III

(Actes préparatoires)

COMITÉ DES RÉGIONS

80e SESSION PLÉNIÈRE 17 ET 18 JUIN 2009

Avis du Comité des Régions «paquet maritime et côtier»

(2009/C 211/10)

LE COMITE DES RÉGIONS

— considère que la politique maritime européenne doit s'inscrire dans une perspective globale et intersectorielle, reposant sur une planification de l'espace maritime, dont l'objectif est de faire face à l'intensification des usages et de favoriser leur cohabitation harmonieuse sur un espace à la fois limité et fragile;

— considère qu'une telle planification présuppose un dispositif de gouvernance innovant, conçu dans l'esprit de la gouvernance multiniveaux et du respect de la subsidiarité. Il rappelle donc le rôle fondamental des collectivités territoriales en matière de planification de l'espace maritime, en tant que financeurs de certaines politiques et en tant qu'échelle de proximité la mieux à même d'organiser la cohabitation harmonieuse des usages;

— salue le chemin parcouru par la Commission dans le domaine de la planification maritime, ainsi que sa volonté d'élaborer des principes communs au niveau européen, et considère que le rôle de l'UE pourrait évoluer vers des aspects plus normatifs, sur le plan de la méthode et des principes, notamment en s'appuyant sur les conventions régionales existantes;

— soutient la volonté de la Commission de parachever le marché intérieur afin de rendre le transport maritime plus attractif et compétitif, mais regrette que les mesures concrètes proposées se concentrent essentiellement sur la dimension économique. Le CdR appelle à ce que les aspects sociaux et environnementaux soient pleinement pris en compte;

— réitère sa demande d'examiner la possibilité d'une révision du dispositif de financement de l'UE, dans le sens d'un système simplifié unique rassemblant toutes les questions maritimes au sein d'un Fonds côtier et insulaire européen, et ce, dans le cadre des discussions sur le prochain cadre financier 2014-2020;

— estime que la clarification des aides financières aux autoroutes de la mer est bienvenue, mais qu'il serait utile d'être plus ambitieux et d'engager une réflexion globale sur la nature des opérations et des investissements éligibles aux subventions européennes dans la mesure où les dispositifs actuels n'ont pas suscité les résultats escomptés, notamment sur les exigences de viabilité à court terme du service.

Rapporteur M. Michel DELEBARRE, maire de Dunkerque (FR/PSE)

Texte de référence

Feuille de route pour la planification de l'espace maritime: élaboration de principes communs pour l'Union européenne. COM(2008) 791 final. Communication de la Commission du 25.11.2008

Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018. COM(2009) 8 final. Communication de la Commission du 21.1.2009

Proposition de directive du parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports des États membres de la Communauté et abrogeant la directive 2002/6/CE. COM(2009) 11 final. 21.1.2009

Communication et plan d'actions destinés à mettre en place un espace de transport maritime sans barrières en Europe. COM(2009) 10 final. 21.1.2009

Communication fournissant des orientations sur les aides d'États complétant le financement communautaire pour le lancement des autoroutes de la mer (2008/C 317/8)

I. RECOMMANDATIONS POLITIQUES

LE COMITÉ DES RÉGIONS,

1. reconnaît les avancées importantes réalisées par la Commission et salue la mise en œuvre efficace du plan d'actions et l'approche intégrée retenue. Il considère en effet que la politique maritime européenne doit s'inscrire dans une perspective globale et intersectorielle qui «englobe tous les aspects des relations de l'homme avec la mer et les océans» ([1]);

2. rappelle que les régions et les villes côtières de l'Union européenne abritent près de la moitié de la population européenne ([2]) et contribuent pour environ 40 % au PIB européen. Les autorités locales et régionales disposent de compétences variées dans les domaines liés à la politique maritime et représentent l'échelon pertinent pour promouvoir une coordination des différentes politiques sectorielles sur le terrain. De plus, les collectivités territoriales côtières ont une responsabilité particulière dans l'aménagement des zones littorales: elles doivent en effet gérer les tensions résultant des conflits d'usage sur le littoral mais aussi en mer, et viser un développement durable et un niveau d'emploi compatibles avec la nécessaire protection de l'environnement marin. Elles ont de ce fait développé une expertise en matière de réflexion stratégique intégrée sur ce type de territoires, incluant des politiques aussi variées que les transports, l'aménagement portuaire, la sécurité, le développement urbain, la planification de l'espace maritime, la formation professionnelle ou encore la gestion intégrée des zones côtières (GIZC);

3. affirme qu'une gouvernance impliquant plus directement les acteurs locaux et régionaux est nécessaire pour la bonne mise en œuvre de la politique maritime européenne. Une gouvernance véritablement partenariale de la politique maritime, incluant l'ensemble des échelons décisionnels ainsi que la société civile, permettra de détecter les conflits éventuels suffisamment tôt et de trouver des solutions adaptées au terrain;

4. partage l'avis de la Commission, exprimé dans la communication sur les lignes directrices sur la gouvernance maritime ([3]), que les régions côtières ne sont pas uniquement les bénéficiaires d'une approche intégrée de la politique maritime, mais qu'elles peuvent aussi subir des conséquences négatives de l'absence d'une telle approche;

5. considère qu'il est nécessaire d'établir des liens entre l'objectif de la cohésion territoriale et le développement de la politique maritime intégrée, notamment afin d'assurer une meilleure cohérence du développement régional dans les zones côtières et insulaires et également vers le hinterland et les ports intérieurs, ainsi que de mieux coordonner le futur financement des actions spécifiques dans ces régions-là;

6. réitère dans ce contexte sa demande «d'examiner la possibilité d'une révision du dispositif de financement de l'Union européenne, dans le sens d'un système simplifié unique qui rassemblerait toutes les questions maritimes — ou la plupart — au sein d'un Fonds côtier et insulaire européen», et ce, dans le cadre des discussions sur le prochain cadre financier pour la période 2014-2020 ([4]);

7. soutient pleinement le projet lancé par la Commission visant à créer une base de données des projets dans les régions maritimes, qui comportera des informations sur les bénéficiaires de tous les fonds communautaires, et considère que celle-ci est indispensable afin de garantir la transparence dans ce domaine et promouvoir l'échange de bonnes pratiques; souhaite être associé à la gestion de cette base de données qui devrait être opérationnelle d'ici 2010;

([1]) Cf. CdR 22/2008: «Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne», point 1.

([2]) Population vivant dans une zone distante de moins de 50 km de la mer ou de l'océan.

([3]) Lignes directrices pour une approche intégrée de la politique maritime: «Vers de meilleures pratiques en matière de gouvernance maritime intégrée et de consultation des parties prenantes», COM (2008)395 final.

([4]) Cf. CdR 22/2008, point 14.

Planification de l'espace maritime ([5])

8. accueille favorablement la feuille de route et soutient les propositions de la Commission concernant l'élaboration des dix principes de planification, qui à terme pourraient devenir des principes communs applicables dans l'ensemble des États membres;

9. approuve les efforts de la Commission européenne visant à élaborer une politique intégrée, efforts concrétisés par le livre bleu qui propose une image claire de la marche à suivre s'agissant de la gestion des ressources marines et littorales dans l'Europe entière. Encourage la Commission à aller plus loin à cet égard et à clarifier la façon dont la planification de l'espace maritime s'articule avec les autres actions lancées par l'Union européenne, notamment en ce qui concerne la directive 92/43/CEE «Habitats Faune Flore», directive-cadre sur l'eau, la directive-cadre stratégie pour le milieu marin ou encore de la recommandation du Conseil et du Parlement relative à la gestion intégrée des zones côtières. La planification de l'espace maritime devrait contribuer à accroître les synergies entre ces différentes législations afin d'éviter d'éventuels chevauchements ou confusions;

10. considère que la réflexion stratégique et l'organisation de la gouvernance doivent précéder la déclinaison spatiale. La réflexion stratégique constitue en effet une phase fondamentale du processus de planification en ce qu'elle permet de favoriser la convergence des objectifs et des moyens et de guider la planification. Cette étape de construction collective permettra de définir les principes et les orientations et de déterminer les priorités qui s'imposent dans l'élaboration de la planification ainsi que dans l'arbitrage que ce processus induit;

11. considère que la mise en œuvre d'un dispositif de gouvernance innovant, conçu dans l'esprit de la gouvernance multiniveaux et du respect de la subsidiarité, est indispensable pour aboutir à la définition d'orientations stratégiques pouvant guider la planification spatiale. Celui-ci devra nécessairement se décliner à plusieurs échelles, du bassin maritime jusqu'à l'échelle de proximité. Relève par ailleurs que si l'approche écosystémique retenue par la Commission ([6]) fait consensus, elle ne coïncide pas nécessairement avec l'ensemble des activités maritimes. De ce fait, le CdR souhaite que la Commission intègre dans ses propositions futures l'échelle du bassin maritime, ou de la mer régionale, qui est suffisamment large pour éviter cet écueil;

12. souligne que la planification de l'espace maritime a vocation à couvrir toutes les activités déployées sur cet espace en dépassant les frontières nationales pour mieux coller aux réalités écosystémiques et qu'elle constitue à ce titre un outil essentiel de la politique maritime intégrée. Considère que la mise en place de ce dispositif est indispensable pour faire face à l'intensification de l'utilisation de la mer et favoriser une cohabitation harmonieuse d'intérêts conflictuels sur un espace limité et fragile. Relève toutefois que le transport maritime doit relever le défi de la conciliation entre un espace maritime planifié et le principe de liberté des mers tel que régi par les conventions de l'Organisation maritime internationale;

13. admet que la planification de l'espace maritime est un outil pertinent pour arbitrer les exigences de chaque activité et utiliser au mieux les mers dans le respect des écosystèmes de manière durable. Des règles claires et connues de tous favoriseront les investissements à long terme et par là même contribueront à accroître la contribution des activités maritimes à la réalisation des objectifs de compétitivité et de promotion de la croissance et de l'emploi dans la logique de la stratégie de Lisbonne. Souhaite dans ce cadre que la Commission puisse aller le plus loin possible dans la détermination des principes d'arbitrage afin de garantir la transparence de ce processus par des règles prédéterminées établies en étroite concertation avec les régions maritimes et suffisamment souples pour tenir compte des spécificités des bassins maritimes;

14. salue le chemin parcouru par la Commission dans le domaine de la planification maritime, et la volonté d'élaborer des principes communs au niveau européen. Estime en effet que l'Union européenne a un rôle d'impulsion et de coordination en ce domaine et que le processus de consultation organisé par la Commission en 2009 permettra d'améliorer la compréhension des enjeux et de proposer des orientations susceptibles de favoriser une approche commune. Suggère à cet égard à la Commission d'élaborer un livre blanc à l'issue de ces consultations;

15. considère que le rôle de l'Union européenne pourrait évoluer vers des aspects normatifs, sur le plan de la méthode et des principes, afin d'assurer une réelle coordination de la planification maritime au sein et entre les États concernés. À ce titre, le CdR renvoie aux expériences qui se mènent déjà à certaines échelles régionales, notamment en Méditerranée dans le cadre de la convention de Barcelone sur la protection du milieu marin, et plus particulièrement du 7e protocole par lequel les États membres concernés ont décidé de mener de manière conjointe une gestion intégrée des zones côtières (GIZC) de la Méditerranée, en se dotant d'instruments contraignants. Au-delà de l'incitation à une approche commune de la planification de l'espace maritime, l'Union européenne pourrait aider les conventions régionales existantes dans chaque bassin maritime à s'inscrire dans la perspective d'un développement maritime durable et intégré en lien avec chaque région maritime concernée;

16. encourage fortement la Commission à soutenir des projets pilotes dans chaque bassin maritime afin de confronter la validité des principes proposés à la diversité des mers régionales. Rappelle que les régions ultrapériphériques qui rassemblent une grande part de l'espace maritime européen doivent être pleinement intégrées à ce dispositif;

17. souligne le rôle important qu'ont à jouer les collectivités territoriales en matière de planification de l'espace maritime, notamment en tant que financeurs de certaines politiques, mais aussi en tant qu'échelle de proximité la mieux à même d'organiser la cohabitation harmonieuse des usages. Les partenariats établis dans le domaine des zones marines et littorales ainsi que les réseaux maritimes déjà en place ont un rôle crucial à jouer pour ce qui est de faciliter le développement et la mise en œuvre de la planification de l'espace maritime dans les États membres. Si les États membres détiennent le plus souvent la compétence dans le domaine de l'administration des eaux territoriales et des ZEE ([7]), les collectivités territoriales interviennent au titre de leurs

([5]) Cf. COM(2008) 791 final.

([6]) Notamment dans sa directive-cadre sur la stratégie pour le milieu marin.

([7]) Zones économiques exclusives.

compétences et responsabilités en matière de gestion de l'eau… et parfois d'autorités portuaires ou en tant que gestionnaires d'espaces protégés. Elles ont de manière générale la responsabilité de favoriser un développement équilibré et solidaire dont l'espace maritime ne saurait être coupé;

18. souligne également la nécessité de mener la planification terrestre et maritime de manière concertée et cohérente, afin de gérer correctement l'interface entre la terre et la mer, particulièrement dans la bande côtière. Rappelle à cet égard les travaux menés dans le cadre de la GIZC;

19. rappelle que les régions et villes européennes initient d'ores et déjà des coopérations transfrontalières et transnationales, notamment dans les cadres des programmes Interreg, leur permettant de mener des projets communs liés à la gestion de l'espace maritime. Estime également que les GECT pourraient tout à fait offrir des possibilités de coopération régionales intéressantes;

20. salue la mise en place par la Commission d'un réseau européen d'observation et de données du milieu marin qui devrait aboutir fin 2009 sur un prototype d'Atlas européen des mers et espère que ce futur Atlas pourra être articulé avec le nouvel outil *Google Ocean* présenté en février 2009;

21. regrette que la Commission développe de façon insuffisante la question de la subsidiarité. Au stade actuel, la proposition de la Commission repose sur un faisceau de bases juridiques (dont celles relatives à la politique des transports et au développement durable). Cependant, les politiques d'aménagement du territoire étaient jusqu'à présent considérées sur base du traité de Nice comme compétence exclusive des États membres. Or, dans le cas d'une entrée en vigueur du traité de Lisbonne et en articulation avec le nouvel objectif de cohésion territoriale, se pose par exemple la question de savoir si l'article 352 du traité sur le fonctionnement de l'Union (correspondant à l'article 308 TCE du traité de Nice) pourrait servir de base juridique pour des actions normatives futures en matière de planification maritime spatiale;

Transport maritime

22. considère que le transport maritime est à la fois, d'une part, un élément essentiel de l'économie européenne, source de revenus et d'emplois, porteur de savoir-faire humain et technologique, et facteur de performance environnementale et de compétitivité, mais exige des précautions particulières en matière de sécurité maritime. Il convient d'accroître de manière continue l'importance qu'il revêt pour une gestion durable, en supprimant les handicaps existants par rapport à d'autres moyens de transport et en prévoyant des exigences environnementales. En effet, si le transport maritime est particulièrement exposé aux aléas de l'économie financière, il n'en demeure pas moins le vecteur premier de l'économie réelle. Aussi, dès lors que cette dernière amorcera sa reprise, les ports européens devront être en capacité de répondre aux besoins de l'industrie maritime en termes d'équipements et de services. Au cours de la décennie écoulée, l'adaptation de l'outil portuaire européen ne s'est pas faite au même rythme que dans la plupart des ports mondiaux, principalement asiatiques. Les infrastructures portuaires européennes doivent dès lors, impérativement se mettre aussi à niveau dans un esprit de développement durable, afin de pouvoir répondre aux défis futurs du commerce mondial;

23. soutient la volonté de parachever le marché intérieur afin de rendre le transport maritime plus attractif et plus compétitif. Regrette toutefois que les mesures concrètes se concentrent essentiellement sur ce point. Souhaite notamment que les aspects sociaux et environnementaux soient pleinement pris en compte;

24. souligne que la politique du transport maritime doit être conçue comme une composante de l'ensemble de la chaîne logistique dans laquelle elle s'inscrit. Cela suppose que les places portuaires soient considérées comme étant incontournables dans l'articulation entre les différents modes de transport d'une marchandise d'un point à un autre de l'espace européen ou à l'international. Les ports ne doivent donc pas être perçus comme un simple point de départ ou une destination finale, mais bien comme le facteur déterminant d'une logique de transport en porte à porte;

25. insiste sur la nécessité de faire des ports de véritables pôles de référence dans la gestion virtuelle de la chaîne des transports, capables d'anticiper la gestion des flux de marchandises. Cela signifie que les systèmes d'information permettant d'optimiser les services de transport et de logistique par le biais d'un suivi en temps réel de la marchandise ne doivent pas être interrompus lors du transit portuaire. À cet effet, l'interopérabilité des systèmes d'exploitation des places portuaires entre elles et avec les plates-formes intérieures doit être développée ou recherchée lorsqu'elle n'existe pas encore;

26. salue la volonté de la Commission d'aligner sur les autres modes de transport le degré de contraintes administratives et douanières pesant sur le transport maritime. Il est, à titre d'exemple, tout à fait illusoire de préconiser le transfert du fret de la route vers le mode maritime selon le concept des autoroutes de la mer, tant que les formalités afférentes à l'embarquement ou au débarquement des poids lourds à bord des navires restent rédhibitoires pour les utilisateurs potentiels. La réglementation devrait être réduite à un niveau adéquat eu égard aux spécificités du transport maritime (caractère ouvert des mers et par conséquent incertitude des frontières dans les ports, risques particuliers pour l'environnement maritime en cas d'accident, etc.);

Stratégie maritime 2018 ([8])

27. salue les préconisations développées par la Commission dans les principaux volets abordés dans le texte, à savoir:

— soutenir l'exercice du commerce maritime international dans des conditions équitables par le respect de règles universelles,

— valoriser les professions maritimes (formation, qualification, professionnalisation…) et respecter les dispositions prises par l'OIT sur le traitement équitable des gens de mer, leurs conditions de vie et de rémunération,

([8]) Cf. COM(2009) 8 final.

— progresser vers un transport maritime sans déchets ni émissions et l'inscrire pleinement dans le principe de développement durable;

— garantir durablement la sécurité et la sûreté du transport maritime par le respect des règles définies et le développement des actions de prévention;

28. s'interroge cependant sur la capacité de l'Union européenne à les mettre en œuvre compte-tenu de l'étendue du champ couvert. Suggère à cet égard à la Commission de hiérarchiser les problématiques et de fixer des priorités en termes d'actions à mener en élaborant, conjointement avec les États membres et avec toutes les parties intéressées, une feuille de route détaillée dans les plus brefs délais et, en toute hypothèse, avant la fin de l'année 2009;

29. regrette que les propositions concrètes ne concernent que la libéralisation des transactions commerciales à des fins de compétitivité et de productivité. Constate que la préservation de l'environnement ou la garantie de meilleures normes sociales pour les gens de mer se limitent à l'énonciation de grands principes sans qu'un calendrier et des actions concrètes ne soient prévues;

30. souligne que le transport maritime constitue un mode d'acheminement durable qui apporte une contribution décisive à la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et plus généralement à l'écologisation du transport. Considère le développement d'un système de transports plus respectueux de l'environnement comme une priorité politique. En effet, le CdR estime que le transfert modal vers le transport maritime permet de répondre à la fois à la demande croissante de transport (passagers et marchandises) et aux exigences liées à la lutte contre le changement climatique. Le CdR regrette notamment que le transport maritime international soit encore exclu des mécanismes du protocole de Kyoto et du calendrier de réduction des gaz à effet de serre. Encourage dès lors l'OMI à rapidement proposer notamment dans la perspective de la conférence de l'ONU sur le climat en décembre 2009 à Copenhague une réglementation contraignante sur les émissions de GES, qui s'appliquerait à tous les bateaux indépendamment de leur pavillon d'appartenance, l'objectif ultime étant son adoption en 2011. La Commission européenne devrait s'engager en faveur de la promotion de certificats environnementaux uniques et transparents pour les navires et les ports, comme par exemple l'index maritime environnemental ESI (*Environmental Ship Index*) développé dans le cadre de l'initiative des ports mondiaux pour le climat (WPCI, *World Ports Climate Initiative*). Néanmoins, afin d'éviter autant que se peut tout désavantage concurrentiel à l'industrie maritime européenne, l'Union européenne devrait accorder la priorité à ce que les règles contraignantes soient adoptées à l'échelon international. Il convient en outre d'examiner les effets qu'entraînerait l'introduction de taxes portuaires différenciées en fonction de l'incidence environnementale des navires;

31. souligne que l'objectif d'écologisation du transport maritime doit également conduire, au-delà des mesure tendant à réduire l'empreinte écologique des navires, à mesurer et à minorer l'impact environnemental des équipements portuaires et logistiques. Relève à cet égard que si l'accélération des procédures pour les aménagements portuaires est indispensable pour assurer la compétitivité des ports européens, elle ne doit pas se réaliser au détriment de la qualité des évaluations environnementales, sans négliger la nécessité de définir une réglementation précise qui ne soit pas susceptible de donner lieu à des interprétations divergentes, et partant à des distorsions de concurrence. Une bonne intégration urbaine des activités maritimes, portuaires et logistiques doit être considérée comme un objectif à part entière de la politique maritime européenne;

32. considère que le transport maritime doit constituer un secteur exemplaire de l'écologisation du transport et invite dans ce cadre l'Union européenne à soutenir fortement la recherche et l'innovation afin d'améliorer les performances environnementales des navires et des ports; il convient par exemple de prendre en considération la question de la prévention de la pollution des eaux causées par les navires;

33. relève que la mise en œuvre des recommandations formulées nécessite la mobilisation de moyens importants et invite la Commission à évaluer le coût des dispositifs proposés, à préciser les financements possibles, et à suggérer une répartition entre les différentes parties prenantes. Estime que le transport maritime, en tant que mode écologiquement plus durable que le transport routier notamment, devrait être plus soutenu par les financements communautaires et invite l'Union européenne à prendre toutes les initiatives indispensables pour assurer les ressources financières communautaires qui sont nécessaires;

34. demande que la prochaine révision du réseau transeuropéen de transport permette d'élever le niveau de priorité accordé aux investissements portuaires et de raccordement des ports aux hinterlands, dans le cadre du budget européen: fonds structurels, ligne RTE-T et Marco Polo. Les arbitrages négociés entre les États et la Commission ont conduit à un déséquilibre au détriment de l'élément maritime et portuaire. La carte portuaire européenne doit être à l'avenir mieux équilibrée entre catégories de ports (reconnaissance de l'intérêt des ports petits et moyens pour améliorer l'accessibilité) et entre régions (centre/périphérie), et l'ensemble des instruments financiers communautaires doit y contribuer;

35. estime que l'objectif de maintenir des règles de concurrence équitable entre les divers modes de transport, implique d'internaliser les coûts externes (en particulier environnementaux) et qu'en l'absence de cette internalisation, les règles du marché ne peuvent être les seules à réguler les flux de trafic maritime;

36. rappelle également l'enjeu d'un soutien différencié pour les zones insulaires du territoire communautaire, fortement dépendantes de ce mode de transport pour leur compétitivité et leur insertion dans les échanges internationaux et intraeuropéens. Réitère son souhait que «les régions insulaires de l'Union soient effectivement reliées au système des "autoroutes de la mer", afin d'améliorer leur accès au marché commun» ([9]);

37. soutient la proposition de créer une task-force afin de répertorier les moyens d'atteindre un juste équilibre entre les conditions d'emplois des gens de mer et la compétitivité de la flotte européenne. Propose d'en élargir la mission à la définition d'un niveau «d'exigence sociale» visant à faire du facteur humain un facteur de développement à part entière; Il considère en effet que la formation, le professionnalisme, les conditions de vie et d'emploi des équipages sont la clé de réussite de toutes les mesures visant à garantir la compétitivité des services maritimes, la sécurité et la sûreté maritime, ainsi que le respect de

([9]) Cf. CdR 119/2006: «Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports», point 4.4.

l'environnement. Invite, à ce titre, l'Union européenne à développer un mécanisme spécifique d'encadrement et de contrôle des agences de placement (dites agences de manning), s'appuyant sur les dispositions des conventions de l'OIT, à l'image de celui instaurés pour les centres de formation sur la base de la convention STCW;

38. souligne, avec la Commission, le caractère primordial des questions de formation pour toutes les filières maritimes et approuve les propositions formulées sur ce point. Salue, en particulier, la mesure proposée de mise en place d'un système de type «ERASMUS» dans le domaine maritime et invite la Commission à affiner cette proposition de manière à en clarifier les termes et le champ d'application, et notamment la question de savoir comment l'étendre au-delà de la seule formation des officiers aux jeunes qui suivent une formation maritime;

39. considère que les propositions concernant les ressources humaines, les compétences et les savoir-faire maritimes doivent viser l'ensemble de la filière maritime, y compris dans ses prolongements terrestres, c'est à dire les emplois portuaires ou liés aux activités logistiques et de pré et post acheminement. Il s'avère donc souhaitable de définir, à l'échelon européen, un cadre général établissant un guide de bonnes pratiques que chacun s'efforcera d'atteindre mais fixant aussi un certain nombre de limites, bannissant ainsi — à titre d'exemple — le principe d'auto-assistance pour les opérations de transbordement. Un tel cadre n'est envisageable que s'il est applicable avec souplesse à l'échelle de chaque place portuaire. Le double rejet de la directive sur la libéralisation des services portuaires rappelle que toute initiative réglementaire, par définition rigide, est vouée à l'échec;

40. incite la Commission à préciser les moyens d'éviter une distorsion de concurrence entre les ports quant à la prise en charge des mesures de sûreté;

41. invite la Commission à préciser les moyens d'éviter une distorsion de concurrence entre les ports quant à la mise en œuvre des obligations introduites par les directives européennes, notamment en matière de sûreté;

42. souscrit aux propositions en matière de sécurité maritime et relève les progrès importants réalisés dans l'harmonisation de ces questions. Souligne que l'adoption récente par le Parlement européen du troisième paquet maritime (Erika III) témoigne de la capacité d'harmoniser des règles du transport maritime. S'inquiète des nouveaux risques du transport maritime, notamment ceux posés par les navires porte-conteneurs ou encore les chimiquiers en cas d'accident, en particulier dans le contexte actuel d'accroissement de la taille des navires, et invite la Commission à préciser les mesures déjà adoptées ou prévues pour y faire face;

43. considère que les détroits par lesquels transite l'essentiel du trafic mondial doivent faire l'objet d'une approche spécifique tendant à mieux coordonner la gestion de ces espaces confrontés à des risques importants auxquels les acteurs locaux sont amenés à faire face directement. Les conséquences d'un accident maritime dans un grand détroit comme celui du Pas-de-Calais seraient considérables sur le plan économique comme sur le plan environnemental non seulement pour les régions maritimes concernées mais aussi pour toute l'Europe;

44. relève que les pratiques nationales en matière de contrôle douanier et vétérinaire sont susceptibles d'entraîner des distorsions de concurrence et souhaite par conséquent une accentuation du contrôle opéré par la Commission sur la transposition des directives afin de garantir une interprétation loyale;

45. insiste sur l'importance de la dimension externe de la politique maritime, en particulier dans le secteur des transports. Considère que l'harmonisation des règles de fonctionnement sous les différents pavillons européens permettrait de renforcer la position de l'Union européenne au sein de l'Organisation maritime internationale, et de franchir un pas supplémentaire vers une harmonisation mondiale des règles régissant le transport maritime. Souhaite à ce titre que l'UE fasse mieux entendre sa voix dans les enceintes internationales (OMI, OMC et OIT) afin que le transport maritime européen puisse évoluer dans un environnement concurrentiel plus transparent et loyal. Encourage la Commission dans ses efforts de coordination des positions des États membres au sein de l'OMI et plaide en faveur de la reconnaissance du statut d'observateur à l'Union européenne au sein de cette organisation;

46. s'interroge sur le créneau temporaire choisi pour cette stratégie maritime, à savoir 2009-2018. Plaide pour un alignement (ultérieur) sur le calendrier de la nouvelle stratégie de Lisbonne post-2010;

Espace maritime sans barrières

47. partage l'objectif de supprimer ou alléger tout ou partie des procédures administratives entravant le développement du transport maritime de courte distance (TCMD) à l'intérieur de l'Union européenne tout en garantissant un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement;

48. salue la volonté de la Commission de mettre en œuvre un espace de transport maritime sans barrières, permettant de parachever le marché intérieur dans le domaine du transport maritime, mais regrette qu'elle ne fasse pas référence à un «espace maritime commun, allant au-delà de la suppression des barrières administratives et fiscales pour les navires transitant entre les ports européens»;

49. souhaite que les aspects sociaux soient pleinement pris en considération, et que l'Union européenne fasse mieux respecter les règles internationales relatives au droit du travail et à la protection environnementale, afin de maintenir des conditions loyales de concurrence au niveau mondial. Considère, en conséquence, que les mesures proposées par la Commission ne constituent qu'une première étape dans la mise en place d'un véritable espace maritime commun. Salue, en ce sens, les pistes de progrès qui figurent dans la communication de la Commission du 21 janvier 2009 et invite la Commission à présenter rapidement les prochaines étapes de consécration d'un espace maritime commun;

50. se félicite des orientations proposées en matière de simplification, d'harmonisation, de guichet unique et de transmission électronique. Considère que les navires inscrits sous pavillon d'un État membre et naviguant entre deux ports de l'Union européenne ne devraient pas être soumis à des obligations documentaires plus contraignantes que les autres modes de transport pour autant qu'aucun aspect de sécurité spécifique au transport maritime ne s'y oppose;

51. souligne l'effort de simplification en matière de formalités déclaratives et de dématérialisation déjà engagé. Se félicite de la volonté de poursuivre la simplification et l'harmonisation entre les États membres, des procédures administratives, en particulier, douanières, vétérinaires ou phytosanitaires;

52. regrette la formulation malheureuse utilisée par la Commission selon laquelle «les services de pilotage peuvent être une source de problèmes sérieux». Rappelle l'importance des services de pilotage pour la sécurité maritime dans les ports et les approches portuaires. Invite, en conséquence, l'Union et les États à faire preuve de la plus grande rigueur pour la définition du cadre de délivrance des exemptions de pilotage;

53. invite la Commission à prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter les distorsions consécutives aux divergences d'interprétation dans l'application des procédures d'ores et déjà harmonisées;

54. salue l'objectif de guichet unique, mais relève que cet objectif induit des investissements lourds pour équiper tous les acteurs de la filière. Considère que le réseau européen SafeSeaNet constitue une priorité pour rationaliser et accélérer l'échange documentaire entre les acteurs du transport maritime. Considère qu'un appui à l'équipement des communautés portuaires est indispensable pour assurer l'efficacité des systèmes d'échanges documentaires et la réussite de ce réseau européen. Appelle, de la même façon, l'attention de la Commission sur les conséquences de certaines des mesures proposées pour les ports de petite et de moyenne taille et l'invite à prendre les actions nécessaires pour que les dites mesures ne conduisent pas à un une distorsion de concurrence préjudiciable à l'équilibre du maillage portuaire européen;

Aides d'États complétant le financement communautaire pour le lancement des autoroutes de la mer ([10])

55. salue l'initiative de clarification opérée par la Commission concernant l'articulation entre les différents dispositifs d'aides d'État venant compléter les financements communautaires pour le lancement des autoroutes de la mer. Souligne le caractère indispensable et déterminant d'un accompagnement financier des pouvoirs publics au développement du TMCD. Rappelle que les objectifs de désengorgement du réseau routier et de réduction de l'impact du fret sur l'environnement justifient pleinement le soutien des pouvoirs publics aux projets d'autoroutes de la mer. À cet effet, la possibilité reconnue de mobiliser des aides d'État au niveau national, régional ou local doit être saluée, mais ne doit pas être considérée comme une réponse satisfaisante à l'insuffisance des crédits européens affectés aux autoroutes de la mer;

56. regrette que les critères retenus par la Commission lors de l'examen des projets répondent principalement à des exigences de viabilité à court terme du service alors que celle-ci est extrêmement difficile à atteindre dans de brefs délais en raison, d'une part, de l'importance des investissements initiaux à fournir et, d'autre part, de l'incertitude relative au remplissage des navires, comme en témoigne l'expérience menée entre les ports de Toulon et Civitavecchia (Rome) de 2005 à 2008;

57. s'interroge sur l'absence d'une réflexion globale portant sur la nature des opérations et des investissements éligibles aux subventions européennes dans la mesure où les dispositifs mis en place ces dernières années n'ont pas suscité les résultats escomptés. Au-delà de leur complexité, certains volets des mécanismes de financement proposés apparaissent même inadaptés ou d'une très faible utilité au regard des besoins générés par le lancement d'un service d'autoroute de la mer;

58. suggère que les navires construits ou acquis par un opérateur maritime et affectés à une autoroute de la mer puissent être — à titre dérogatoire — assimilés à des infrastructures, et ce malgré leur caractère mobile. Ces navires pourront alors être subventionnés, comme le sont un certain nombre d'investissements routiers et ferroviaires. Toutefois, conformément à la jurisprudence de la CJCE, notamment aux arrêts Ferring (affaire *C-53/00) et Altmark (affaire C-280/00), le soutien financier pour l'exploitation de ces navires ne devrait pas dépasser la compensation financière pour les obligations de service public*. Les enjeux environnementaux liés au concept d'autoroute de la mer sont tels que des dispositions exceptionnelles doivent être envisagées. Les retombées attendues du report modal du terrestre vers le maritime ne seront perceptibles que si ce report devient effectif. Dans cette perspective, l'idée d'un transfert de financement par anticipation du transfert modal n'apparaît pas incongrue;

59. souhaite que les opérateurs privés (armateurs, logisticiens, transporteurs) — dont le rôle est déterminant dans le processus de mise en œuvre du concept d'autoroute de la mer — soient pleinement associés et entendus dans le cadre d'une d'analyse approfondie des motifs freinant leur prise de décision vis-à-vis du lancement d'un service d'autoroute de la mer;

60. préconise à cet effet que les bureaux de promotion du short sea mis en place par les États membres (pôles de compétence nationaux) soient davantage reconnus et voient leurs missions renforcées. Cela suppose que les moyens humains et financiers mis à leur disposition soient reconsidérés à la hausse, par exemple dans le cadre de contrats de partenariat avec les collectivités régionales à vocation maritime et les acteurs privés de la chaîne du transport: armateurs, logisticiens, chargeurs…;

61. considère que le régime des aides d'État complétant le financement communautaire pour le lancement des autoroutes de la mer aurait pu être intégré, dans un souci de lisibilité, au texte sur les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime;

62. invite plus généralement la Commission à étudier la possibilité d'un alignement général de règles d'intervention des aides d'État et des financements communautaires pour le développement des autoroutes de la mer;

63. considère, à l'instar de la Commission que «fixer à l'avance un montant de financement public sur lequel on peut compter est essentiel pour les soumissionnaires potentiels». Relève à cet égard que les clauses de reversement peuvent également constituer un frein pour les acteurs économiques sur lesquels pèsent la menace de restitution des aides financières à l'issue des projets lorsque les objectifs n'ont pas été atteints. Soutient que les aides d'État aux autoroutes de la mer doivent être conditionnées par la réalisation d'objectifs précis, mais suggère à la Commission

([10]) Cf. 2008/C 317/8.

d'étudier la possibilité de prévoir dans la mise en œuvre des projets d'autoroutes de la mer des objectifs gradués qui conditionneraient la poursuite de l'accompagnement financier par les pouvoirs publics;

64. invite la Commission à diffuser très largement, au-delà des publications officielles, afin de sensibiliser les opérateurs au bien-fondé de sa politique et, à cette occasion, faire savoir qu'elle est déterminée, tout en veillant à ne pas générer de distorsions de concurrence flagrantes, à relever le défi majeur du transfert modal de la route vers la mer par le biais de mesures adaptées, en pleine conformité avec les ambitions affichées en matière de développement durable;

Formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports des États membres

65. reconnaît que la simplification des procédures administratives par la généralisation de la transmission électronique des informations et la rationalisation des formalités déclaratives contribue à améliorer l'attractivité du transport maritime;

66. relève que ces mesures ont également un effet bénéfique sur la sécurité de l'environnement et sur la sécurité maritime, dès lors qu'elles permettront de libérer l'équipage de tâches administratives pour se concentrer sur la veille. La transmission électronique des données permettant en outre aux autorités d'avoir connaissance en temps réel des informations nécessaires pour proportionner les moyens d'intervention en cas d'accident;

67. se félicite du choix d'un processus d'harmonisation évolutif, qui assure l'articulation et la cohérence avec le calendrier de l'Organisation maritime internationale, qui demeure le niveau pertinent, illustré notamment par la proposition d'un formulaire européen transitoire destiné à harmoniser les demandes de renseignement en matière de sûreté dans l'attente d'un formulaire harmonisé au niveau international. Le Comité des régions soutient à cet égard la demande faite aux délégations des États membres de l'Union européenne aux sessions du comité FAL de «s'efforcer de faire converger les formulaires de la convention FAL avec les formulaires exigés par les législations communautaires existantes»;

68. soutient l'objectif d'une généralisation du système électronique d'échange de données à l'horizon du 15 février 2013, mais relève que des investissements importants devront être réalisés afin de garantir l'équipement de toute la chaîne du transport maritime; Les coûts de développement des systèmes de transmission des informations sont importants pour les petites ports. Invite par conséquent la Commission à préciser les aides financières susceptibles d'être apportées dans ce cadre;

69. considère, à l'instar de la Commission, que la simplification et l'harmonisation des formalités et des documents administratifs jouent un rôle important dans la promotion du transport maritime à courte distance. Salue à cet égard l'exemption des formulaires FAL pour les navires qui effectuent des mouvements entre des ports de l'Union européenne. Dans la mesure du possible, le code ISPS devrait être adapté aux activités des opérateurs de transport maritime à courte distance;

70. regrette que la question de la lutte contre l'immigration clandestine, qui ralentit de façon sensible les procédures d'exploitation et induit des coûts importants dans certaines zones, ne soit pas prise en compte;

71. appelle par ailleurs de ses vœux l'adoption par tous les États membres de l'intégralité des Conventions internationales sur la recherche et le sauvetage maritime (SAR) et pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS). Ces conventions définissent en effet pour la communauté internationale dans son ensemble des règles communes concernant l'obligation — de porter secours et de dispenser une première assistance aux naufragés et aux navigateurs risquant de faire naufrage ou abandonnés dans les eaux territoriales européennes. Estime néanmoins que l'adoption de ces règles doit aller de pair avec l'institution au niveau de l'Union européenne de mécanismes de solidarité car la gestion de la migration maritime irrégulière ne peut être laissée à la seule charge des États de l'Union européenne ayant une façade maritime sensible en termes migratoires. Souligne en même temps que les efforts visant à améliorer les opérations de recherche et de sauvetage pour les migrants et les réfugiés en détresse en mer ne représentent qu'un aspect de la réponse au problème plus large que pose la migration maritime irrégulière.

Bruxelles, le 17 juin 2009.

Le Président

du Comité des régions

Luc VAN DEN BRANDE