



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 11.9.2012
COM(2012) 491 final

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

Rapport sur l'état d'avancement de la politique maritime intégrée de l'UE

{SWD(2012) 255 final}

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

Rapport sur l'état d'avancement de la politique maritime intégrée de l'UE

1. INTRODUCTION

Les mers et océans d'Europe sont une riche source d'innovation, de croissance et d'emploi, qui est souvent sous-estimée. Ils fournissent des services écosystémiques et des ressources précieuses dont l'ensemble des activités marines sont tributaires. Depuis sa création en 2007, la politique maritime intégrée (PMI) s'efforce de renforcer le développement durable de l'économie maritime européenne et de mieux protéger le milieu marin en facilitant la coopération de tous les acteurs maritimes, par-delà les secteurs et les frontières.

Cinq ans plus tard, le climat économique a radicalement changé. Avec sa stratégie Europe 2020, l'UE entend remettre l'économie européenne en selle, afin que celle-ci redevienne génératrice d'emploi, de compétitivité et de cohésion sociale. Le potentiel de croissance de l'économie maritime est une chance que l'Europe, en tant que continent maritime, se doit de saisir. Depuis 2009, l'UE a lancé diverses initiatives clés dans tous les domaines politiques en rapport avec les mers, de façon à renforcer la compétitivité de l'Europe. En évitant les doublons dans les dépenses et les efforts consentis et en encourageant le développement durable des activités maritimes, la PMI a été source d'une plus-value concrète pour l'économie européenne ainsi que pour les secteurs maritimes des États membres.

L'Europe connaît actuellement une vague de coupes sombres dans les dépenses publiques. Il est donc plus que jamais crucial d'obtenir un maximum de résultats avec un minimum de moyens. La coopération permet de rationaliser les coûts des opérations en mer et d'optimiser l'utilisation des données. Chaque jour voit l'apparition de nouvelles applications maritimes et, dans ce contexte, il est capital que les États membres mettent en place des systèmes de planification stables, de nature à favoriser les investissements à long terme et la cohérence transfrontalière.

Les investissements dans la recherche doivent livrer leur plein potentiel d'innovation dans l'économie maritime. La stratégie européenne pour la recherche marine et maritime a contribué à atteindre cet objectif. Avec la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin», nous pouvons gérer nos mers et océans de manière durable. La viabilité écologique est une condition sine qua non du développement de l'économie maritime. Elle est en outre le moteur de technologies avancées, qui viendront renforcer la compétitivité de l'Europe sur le long terme.

En 2009, le Conseil et le Parlement européen ont salué le premier rapport d'avancement sur la PMI et demandé à la Commission de présenter les évolutions ultérieures en 2012. Ce deuxième rapport décrit les progrès réalisés par la PMI et les politiques sectorielles de l'Union européenne dans le domaine maritime entre 2010 et 2012¹. Il met en lumière leur contribution aux objectifs de la stratégie Europe 2020 et rend compte des réalisations concrètes susceptibles de générer de la croissance, de favoriser une utilisation plus efficace des ressources et d'économiser les fonds publics.

¹ Les détails et références de chaque initiative mentionnée dans le présent rapport se trouvent dans le document SWD(2012) 255 final qui l'accompagne.

2. CONTRIBUTION DE L'ÉCONOMIE MARITIME A LA CROISSANCE ET A L'EMPLOI

2.1. Croissance bleue

En septembre 2012, la Commission a adopté une communication intitulée «*La croissance bleue: des possibilités de croissance marine et maritime durable*». Celle-ci a pour objectif de lancer une initiative conjointe avec les États membres, les régions et toutes les parties prenantes de manière à exploiter pleinement le potentiel de l'économie bleue.

Une étude lancée en 2010 par la Commission a recensé, parmi les goulets d'étranglement fréquents, le manque de compétences appropriées, l'accès au capital-risque, la fragmentation des données marines, les défis environnementaux et la complexité des mécanismes de planification. Des actions sont en cours dans les États membres afin de pallier la pénurie de compétences – par exemple, en encourageant la formation de partenariats entre industrie et éducation. Des initiatives de politique maritime intégrée ont été lancées pour régler les problèmes liés aux données et à la planification. Cela étant, certains secteurs nécessitent une approche plus ciblée. C'est dans cette optique que cinq domaines à haut potentiel de croissance – le tourisme maritime et côtier, l'énergie renouvelable des océans, les ressources minérales marines, l'aquaculture et la biotechnologie bleue – ont été analysés plus en profondeur en vue de déterminer les mesures complémentaires nécessaires pour stimuler la croissance et créer des emplois.

2.2. Transports maritimes

Les services de transport maritime sont essentiels pour permettre à l'économie européenne d'être présente sur la scène internationale. En 2011, la Commission a adopté un *livre blanc sur la politique des transports*. Celui-ci précise plus avant les orientations de la stratégie en matière de transports maritimes d'ici 2018: capacité à fournir des services de transport maritime rentables, compétitivité à long terme du secteur européen des transports maritimes et création de chaînes de transport intermodal sans ruptures pour les passagers et le fret.

Faisant suite à la communication de 2009 sur un *espace maritime européen sans barrières*, la directive sur les formalités déclaratives est entrée en vigueur en 2010. Cette initiative simplifie et harmonise les procédures administratives de manière à stimuler le transport maritime à l'intérieur de l'Union.

En 2011, la Commission a proposé de *nouvelles lignes directrices pour les réseaux transeuropéens*, en vue d'élargir le rôle des autoroutes de la mer en tant que grands corridors européens. Au moyen d'appels pluriannuels, la Commission montre la voie dans la réduction de l'impact environnemental des transports et l'accroissement de leur efficacité.

2.3. Énergie

Les citoyens, l'industrie et l'économie européens sont tributaires d'une énergie sûre, garantie, durable et abordable. L'énergie éolienne en mer contribue à l'objectif de porter à 20 %, d'ici 2020, la part des énergies renouvelables dans la palette énergétique. Il s'agit de l'une des priorités du *plan stratégique européen pour les technologies énergétiques*, au travers duquel l'industrie, les États membres et la Commission travaillent à une approche à long terme en faveur du développement et de la démonstration de technologies. Le programme-cadre de recherche et le programme *Énergie intelligente – Europe* soutiennent également le développement des technologies reposant sur l'énergie éolienne et océanique, qui contribue considérablement à la croissance dans les régions côtières.

En 2011, la Commission a proposé des lignes directrices en vue de fixer des règles pour le développement de *réseaux européens d'énergie interopérables*. Des corridors prioritaires ont

été recensés, dont le réseau énergétique en mer du Nord et le plan d'interconnexion des marchés énergétiques de la région de la Baltique.

2.4. Construction navale

Fort de une grande capacité d'innovation et de conception, le secteur maritime européen a un rôle stratégique à jouer dans des défis tels que le changement climatique, la pollution atmosphérique, l'efficacité énergétique et le développement des activités en mer. Réponse stratégique aux défis auxquels est confronté le secteur, l'initiative *LeaderSHIP* favorise la compétitivité sur la base des segments technologiques dans lesquels l'UE règne en maître. Elle est actuellement en cours de révision, de manière à tenir compte des possibilités que devraient offrir l'écologisation des transports maritimes et la diversification dans de nouveaux secteurs commerciaux, tels que l'énergie éolienne en mer.

L'*encadrement des aides d'État à la construction navale* détermine les types d'aides d'État autorisés pour les chantiers navals. Un nouveau cadre a été adopté en décembre 2011. Il court jusque fin 2013. Ce cadre contient des dispositions spécifiques en matière d'aides à l'innovation et d'aides régionales à la construction navale, de même qu'en matière de crédits à l'exportation. Élargi, il s'applique désormais aussi aux bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'aux structures flottantes et mobiles en mer.

2.5. Pêche et aquaculture

Les pêches européennes sont touchées par plusieurs problèmes connexes. Les stocks halieutiques sont victimes de la surpêche, la situation économique de certains pans de la flotte est fragile en dépit de subventions élevées, les emplois sont peu attrayants et la situation de nombreuses communautés côtières qui vivent de la pêche est précaire.

En juillet 2011, la Commission a adopté une série d'initiatives, dont de nouvelles propositions législatives, en vue de réformer la *politique commune de la pêche*. Elle entendait ainsi jeter les bases d'une pêche durable et respectueuse de l'écosystème, tout en garantissant la qualité de l'approvisionnement alimentaire, la prospérité des communautés côtières, la rentabilité des entreprises et l'attrait et la sécurité de l'emploi. Une gestion à long terme assortie d'objectifs de durabilité clairs pour l'exploitation des ressources et l'abandon des pratiques génératrices de gaspillages sont au cœur de ces propositions. Un soutien sera également accordé à l'amélioration des données, afin de mieux étayer les choix politiques et de garantir une application et un contrôle de meilleure qualité.

La transition sera encadrée par un *Fonds pour les affaires maritimes et la pêche*, afin d'améliorer la durabilité, d'optimiser les performances de la pêche côtière à petite échelle, de favoriser l'aquaculture, de soutenir la création d'emplois au sein des communautés maritimes et de veiller au rapport coût-efficacité dans les affaires maritimes.

3. COOPERATION TRANSECTORIELLE ET TRANSFRONTALIÈRE EN VUE DE GARANTIR DES CONDITIONS OPTIMALES POUR LA CROISSANCE DE L'ÉCONOMIE MARITIME

La PMI définit une stratégie cohérente en vue de favoriser le développement durable des secteurs maritimes. Une coordination est nécessaire en vue de gérer l'impact croissant qu'ont les activités maritimes les unes sur les autres et sur l'environnement, de garantir la sûreté et la sécurité des citoyens européens et de conserver une main-d'œuvre qualifiée.

3.1. Maximisation du déploiement durable d'activités sur les côtes et en mer

Les différents secteurs se disputent l'espace et les ressources des bassins maritimes. Les conflits entre les différents usages de la mer et les revendications d'espace maritime ne cesseront de se multiplier, notamment eu égard à l'émergence de nouvelles activités en mer.

À l'heure où l'Europe est en proie à une crise économique grave, il nous faut nous doter d'outils générateurs de croissance, en facilitant la coexistence de multiples activités tout en réduisant leur impact environnemental.

L'*aménagement de l'espace maritime* et la *gestion intégrée des zones côtières* (GIZC) garantissent une planification des eaux marines et une gestion des zones côtières transsectorielles et transfrontalières efficaces. Ces démarches sont vitales pour garantir la durabilité, assurer la nécessaire prévisibilité juridique et réduire les coûts pour les investisseurs et les opérateurs, et plus particulièrement pour ceux des zones transfrontalières.

Des avancées ont été enregistrées dans la mise en place de stratégies de GIZC nationales, mais les rapports reçus de 16 États membres en 2011 montrent d'importants écarts. En 2011, le *protocole à la Convention de Barcelone relatif à la gestion intégrée des zones côtières* est entré en vigueur, rendant la GIZC obligatoire pour les États membres riverains de la Méditerranée.

La Commission, qui joue un rôle de facilitateur pour l'élaboration d'un cadre commun d'aménagement de l'espace maritime au sein de l'Union européenne, a annoncé une *proposition législative sur l'aménagement de l'espace maritime et la GIZC* avant fin 2012. Des études sur les avantages et les incidences économiques de l'aménagement de l'espace maritime et de la GIZC, deux projets pilotes sur la coopération transfrontalière et la plateforme Ourcoast rassemblant les meilleures pratiques en matière de GIZC ont servi de base à cette proposition.

3.2. Protéger les citoyens européens et les industries maritimes contre les menaces liées à la mer

Pour quelque 80 % de son commerce extérieur, l'UE est tributaire des transports maritimes. Les activités économiques maritimes ont besoin pour se développer d'un environnement sûr. Faisant suite à la feuille de route adoptée en 2010, la Commission travaille actuellement à un *environnement commun de partage de l'information* (CISE) pour le domaine maritime de l'UE. Celui-ci renforcera l'efficacité et la rentabilité de la *surveillance maritime* en permettant un partage d'informations approprié, légal, sûr et efficace entre secteurs et par-delà les frontières dans l'ensemble de l'UE.

Le succès rencontré par deux projets pilotes, MARSUNO et BluemassMed, alimente ces travaux. La mise en place du CISE constitue une première étape vers un échange de données optimisé entre quelque 400 autorités sectorielles dans l'Union européenne. C'est aussi un premier pas vers une meilleure coordination entre les activités sectorielles liées au transport maritime, la protection des navires marchands, les missions de défense assurées par les marines nationales, l'endigement de l'immigration clandestine et les contrôles douaniers, la prévention des pêches illicites et de la pollution, ainsi que la préservation du milieu marin.

Depuis 2009, l'Union européenne et ses États membres sont en première ligne pour l'amélioration de la *sécurité en mer*. Ils entendent ainsi éliminer les navires ne répondant pas aux normes, accroître la sécurité des passagers et du personnel navigant, prévenir les accidents et réduire les risques de pollution de l'environnement. La mise en œuvre du *troisième paquet sécurité maritime* de 2009 améliore la qualité des pavillons européens, les travaux réalisés par les sociétés de classification, l'inspection des navires dans les ports, la surveillance du trafic, les enquêtes sur les accidents et la protection des victimes.

Assurer la sécurité des *frontières maritimes de l'Europe* est un défi pour les États membres. En 2011, la Commission a proposé la mise en place du *système européen de surveillance des frontières*. Celui-ci a pour but de renforcer les contrôles aux frontières extérieures de l'espace Schengen et de mettre en place un mécanisme d'échange d'informations permettant aux

autorités de surveillance des frontières des États membres de réduire les décès en mer et le nombre d'immigrés clandestins qui pénètrent dans l'UE.

3.3. Emploi dans le secteur maritime et mobilité professionnelle

Bon nombre de secteurs maritimes manquent de main-d'œuvre possédant les qualifications, les compétences et l'expérience adéquates. Des actions ont été lancées en vue de mettre en place des carrières maritimes attrayantes, sur la base de la mobilité entre secteurs et pays et de l'anticipation des besoins futurs.

Dans la foulée de l'adoption de la stratégie en matière de transports maritimes à l'horizon 2018, un *groupe d'action sur l'emploi et la compétitivité dans le secteur maritime* a formulé des recommandations en juin 2011, parmi lesquelles un réexamen de l'exclusion des gens de mer de la législation sociale européenne, l'actualisation de la directive concernant le niveau minimal de formation des gens de mer et la mise en œuvre de la convention du travail maritime de l'OIT.

Le 21 mai 2012, le comité du dialogue social de l'UE a adopté un accord mettant en œuvre certains volets de la convention n° 188 de l'OIT sur le travail dans le secteur de la pêche en vue d'améliorer les conditions de travail des pêcheurs à bord. À la demande conjointe des partenaires sociaux de l'UE, cet accord peut être proposé par la Commission pour une mise en œuvre au travers d'une directive européenne, conformément à l'article 155 du TFUE. La compatibilité pleine et entière de l'accord avec la législation européenne en vigueur sera d'abord évaluée.

De 2007 à 2010, le 7^e *programme-cadre pour la recherche* (PC7) a apporté une contribution financière à hauteur de quelque 1,4 milliard d'euros, soit 6,4 % de son budget, à des actions liées à la recherche marine et maritime. Sur ce montant, 89 millions d'euros ont été consacrés à la mobilité et à la formation des chercheurs.

Ces initiatives contribuent pleinement à la *stratégie pour des compétences nouvelles et des emplois* et à *Jeunesse en mouvement*, deux initiatives phares de la stratégie Europe 2020 visant à relever les taux d'emploi et à améliorer la qualité de l'éducation au sein de l'UE.

4. RECHERCHE, CONNAISSANCES ET UTILISATEURS FINALS: COMBLER LE FOSSE ENTRE RECHERCHE ET INDUSTRIE

Le secteur maritime européen est caractérisé par l'innovation et par des marchés de grande qualité. La Commission entend renforcer cet atout concurrentiel en mettant en place un ambitieux programme de recherche marine et en facilitant l'accès aux données relatives au milieu marin à des fins d'innovation.

4.1. Garantir la suprématie de l'Europe dans le domaine maritime grâce à l'innovation et à la recherche

Mise en œuvre par la Commission depuis fin 2008, la *stratégie européenne pour la recherche marine et maritime* vise à maximiser de manière viable la valeur de l'économie maritime.

Entre 2007 et 2010, la contribution financière de l'UE à la recherche et à l'innovation marines s'est élevée à 1,4 milliard d'euros répartis entre 644 projets. Trois appels conjoints du PC7, regroupés sous l'étiquette *L'océan de demain*, ont soutenu des projets marins et maritimes pluridisciplinaires pour une contribution européenne totale de 134 millions d'euros. Cet effort a été complété par le lancement, en 2012, de thématiques coordonnées, destinées à appuyer la mise en œuvre de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin», pour une contribution européenne totale de 42 millions d'euros.

Des mécanismes de gouvernance améliorés, tels que le *forum MARCOM+* et le partenariat *EMAR2RES*, contribuent eux aussi à une plus grande cohérence dans la recherche en améliorant l'interaction entre chercheurs, industries et décideurs politiques.

Le *Centre commun de recherche (JRC)* de la Commission européenne a fourni des avis scientifiques indépendants et fondés sur des données probantes en vue de soutenir l'élaboration de politiques européennes dans les domaines, notamment, de la pêche, de l'environnement, ainsi que de la sécurité et de la sûreté maritimes.

4.2. Partager les connaissances sur le milieu marin en vue de faciliter l'innovation, les investissements et une saine élaboration des politiques

La croissance durable, de même que la bonne santé et la productivité des océans, passent par un approfondissement des connaissances. La nature actuellement fragmentaire des données sur le milieu marin engendre un important gaspillage de ressources chez les utilisateurs de ces données, qui doivent pouvoir accéder rapidement à un grand nombre de jeux de données. Le *réseau européen d'observation de données du milieu marin (EMODnet)* améliore l'accès aux données. En outre, il limite les coûts pour les utilisateurs, stimule l'innovation et réduit les incertitudes concernant la nature de nos mers. L'initiative «*Connaissance du milieu marin 2020*» vise à mettre en place un cadre global qui permettra de rationaliser le flux des données, de l'observation initiale au niveau local à la diffusion de ces données dans toute l'Europe, en passant par l'interprétation et le traitement de l'information.

La Commission et plus de 50 organisations travaillent ensemble à une cartographie complète, numérisée et multirésolution des fonds marins européens, qui sera mise à la disposition de l'industrie, des chercheurs et des pouvoirs publics d'ici 2020. Des groupes de travail thématiques sur l'hydrographie, la géologie, la chimie, la biologie et l'habitat ont déjà permis une meilleure compréhension des politiques appliquées par les détenteurs des données au sein de l'UE. Quatre groupes sur cinq ont d'ores et déjà mis à disposition, par l'intermédiaire de portails web gratuits, des données jusque-là difficilement accessibles.

Des informations détaillées sont présentées dans le rapport d'évaluation intérimaire d'EMODNet, adopté par la Commission en août 2012, en même temps qu'un livre vert intitulé «*Connaissance du milieu marin 2020 – de la cartographie des fonds marins à la prévision océanographique*».

5. LES AVANTAGES TERRITORIAUX DE LA POLITIQUE MARITIME

Les régions côtières possèdent des ressources renouvelables essentielles pour la croissance de l'économie maritime, dont l'énergie hydraulique, houlomotrice, éolienne, marémotrice et issue de la biomasse. Le tourisme côtier dépend de l'existence d'environnements marins attrayants et en bonne santé. L'exclusion sociale pouvant être particulièrement rude dans les zones côtières et insulaires, il est essentiel de développer une économie maritime inclusive.

5.1. Politique régionale

L'Europe est une entité à la fois territoriale et maritime. Si l'on veut que les secteurs maritimes soutiennent la croissance à terre, il convient d'accroître la connectivité. La communication de 2011 relative à *La contribution de la politique régionale à une croissance intelligente dans le cadre de la stratégie «Europe 2020»* en appelait aux gouvernements nationaux et régionaux pour qu'ils mettent en place des *plateformes de spécialisation intelligente* dans les domaines de la recherche, de la politique régionale, des entreprises, de l'innovation et de l'éducation. Cette approche permet de mieux coordonner la programmation ciblant le développement des régions côtières et de leurs économies.

La proposition concernant des *dispositions communes* et un *cadre stratégique commun* en vue de relier entre elles les priorités d'investissement des politiques en matière de cohésion, de développement rural, de pêche et d'affaires maritimes entre 2014 et 2020 constitue un autre pas dans cette direction.

De nombreux projets maritimes ont été soutenus au travers des Fonds européens de la politique régionale. À titre d'exemple, citons les unités de désalinisation ou les projets d'infrastructures en mer destinés à la démonstration de la génération d'énergie houlomotrice. Plusieurs *programmes européens de coopération transfrontalière* ont également favorisé la croissance maritime, parmi lesquels des projets visant à examiner le potentiel des algues en tant que source de biocarburant et les meilleures pratiques en matière d'adaptation au changement climatique dans les régions côtières.

5.2. Stratégies par bassins maritimes

La coopération transnationale au niveau des bassins maritimes constitue une approche efficace du développement de l'économie maritime et de la protection du milieu marin. Les *stratégies par bassins maritimes* tiennent compte des caractéristiques des bassins européens tout en permettant une meilleure utilisation des fonds publics. En alignant les fonds européens et nationaux existants sur les priorités de croissance identifiées, elles font office de moteurs économiques pour les régions maritimes.

La *stratégie de l'UE pour la région de la mer Baltique* a, à ce jour, donné naissance à plus de 80 projets phares, dont l'impact est décrit en détail dans le rapport d'avancement adopté en juin 2011. Cette stratégie comprend des mesures destinées à réduire la pollution des navires, développer le transport maritime à courte distance viable, lutter contre l'eutrophisation, créer de nouvelles grappes de PME innovantes, soutenir la recherche et intégrer les systèmes de surveillance maritime.

Une *stratégie maritime pour la région atlantique* a été adoptée en novembre 2011, en vue de stimuler la création d'emplois et la croissance dans la région atlantique par le renforcement de son potentiel maritime. Un Forum atlantique recense actuellement les actions prioritaires dans le cadre d'un plan d'action qui devrait être adopté en 2013. Celui-ci permettra une utilisation stratégique des Fonds structurels européens en vue de soutenir la croissance maritime au cours de la période 2014-2020.

Une communication intitulée «*Pour une meilleure gouvernance dans la Méditerranée grâce à une politique maritime intégrée*» a été adoptée en 2009, en vue d'améliorer la gouvernance des affaires maritimes et la protection de l'environnement. Les régions et les États membres ont ainsi redirigé une partie du financement 2007-2013 de la coopération territoriale européenne en faveur des objectifs maritimes. Une assistance technique visant à soutenir la croissance générée par la mer et à améliorer l'élaboration des politiques maritimes dans les pays tiers partenaires est actuellement fournie au travers du projet IMP-MED, dans le cadre de la politique européenne de voisinage.

L'Italie, la Slovénie, la Grèce et la Croatie sont engagées dans une coopération maritime approfondie au niveau subrégional des mers *Adriatique et Ionienne*. Une stratégie maritime est en cours d'élaboration en vue de définir les domaines prioritaires pour la croissance et de rationaliser le financement européen en conséquence.

De même, la coopération autour de la *mer Noire* progresse elle aussi, après une réunion de réflexion à haut niveau organisée avec la Bulgarie et la Roumanie en octobre 2011.

En juin 2012, la Commission et le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité ont adopté une communication proposant 28 points d'action en faveur d'un engagement constructif de l'UE dans l'*Arctique*. Celle-ci préconise une gestion efficace

de l'Arctique, basée sur les connaissances, la responsabilité et l'engagement, en vue de relever les défis stratégiques, économiques et environnementaux croissants auxquels la région est confrontée.

6. LA PROTECTION DES ECOSYSTEMES MARINS: UNE CONDITION ET UN MOTEUR POUR LA CROISSANCE

L'Union européenne possède le plus grand territoire maritime au monde. Préserver la santé des écosystèmes marins est une nécessité pour l'avenir de la biodiversité océanique, mais aussi pour soutenir la croissance des régions maritimes. Les compagnies maritimes européennes étant souvent d'excellents élèves en matière d'innovation technologique verte, la législation environnementale favorise aussi notre développement économique.

6.1. Des écosystèmes marins en bonne santé: un défi

La *directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»* de 2008 est le pilier environnemental de la PMI. Son objectif global consiste à obtenir un bon état écologique pour les eaux marines européennes d'ici 2020.

Plusieurs grandes étapes ont déjà été franchies dans ce sens. En 2010, la Commission a adopté une décision relative aux critères et aux normes méthodologiques concernant le bon état écologique des eaux marines, que les États membres utiliseront pour élaborer des programmes de surveillance et des mesures efficaces sur le plan des coûts en vue de garantir le bon état écologique de leurs eaux marines. En 2011, elle a en outre précisé la relation qui unit l'évaluation initiale des eaux marines et les critères applicables au bon état écologique.

Des progrès significatifs ont été enregistrés dans la mise en place du réseau Natura 2000, mais des lacunes subsistent, surtout en mer. En 2011, la Commission a adopté des *orientations relatives à la mise en œuvre des directives «oiseaux» et «habitats» dans les estuaires et les zones côtières*, avec une attention toute particulière pour le développement portuaire et le dragage. L'instrument financier LIFE+ de la Commission contribue à la gestion du *réseau Natura 2000* dans le milieu marin, en favorisant les mesures de protection innovantes et le renforcement des capacités.

6.2. Atténuation du changement climatique et adaptation à ce changement

Le changement climatique peut avoir des conséquences désastreuses pour les zones côtières. Il pose ainsi un risque d'érosion, d'inondation et d'augmentation du niveau de la mer, et constitue une menace pour les défenses côtières. Les incidences peuvent s'accroître lorsque d'autres pressions viennent s'exercer sur le milieu marin. En mars 2012, la Commission a lancé la *plate-forme européenne d'adaptation au changement climatique*, le site Web d'information le plus complet sur les conséquences du changement climatique ainsi que sur les points vulnérables en Europe. Ce site a pour vocation d'aider les décideurs politiques à élaborer des mesures d'adaptation au changement climatique, notamment dans les zones côtières.

6.3. Combattre la pollution atmosphérique générée par les navires

Les *émissions de gaz à effet de serre (GES) émanant du transport maritime international* représentent actuellement près de 3 % des émissions globales de GES et, au vu de l'intensification des échanges mondiaux et de la demande croissante de transports maritimes, elles ne feront vraisemblablement qu'augmenter. En 2011, la Commission s'est fixé pour objectif de réduire de 40 % d'ici 2050 les émissions de GES issues du transport maritime dans l'UE. Des projets de coopération visant à surveiller les émissions de GES des navires en Europe ont été lancés par l'Agence européenne pour la sécurité maritime, l'Agence

européenne pour l'environnement, l'Institut météorologique finlandais et l'Organisation maritime internationale.

En 2011, la Commission a également adopté une proposition visant à modifier la directive 1999/32/CE en vue de réduire considérablement les émissions de soufre liées à la navigation et de contribuer à l'atténuation, dans l'UE, des problèmes de qualité de l'air qui influent sur la santé humaine, ainsi que de l'acidification.

7. UNE MEILLEURE GESTION DES AFFAIRES MARITIMES

Une bonne gestion et une bonne coordination au sein des États membres, régions côtières, industries et autres parties prenantes et entre ceux-ci sont capitales pour développer l'économie maritime aussi efficacement et durablement que possible. La circulation des informations, données et meilleures pratiques peut accélérer l'investissement et l'innovation tout en contribuant à une meilleure protection de l'environnement.

7.1. Développements dans les États membres

De plus en plus, les États membres ont recours à des approches coordonnées en vue de développer leur économie maritime, que ce soit par l'entremise de stratégies nationales, comme la France, le Portugal et l'Allemagne, ou d'initiatives ad hoc, comme le projet de loi sur le milieu marin au Royaume-Uni, la stratégie maritime danoise ou la stratégie scientifique irlandaise. En 2011, l'Allemagne a elle aussi adopté un plan visant à stimuler son économie maritime.

Plusieurs États membres ont mis en place une coordination interministérielle ou créé des portefeuilles ministériels ad hoc. C'est notamment le cas de Chypre, de la France, des Pays-Bas ou de la Pologne. Certaines régions maritimes, dont le Schleswig-Holstein, le Västra Götaland et la Bretagne, ont, depuis 2009, encore affiné leurs stratégies maritimes régionales.

En 2010, 17 États membres et pays associés ont lancé l'initiative de programmation conjointe intitulée «Healthy and Productive Seas and Oceans» (Des mers et des océans sains et productifs), afin de promouvoir les synergies entre les ressources disponibles pour la recherche et les capacités.

7.2. Développements à l'échelle de l'UE

En octobre 2010, le *Parlement européen* a adopté une résolution sur la PMI, confirmant la validité de l'approche intégrée en matière d'affaires maritimes, et a invité la Commission à développer une dimension maritime dans la stratégie Europe 2020.

En décembre 2011, le *règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un programme de soutien pour le développement d'une politique maritime intégrée* est entré en vigueur. Celui-ci dote la PMI de son premier programme opérationnel pour 2012-2013, dont la mise en œuvre détaillée est décrite au point 6.2.5 du document SEC qui accompagne le présent rapport. Les multiples bases juridiques du règlement rendent compte de l'approche horizontale poursuivie par la PMI.

Sous les présidences suédoise (novembre 2009), espagnole (juin 2010) et polonaise (décembre 2011), le *Conseil «Affaires générales»* a adopté des conclusions transversales sur la PMI. Celles-ci fournissent une vue d'ensemble des évolutions récentes, attestent le soutien du Conseil pour les initiatives en cours et insufflent un élan supplémentaire pour la suite des travaux.

En janvier 2011, le *Comité des régions* a adopté un avis soulignant l'importance qu'il y a à garantir le succès de la PMI, pour des raisons environnementales, économiques et sociales. Et,

en février 2011, le *Comité économique et social européen* a adopté un avis sur la PMI, dans lequel il marquait son appui en faveur de synergies transsectorielles et transfrontalières pour les activités maritimes.

7.3. Évolution à l'échelon international

Dans le droit fil de la communication de 2009 sur la *dimension internationale de la PMI*, la Commission a intensifié ses efforts sur la scène maritime internationale.

Au niveau mondial, l'Union européenne a appelé à plus d'ambition dans les résolutions portant sur les océans et le droit de la mer ainsi que sur la viabilité des pêches, et milité en faveur d'une adhésion généralisée à des instruments de gouvernance maritime tels que la CNUDM. Elle peut s'enorgueillir d'un succès tout particulier avec le lancement, au niveau des Nations unies, d'un processus qui devrait aboutir à la négociation d'un accord d'exécution de la CNUDM portant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine dans les eaux internationales. L'Union européenne a également été à la pointe sur la protection des océans et des mers, ainsi que sur la gouvernance maritime, lors de la Conférence des Nations unies sur le développement durable qui s'est tenue à Rio en juin 2012. Des actions extérieures plus audacieuses portent également leurs fruits avec, par exemple, un meilleur fonctionnement des organisations régionales de gestion des pêches et un renforcement de la coopération avec les pays tiers dans la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée.

Les affaires maritimes s'invitent régulièrement à la table des discussions avec les partenaires de l'Union européenne, dont la Chine, la Russie, le Japon, le Canada et les États-Unis. La portée des dialogues sectoriels s'est progressivement élargie, débouchant sur une coopération plus générale sur les affaires maritimes mondiales.

7.4. Visibilité de l'Europe maritime et sensibilisation du public

L'un des premiers objectifs de la PMI était de rendre plus visibles l'identité maritime de l'Europe et son potentiel économique aux yeux des Européens. Une bonne sensibilisation du public est en effet capitale dans les domaines où les intérêts maritimes entrent en concurrence avec ceux d'autres secteurs pour l'appui du monde politique ou un investissement, mais aussi sur le marché du travail.

Depuis le lancement de la politique maritime intégrée, *Eurostat* collabore à l'établissement d'informations statistiques destinées à soutenir la politique, et ce afin d'améliorer les données économiques sur les secteurs et régions maritimes. Des initiatives maritimes ont ainsi été incluses dans les programmes de travail d'*Eurostat*. Depuis 2009, des statistiques portant sur les régions côtières et les secteurs maritimes sont régulièrement publiées.

Des outils interactifs tels que le *Forum maritime* ou l'*atlas maritime européen* permettent d'accéder plus facilement aux informations relatives à la mer et contribuent ainsi à une meilleure connaissance de l'Europe maritime. La *Journée maritime européenne* qui se tient le 20 mai est un événement clé dans la sensibilisation au potentiel de l'Europe maritime.

8. CONCLUSION

La police maritime intégrée a été créée en vue de réaffirmer la dimension maritime de l'Union européenne. Née de cette vision, elle est devenue un outil générateur de réels bienfaits pour la croissance et le développement durable des espaces maritimes en Europe. Comme le montre le présent rapport, la forte contribution des secteurs maritimes à l'économie européenne et aux objectifs de la stratégie Europe 2020 est encore renforcée par une action coordonnée visant à

réduire les coûts, améliorer l'efficacité des ressources, limiter les risques, soutenir l'innovation et faire un meilleur usage de l'argent public.

La Commission s'efforce de créer les meilleures conditions possibles pour un développement économique durable en provenance de la mer. S'appuyant sur ces réalisations, la *croissance bleue* est l'objectif des années à venir. Une conférence ministérielle informelle sur la PMI lors de la présidence chypriote du Conseil sera un tremplin de choix vers cet objectif. La *croissance bleue* ouvrira un deuxième chapitre de la politique maritime intégrée, celui d'une économie maritime saine, source d'innovation, de croissance et de développement durable pour les citoyens européens.