convention de Bâle (au titre des mouvements transfrontaliers de déchets), et de l'Organisation Internationale du Travail, prépare une nouvelle convention encadrant le démantèlement des navires en fin de vie, afin qu'il se déroule de manière sûre et écologiquement rationnelle. L'Union devrait soutenir ces travaux, auxquels la France participe activement, et qui devraient aboutir en 2008-2009 à l'adoption de la convention.

### **Articulation de la recherche au niveau mondial**

La question de l'action de l'Union au niveau internationale suscite une réflexion sur l'articulation de la recherche avec les pays tiers et en particulier les pays du Sud, ne serait-ce que parce que certains programmes de recherche amènent les organismes de recherche français à jouer un rôle de conseil ou d'appui aux autorités de ces pays.

A travers ses départements et territoires d'outre mer, la France a une forte présence non seulement dans les régions tropicales, mais également jusque dans les régions antarctique et subantarctiques. Cette présence constitue un atout pour la connaissance des milieux et la collaboration scientifique avec les pays voisins en appui à l'élaboration de pratiques et politiques maritimes durables dans les pays tiers. Elle est à valoriser.

La politique européenne déjà développée dans les RUP, en ce qui concerne les activités de recherche, mérite également d'être étendue aux zones des collectivités d'outre-mer françaises de l'Océan pacifique (notamment Nouvelle Calédonie et Polynésie) et de l'Océan indien (Mayotte et les terres australes et antarctiques françaises).

Pourrait être créé un institut européen ayant pour mission de développer une fonction d'agence pour le développement de la recherche en direction des pays du Sud, à l'image de IRD français (Institut de recherche pour le développement), très présent sur des sujets liés à la mer et l'océan, qu'il s'agisse du milieu physique et des relations avec le climat, ou du vivant, de la biodiversité et des ressources halieutique. Cela pourrait constituer un exemple et apporter une contribution significative à une politique de l'Europe qui consisterait à mettre en réseau les agences nationales de recherche travaillant dans les pays du Sud. Elle trouverait en particulier sa place dans le cadre de la politique maritime européenne et probablement encore plus particulièrement dans le domaine de la pêche.

### **Renforcer les efforts internationaux de lutte contre la pêche illicite**

Les autorités françaises souscrivent à la nécessité de mener une action particulière contre la pêche illicite, Non régulée et Non réglementée (INN) compte tenu de l'impact de ce phénomène tant en termes financiers (pour les pêcheurs autorisés et les populations côtières) qu'écosystémiques.

A cet égard, il importe, comme cela est mentionné dans le livre vert, de poursuivre l'effort dans le domaine des accords de partenariats et des organisations régionales de pêche. Sur ce dernier point, l'accent devrait être mis sur la diffusion d'instruments de gestion pour les zones de haute-mer qui ne sont actuellement pas couvertes (ex : Pacifique sud) ainsi que par la mise en cohérence des dispositions des organisations existantes dotées de schéma de contrôle (cf. initiative de Kobé pour les ORP thonières).

Concernant les propositions d'actions plus spécifiquement formulées, les observations suivantes peuvent être relevées :

- Le développement d'un instrument contraignant de contrôle par l'Etat du port est une piste intéressante. Il importe toutefois de prévoir des dispositifs qui s'appliquent de manière cohérente à l'UE voire à certains pays tiers afin de prévenir les failles potentielles du système. Dans ce cadre, le retour d'expérience du schéma récemment mis en place par la Commission des Pêches de l'Atlantique Nord-Est (CPANE) qui prévoit un contrôle coordonné de l'Etat du port et de l'Etat du pavillon gagnerait à être utilisé dans la perspective d'une extension

éventuelle à différentes pêcheries de l'UE. Pour ce qui a trait à la lutte contre les Etats de complaisance, la France souscrit aux initiatives multilatérales visant à mieux préciser le lien économique réel entre un navire et son pavillon.

- Concernant les actions à mener au plan régional, il importe de développer les démarches diplomatiques sur ces questions précises comme cela s'est déjà fait dans le cadre de l'application des mesures de conservation de la CCAMLR. Quant aux dispositions de contrôle des circuits de commercialisation, il paraît judicieux d'étendre les Schémas de Documentation de Captures existants déjà pour certaines espèces sensibles (légines, thonidés, etc.) en veillant toutefois à la simplification (validation électronique) et à l'harmonisation des dispositifs.
- Les autorités françaises souscrivent à la nécessité de renforcer les capacités de contrôle et la surveillance (MCS) d'Etats en voie de développement. Dans ce cadre, il importe toutefois de mettre l'accent sur certaines zones identifiées comme particulièrement sensibles (ouest océan Indien, Afrique de l'ouest) afin d'éviter la dilution de moyens nécessairement limités.
- Il importe de poursuivre la réflexion sur les possibilités de sanction tant au niveau pénal qu'administratif en ayant à l'esprit la difficulté qu'il y a dans la mise en place de ces dispositions notamment en matière de recueil des preuves. Quant à l'harmonisation des sanctions, La France est réservée sur l'idée de mettre en place des barèmes de sanctions automatiques s'agissant d'un domaine qui relève en premier chef de la compétence des Etats et pour lequel les contextes particuliers des différentes politiques pénales doivent être pris en compte. D'un point de vue prospectif, il paraît utile de mener une réflexion sur l'extension des infractions environnementales au cas de la pêche INN.
- Concernant l'utilisation de nouvelles technologies et notamment de radars de détection, il conviendra de rappeler que ces types de dispositifs sont efficaces mais valent surtout pour les zones à faible trafic et qu'en outre, ces moyens viennent en complément et ne se substituent pas aux patrouilles maritimes et aériennes.
- Il conviendrait également que la mise en place d'un fichier actualisé de navires INN évoqués dans plusieurs enceintes ayant à connaître de cette question (task force, MSC, FAO) figure explicitement comme l'une des actions prioritaires à mener au niveau communautaire au regard des résultats notables obtenus dans le cadre de la démarche similaire (Equasis) menée pour la marine marchande.
- Il est souhaitable d'intégrer la lutte contre la pêche illégale dans les projets de système de surveillance de zone et de coordonner efficacement les administrations susceptibles de détecter la mise en libre pratique sur le marché intérieur de produits de la pêche obtenu illégalement (inspections des pêches, douanes, services de répression des fraudes, services vétérinaires) et d'inclure, au delà des ports de pêche et des navires de pêche, dans les plans de contrôle la surveillance à partir d'une analyse de risque appropriées les ports de commerce et les zone fret des aéroports.

### **Politique extérieure de l'UE : recherche d'une concurrence équitable pour tous les acteurs de l'économie maritime mondiale**

Dans le commerce maritime, ce but devrait être poursuivi en militant sur la scène internationale pour faire respecter les conventions de l'OMI et prochainement la Convention du travail maritime 2006 de l'OIT. Dans les RUP, où le commerce maritime régional est souvent fait par des navires sous normes d'Etats du pavillon peu regardants, il est urgent d'agir en ce sens. Il convient de rappeler que, hors le trafic de croisières, dominé par des opérateurs internationaux hautement professionnalisés, une grande part du trafic inter-îles est marquée par le phénomène d'un marché de reclassement où des petits armements tentent de tirer le meilleur parti de navires en fin de carrière.

Dans la pêche, un moyen pour atteindre cet objectif serait de militer sur la scène internationale pour faire respecter les accords internationaux de préservation des ressources et en sanctionnant les importations de poissons en provenance des pays ou faites par des armements qui ne respectent pas ces accords.

#### 5.4 Prise en compte des réalités géographiques : les régions ultra périphériques

Si l'Union se lance dans une politique maritime globale, il est indispensable d'intégrer à cette politique maritime les régions ultra périphériques. Elles présentent des particularités régionales qui doivent être prises en compte dans les politiques maritimes de l'Union européenne. Notamment pour la France, ces particularités sont les suivantes :

- 8,7 millions de km<sup>2</sup> de ZEE considérant l'ensemble des départements et collectivités d'outre mer.
- population à forte densité notamment sur le littoral mais en petit nombre (moins de 2 millions d'habitants).
- marchés étroits et dispersés.
- excentricité par rapport aux grands courants du commerce maritime international.
- éloignement du cœur de l'Europe.
- moindre développement économique moyen que celui de l'Europe occidentale.
- insularité et donc enclavement.
- faible développement des économies de la mer.
- conditions climatiques - notamment tropicales ou polaires - différentes de celles du continent européen, parfois à haut risque (cyclones et tsunamis).

Ces spécificités devraient être inventoriées afin d'identifier les politiques qui doivent faire l'objet d'approches différentes du continent et d'examiner les axes d'intervention de politiques dont la caractéristique est l'urgence.

##### **Protection de l'environnement marin :**

Pour atteindre cet objectif, une des mesures à soutenir consiste à interdire l'exportation (autre que sous forme de soutes de navire) des produits noirs liquides issus des raffineries en raison de la dangerosité de leur cargaison en cas d'accident (*Erika* et *Prestige*). Le fioul n° 2 doit donc être consommé sur place dans des centrales électriques adaptées afin d'éviter la pollution atmosphérique. L'exemple de la Martinique montre la pertinence de cette démarche.

La lutte contre la pollution tellurique provoquée par les activités humaines (gestion des déchets et des eaux usées) et aggravée par les pluies tropicales (lessivage des sols vers la mer) est un défi important pour les RUP auquel l'Union pourrait être associée.

##### **Recherche et innovation**

Il est important de développer dans les régions ultrapériphériques des activités de recherche maritime lisibles débouchant sur des emplois dans le secteur marchand et de la croissance économique (exemple : perliculture en Polynésie française ; pêche à la légine à la Réunion; exploitation du krill antarctique en substitution aux pêcheries minotières). L'Union pourrait sur ce point s'attacher à financer des programmes de recherche tournés vers la problématique maritime des collectivités concernées visant à lancer de nouvelles activités économiques ou à rendre compétitives des activités qui peinent à décoller.

La focalisation de la recherche publique sur des domaines amont comme celui de la biodiversité marine ou de la climatologie avec des équipes très spécialisées expatriées d'Europe donne une image partielle, élitiste voire « étrangère » des choses de la mer. L'objectif est de faire participer les populations ultramarines au fait maritime et de leur donner le goût de la mer pour d'autres activités que les bains de mer. Il s'agit en un mot de valoriser le mot mer dans l'outre-mer.

##### **Politique commune de la pêche : vers une pêche durable**

Outre-mer, c'est en développant les outils d'expertise de la ressource qu'une réponse cohérente pourra être apportée. L'immensité de la zone économique de l'outre-mer français lui confère encore de nos jours un statut propice à plus de recherche. Les collectivités françaises

d'outre-mer sont en mesure d'accueillir aux côtés de l'Ifremer et de l'IRD tout organisme européen d'expertise halieutique qui souhaiterait développer une capacité en benthos tropical.

La PCP devrait davantage encadrer et soutenir les pêcheries durables des RUP et prendre en compte leurs particularités, d'une part en renforçant la coopération entre professionnels, scientifiques et États. D'autre part, elle devrait tout particulièrement privilégier les pêches sélectives et stimuler la petite pêche côtière. Enfin, la PCP devrait favoriser la coopération multinationale des professionnels au travers de comités sous-régionaux regroupant les RUP et les États et territoires ACP voisins.

### **Centres régionaux d'excellence maritime**

La région Réunion a été sollicitée par le Comité commun de pilotage interrégional des pôles Mer PACA et Bretagne pour participer à des projets communs. (par exemple, un projet pilote d'exploitation des laminaires des îles Kerguelen).

L'excentricité des RUP rend plus complexe le montage de centres régionaux d'excellence. La difficulté des initiatives ultramarines à s'allier à des initiatives européennes autres que provenant de métropole est notable. Il serait bon en conséquence que la Commission européenne se dote d'un guichet spécialisé outre-mer permettant d'entremettre à partir d'une base de données fournie par les RUP les initiatives ultramarines avec les organismes et entreprises européens intéressés par un sujet concernant la mer tropicale. Des projets pilotes soutenus par l'UE comme un prototype de centrale électrique à partir de l'énergie thermique des mers destiné à vérifier les conditions de faisabilité de cette technologie permettraient de générer les ferments de coopération intra-européenne au sein des RUP.

### **Réglementation**

La politique maritime ne peut pas, comme le livre vert l'écrit, conduire à « concevoir le cadre dans lequel toutes les utilisations des océans pourront être réglementées ». Il est indispensable de laisser s'épanouir de nouvelles activités de développement maritime dans les RUP où l'exploitation des océans est bien moindre qu'en Europe, et n'intervenir par l'encadrement réglementaire que le jour où se dessineraient des abus d'exploitation. Les initiatives doivent au contraire être encouragées dans de nombreux domaines, notamment celui des énergies renouvelables et de l'extraction des minéraux du sous-sol marin.

### **Prises en charge des catastrophes naturelles**

Jusqu'à présent, la solidarité nationale est le socle sur lequel se bâtit l'assurance risque des collectivités d'outre-mer. L'Union – qui a su se mobiliser pour le tsunami de Sumatra du 26 décembre 2004 - devrait participer à cet effort de solidarité récurrent du fait des calamités provoquées par les cyclones à répétition et les raz-de-marée potentiels.

### **Développement du tourisme**

Le tourisme littoral dans les RUP n'a pas le caractère du tourisme de masse des côtes méditerranéennes en raison des coûts aériens élevés d'approche. Il s'appuie notamment sur les activités de plaisance et sur le développement de la croisière.

L'innovation majeure de ces dernières années est le développement des courses océaniques à destination des collectivités d'outre-mer dont la route du Rhum est la plus spectaculaire. Les épreuves sportives nautiques semblent donc à même d'être le meilleur stimulant au développement touristique outre-mer. Le succès des écoles de voile pour les scolaires dans les collectivités d'outre-mer est significatif. Sans prétendre accueillir les jeux olympiques nautiques, les RUP sont en mesure d'organiser des championnats internationaux de voile. L'Union pourrait aider cette démarche pour combler le handicap de la distance.

### **Développement des ports**

Les ports des RUP sont d'abord les poumons indispensables d'économies par nature insulaires. Leur existence même est stratégique en l'absence d'alternative. Ils ont également un

fort potentiel de développement (Jarry en Guadeloupe, Pointe des Grives en Martinique, la Possession à la Réunion), en tant que centre d'éclatement et de redistribution logistique (hub) pour l'industrie européenne dans les sous-régions. Ce développement portuaire passe par des investissements lourds amortissables sur de longue durée pour lesquels il faut mettre en place des conditions de financement adaptées. En ce qui concerne les perspectives antillaises, elles sont à mettre en parallèle avec la programmation d'accroissement des capacités du canal de Panama pour 2015.

### **Transport maritime**

Le développement des transports maritimes dans les DOM par cabotage doit faire l'objet d'une politique soutenue notamment des collectivités territoriales.

La nécessité de coopérer régionalement dans des zones éloignées de l'Europe conduit à s'interroger sur la manière dont le contrôle par l'État du port pourrait se mettre réellement en place dans les ports des RUP. Le principe – et ceci relève du bon sens - est que ce contrôle doit s'exercer au sein de MOU régionaux (Caraïbes pour les Antilles, Montevideo pour la Guyane) et non pas dans le cadre du mémorandum de Paris. Or ces MOU à la différence de ceux de Paris et de Tokyo ne sont pas opérationnels. L'Union pourrait, avec le concours de l'AESM, apporter un appui technique pour assister les pays signataires de ces MOU afin qu'ils mettent en place un dispositif de contrôle opérationnel, au moyen d'un programme de parrainage.

### **Instruments financiers**

En plus de l'existence de multiples instruments par le soutien financier (comme il a été exposé dans le §4.3), l'éloignement des RUP complique et rend onéreux l'accès à ces aides des gens intéressés. La Commission européenne pourrait mettre en place à Bruxelles une cellule d'assistance aux RUP permettant de mieux initier et conduire les dossiers RUP.

### **Réappropriation du patrimoine maritime et de l'identité maritime**

L'Histoire de l'outre-mer français montre qu'on ne donne pas à une population une vocation maritime sans son adhésion à des projets concrets. Ainsi, outre-mer, les grandes épreuves nautiques sportives créent un fort engouement dans la population. Toutefois, il est également important d'étendre l'offre de formation aux métiers de la mer.