



**CONFERENCE FINALE**  
**ACQUIS ET PERSPECTIVES DE LA POLITIQUE MARITIME EUROPEENNE APRES 2014**  
**POUR UNE CROISSANCE BLEUE ECONOMIQUE, DURABLE ET INCLUSIVE**

---

## **COMPTE RENDU**

29 Janvier 2014

### **Session d'ouverture**

---

Après avoir salué les participants, **Corinne LEPAGE, Membre du Parlement Européen, ALDE, Présidente de l'Intergroupe** souligne les succès de l'Intergroupe Mers et Zones Côtières depuis son lancement en mars 2010, Intergroupe qui avait pour ambition de faire émerger les sujets maritimes au Parlement Européen. Elle remercie les 39 membres de l'Intergroupe ainsi que la CRPM.

Au cours de la mandature écoulée, les membres de l'ITG ont soutenu des amendements et des rapports essentiels en lien avec:

- Les priorités budgétaires dans le cadre des discussions sur le Cadre Financier Pluriannuel ;
- La défense de la PMI avec le rapport Meissner et la défense de son budget ;
- La sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore. Corinne Lepage souligne que beaucoup reste à faire dans ce domaine ;
- La sécurité maritime avec la prise en compte de l'arrêt Erika et l'opportunité d'un paquet Erika 4 ;
- Le renforcement de l'attractivité des professions maritimes.

Corinne Lepage a rappelé que la coordination au sein de l'Intergroupe doit permettre de promouvoir des amendements, des rapports d'initiative ou des questions orales, citant à titre d'exemple la question orale sur les suites de l'arrêt Erika, adoptée à l'initiative de l'Intergroupe, par trois Commissions parlementaires. Cet exemple montre que l'Intergroupe peut être un puissant vecteur de mobilisation de parlementaires.

Concluant son propos, Corinne Lepage a exprimé son engagement à accompagner ceux qui seraient prêts à agir pour pérenniser l'Intergroupe.

**Carla MONTESI, Directrice à la DG MARE** rappelle que, quand la PMI a été inaugurée, la Commission européenne a soutenu l'idée de la création d'un Intergroupe transversal sur la mer.

À partir de l'adoption de la Stratégie de Limassol en 2012 et sur la base de la stratégie pour la mer Baltique, la DG MARE a lancé une stratégie pour l'Atlantique et pour la mer Adriatique-Ionienne. L'approche par bassin maritime a été un succès et restera une priorité pour la Commission européenne. Le soutien de l'Intergroupe et de la CRPM a été essentiel dans cette approche.

Le soutien du Parlement européen a permis que la réforme de la Politique Commune de la Pêche soit une réussite, une ouverture vers un avenir durable de la pêche européenne. Carla Montesi a également rappelé d'autres succès de la politique maritime européenne :

- La stratégie Leadership 2020 pour la construction navale et les industries maritimes ;
- Les lignes stratégiques pour l'aquaculture ;
- L'adoption du nouveau programme cadre de recherche Horizon 2020 ;
- La stratégie pour le développement des énergies marines.

Dans le cadre de la présidence grecque de l'Union européenne, la Commission Européenne va collaborer avec la présidence, autour des sujets suivants:

- Communication pour le tourisme maritime et côtier ;
- Communication pour l'innovation maritime ;
- Plan d'action pour la macro-région Adriatique-Ionienne ;
- Proposition pour l'intégration des systèmes européens de surveillance maritime ;
- Stratégie européenne de sécurité maritime.

Carla Montesi remercie le Parlement européen et l'Intergroupe -notamment Gesine MEISSNER, Isabelle THOMAS et Guido MILANA pour leur soutien à la proposition de directive *Planification de l'espace maritime et gestion intégrée des zones côtières*. La PSM et la GIZC sont des instruments indispensables pour favoriser l'intégration concrète, pour donner aux investisseurs l'assurance et la visibilité nécessaires à tout investissement dans de nouveaux secteurs, pour limiter l'impact des différentes activités maritimes sur les écosystèmes et pour lancer la « croissance bleue ». Il faudrait parvenir à un accord avant la fin de mandature. S'agissant de la « croissance bleue », il faudrait, pour Carla Montesi, renforcer les volets recherche, biotechnologies et exploitation des ressources minérales mais également resserrer les liens entre innovation et industrie. Les professions des secteurs maritimes doivent être plus attrayantes, la recherche maritime renforcée pour davantage de compétitivité et un leadership européen. Le développement de l'économie maritime engendre un problème de gestion des activités en haute mer. L'Union européenne doit promouvoir les instruments nécessaires à la garantie du développement durable des activités maritimes tout en protégeant la biodiversité. Elle doit également prévoir une dimension maritime dans ses relations extérieures, comme dans le cadre de la stratégie arctique en collaboration avec le SEAE.

La Commissaire Maria Damanaki transmet ses remerciements particuliers, à Mme Lepage pour sa présidence active à la tête de l'ITG, et à l'ensemble de l'Intergroupe pour sa collaboration en faveur de la promotion d'une politique maritime ambitieuse.

**Annika ANNERBY JANSSON, Présidente du Conseil Régional de Skåne, Présidente de la CRPM**, souligne l'évidence de la valeur ajoutée européenne de la Politique Maritime Intégrée, qui inclut une dimension territoriale forte. Le projet de directive MSP-GIZC doit établir un lien entre les activités maritimes et terrestres tout en garantissant le respect du principe de subsidiarité. Les Régions doivent naturellement jouer un rôle important.

Beaucoup des questions importantes pour la CRPM ont été prises en compte, en particulier par le Parlement européen. De nombreux sujets sont encore devant nous, tels que le renforcement de la dimension industrielle dans l'approche croissance bleue, les combinaisons entre secteurs maritimes existants et émergents ou l'équilibre entre aspects économiques, sociaux et environnementaux.

Le projet Vasco de Gama sur la formation des jeunes aux métiers de la mer, auquel des membres du Parlement européen ont exprimé leur soutien, est lancé et est cofinancé par la Commission européenne.

Pour Annika Annerby Jansson, il est essentiel que l'Intergroupe poursuive ses travaux. Les ressources marines, les industries maritimes, la sécurité maritime, le tourisme, l'aménagement des zones maritimes sont autant de domaines qui doivent faire l'objet d'un débat politique transversal. Ainsi faut-il encourager le prochain Parlement à poursuivre la voie ouverte par l'Intergroupe. La CRPM lui renouvellera son soutien.

## **Session I – Renforcer le développement économique durable des zones côtières en prenant en compte les problématiques sociales**

*Session présidée par Mme Corinne LEPAGE, Membre du Parlement Européen, ALDE, Présidente de l'Intergroupe*

**Sergio COFFERATI, Membre du Parlement Européen, S&D**, rappelle que l'Europe connaît une crise économique gravissime avec des conséquences sociales terribles. Il faut créer de nouvelles conditions favorables notamment aux jeunes européens.

Les activités économiques ont un poids historique important dans une Europe qui s'est développée grâce à la mer (5 millions de travailleurs, 500 milliards d'euros par an et 75% du commerce étranger et 37% du commerce intérieur). Au sein de l'économie bleue, la construction navale et Leadership 2020 sont importants. Il faut assurer une meilleure utilisation des instruments de la BEI, avec les PPP : ces financements vont permettre la construction de navires moins polluants, plus propres et plus sûrs pour le transport des biens et des personnes. C'est à ces conditions que la construction navale européenne sera compétitive mondialement.

Le démantèlement des navires devrait être intégré à Leadership 2020 et cette activité ne doit pas être uniquement destinée aux pays émergents.

**Spyros DANELLIS, MEP, S&D**, estime que la politique de croissance bleue constitue un cadre intégré réaliste. Les secteurs maritimes devraient créer 1,6 million d'emplois d'ici 2020, mais en raison de la crise, le manque de liquidité continue à entraver la croissance dans le secteur du transport ou ailleurs (infrastructures touristiques, chantiers navals, biotechnologies bleues). Il faut encourager l'investissement dans le cadre d'une politique intégrée d'aménagement intégrant l'environnement.

Il importe de poursuivre les politiques d'encouragement des industries maritimes, notamment des chantiers navals. Des perspectives de croissances existent mais la main d'œuvre n'est pas toujours disponible, pas toujours suffisamment formée et manque de spécialisation. La dimension sociale est très importante et il faut envisager des programmes de mobilité transnationale tels que Vasco de Gama.

**Gesine MEISSNER, MEP, ALDE**, rappelle l'importance de la PMI pour l'Europe, qui a une frontière côtière 7 fois plus importante que les Etats-Unis. Il faut un outil pour promouvoir de manière durable et écologique cette croissance bleue. Il faut de la croissance et de l'emploi sans nuire aux équilibres écologiques. Si l'Union européenne veut garder une place importante économiquement, notamment en matière de travail offshore, de nouveaux navires seront nécessaires. Il faut maintenir la construction navale en Europe. Il faut renforcer l'attractivité des métiers de la mer, à travers une formation appropriée et en rendant possible de combiner son travail avec une vie de famille, que l'on soit un homme ou une femme. Les matières premières disponibles dans les fonds marins doivent être davantage exploitées.

**Philippe ALFONSO, Political Secretary, European Transport Workers' Federation (ETF)** indique que l'entrée en vigueur de la convention du travail maritime de l'OIT le 20 août 2013, plus de huit ans après l'adoption du paquet Erika 3, offre une occasion de se pencher sur l'absence de place accordée au volet social dans les politiques de développement économique maritime ([présentation](#)).

L'ECSA et l'ETF ont beaucoup œuvré pour que cette convention soit transposée dans l'ordre juridique interne des Etats membres au travers d'accords entre partenaires sociaux, de dispositions en matière de contrôle par l'état de port et du pavillon.

Pour autant on assiste à une érosion phénoménale de l'emploi et du savoir-faire européen, or l'excellence de la formation maritime doit être un avantage compétitif en Europe.

Il faut souligner les points suivants :

- en Europe le transport maritime sous pavillon national tient une part minimale alors que le transport géré par des opérateurs européens ne cesse d'augmenter ;
- le tonnage sous pavillon de complaisance échappe à un contrôle social et démocratique donnant ainsi à des armateurs européens y ayant recours la possibilité de priver les européens d'emplois ;
- il faudrait attribuer des aides d'Etat aux armateurs servant les objectifs européens pour doper l'emploi des marins domiciliés en Europe.

Il faut se réjouir du projet Vasco da Gama sur la mise en réseau des instituts de formation et d'échange des bonnes pratiques. ETF appelle de ses vœux l'adoption ou la mise sur la table d'une proposition du Parlement européen en matière de sécurité maritime qui serait entièrement focalisée sur l'élément humain.

**Douwe CUNNINGHAM, General Secretary, SeaEurope** estime que la croissance bleue ne peut se réaliser sans la technologie ([présentation](#)). Il rappelle qu'il s'agit d'un secteur très varié qui rassemble des activités différentes mais complémentaires, étroitement liées. Il dresse ensuite un tableau des différents pans du secteur de la construction navale, en présentant leur poids économique et leur impact en termes d'emplois. Il donne à cette occasion des chiffres très précis.

### Questions

**Anna ROSBACH, MEP**, souligne que les gens de mer dans le nord de l'Europe ont de réelles possibilités de divertissement à bord et une vraie vie sociale, au moins sur les grands navires. Elle reconnaît que sur les petits navires de pêche ces possibilités sont réduites. Elle rappelle qu'il existe des métiers bien plus pénibles.

**Jonathan WILLS, Councillor, Shetland Islands Council** explique que les Shetland (comme d'autres ports) n'ont pas les infrastructures nécessaires pour alimenter en gaz liquide les navires. Il souhaiterait connaître les conditions d'éligibilité aux aides européennes pour ce type d'aménagement permettant d'accueillir des bateaux moins polluants.

**Marco DIGIOIA, Directeur, CLIA**, section européenne de l'association mondiale du secteur des croisières adresse une question à M. Cofferati : les entreprises doivent se conformer aux nouvelles directives européennes en matière de verdissement. Quid des limites d'émission pour les bateaux de croisière ?

Il reconnaît la nécessité d'améliorer les conditions sociales des marins pour respecter les conventions en vigueur. S'il confirme les chiffres indiqués par SeaEurope sur les emplois créés par les chantiers navals, il ne partage pas l'ensemble des propos.

**George ALEXAKIS, Conseiller régional, Région Crète** fait part de son inquiétude concernant une éventuelle pollution maritime chimique résultant du conflit syrien. Il s'inquiète du manque de contrôle et de supervision. Comment éviter ce type de problèmes relatif à la pollution?

### Réponses

**Sergio COFFERATI** explique qu'il n'y a rien de préétabli pour les émissions. Il faut que les indications contenues dans leadership 2020 soient acceptées et réfléchir à la phase de transition et à un objectif précis en terme de calendrier. Le choix des carburants est important car il détermine les ports d'arrivée et de départ en fonction de leurs équipements. Le changement du choix de carburant nécessite la révision des structures portuaires. Les deux choses devraient évoluer de manière parallèle avec les mêmes échéanciers.

**Gesine MEISSNER** estime qu'il faut améliorer les conditions de travail des gens de mer et rendre le secteur plus attirant pour les plus jeunes.

Elle ajoute que la croissance du transport maritime nécessite des navires plus verts. La réduction des émissions de soufre de 0,1% n'est pas encore obligatoire en Méditerranée mais des représentants du secteur des croisières souhaitent converger vers ces objectifs pour améliorer l'image du secteur et préserver l'environnement.

**Spyros DANELLIS** explique que nous avons la possibilité de régénérer le secteur maritime dans son ensemble en Europe. Mais, contrairement au sud de l'Europe, les chantiers navals du nord fonctionnent bien car ils ont bénéficié d'investissements.

Les interdictions de rejets d'armes chimiques en mer existent. Il regrette l'absence de réaction de l'Union européenne sur ce dossier, cette dernière n'ayant pas de politique de défense commune, ne peut superviser la situation à ses frontières directes. Nous attendons toujours que des réponses soient données.

**Philippe ALFONSO** rejoint Mme Rosbach dans l'idée qu'il ne faut pas tenter de hiérarchiser les secteurs en fonction de leur pénibilité mais se demander pourquoi le secteur du transport maritime manque tant

d'attractivité et pourquoi le personnel d'exécution se compose pour l'essentiel de ressortissant de pays tiers. Pour les officiers, la situation est évidemment différente. Si le secteur était tellement attractif, cela se saurait.

**Corinne LEPAGE** conclut ce panel en rappelant que le sujet des pollutions internationales et leur non répression est un sujet qui lui tient à cœur. Elle appelle à la création d'un tribunal pénal de l'environnement

## **Session II - Préserver l'environnement marin**

*Session présidée par Isabelle THOMAS, MEP, S&D*

**Isabelle THOMAS, MEP, S&D** remercie l'Intergroupe et sa Présidente pour le travail accompli et la CRPM qui en a assuré le secrétariat. Les politiques maritimes auront mis un peu de temps à pénétrer les politiques européennes. On a enfin compris que l'activité économique avait un impact sur l'environnement, sur une autre activité et que ces questions devaient être abordées de manière transversale.

Pour autant il reste beaucoup de travail :

- La question orale sur la sécurité maritime a permis de soulever la question du préjudice écologique maritime. Cette avancée au sein du Parlement doit maintenant trouver des débouchés en matière réglementaire. Ses initiateurs envisagent une directive qui s'adresserait aux pétroliers mais également aux porte-conteneurs dont les contenus s'échouent sur les plages européennes ;
- En matière de connaissances scientifiques, notamment pour la pêche. Dans cette perspective le Parlement européen s'est battu pour augmenter les fonds destinés à financer la collecte des données dans le cadre du FEAMP. La PSM sera également un outil pour avancer plus fortement sur cette connaissance de la mer ;
- La promotion de la croissance bleue a un double effet, notamment les EMR, et les biotechnologies bleues, qui peuvent faire progresser les questions environnementales ;
- L'impact des activités terrestres sur la mer. 80% des pollutions maritimes proviennent de la terre. La pêche ne doit pas servir d'ajustement pour compenser l'impact de telles pollutions sur les stocks.
- Les littoraux connaissent une pression démographique croissante qui aura un impact sur les eaux marines côtières. Il va falloir que la pêche de plaisance rentre dans la logique des quotas.

**Kriton ARSENIS, MEP, S&D** regrette que l'absence de contrôle européen sur ce qui se passe en Syrie puisse avoir des conséquences dramatiques sur nos côtes. Par ailleurs, il souligne qu'il faut rétablir des stocks de poissons en quantité suffisante pour assurer une activité de pêche viable, ainsi que le futur des communautés littorales. En Méditerranée, seules 4% des espèces sont protégées.

**Anna ROSBACH, MEP, ECR** fait part de son expérience avec Spyros Danellis en Norvège, où elle a pu voir le premier navire de croisière électrique qui prévoit tout le confort pour les marins.

Le Danemark comporte 500 îles... ce qui fait de l'environnement maritime un enjeu crucial qui a une incidence directe sur la qualité de la vie et un impact en matière de croissance économique. Dans le cadre de la stratégie Baltique on a pu constater que la pollution provient effectivement des activités terrestres.

Les autoroutes bleues doivent permettre de scinder les modes de transports : délester les routes et favoriser le transport fluvial.

**Marianne WENNING, Directrice, DG ENV** souligne que la PMI est construite autour de différents piliers dont le pilier environnemental est la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin » (DCSMM). Après les cinq ans de mise en œuvre, on peut enfin traiter les données reçues des Etats membres et connaître l'état de nos mers.

Les principales découvertes de ces premières années sont que:

- Les Etats membres ont transmis ce qu'ils considèrent comme étant le bon état écologique de leurs eaux ;
- Leurs rapports témoignent d'un manque de cohérence, ce qui rend l'utilisation des données collectées difficiles à exploiter ;
- Beaucoup des stocks de poissons sont en difficulté malgré une amélioration notable ;



- Parvenir aux objectifs fixés est difficile en raison des activités humaines liées au transport, au tourisme, à la pêche et à l'énergie, qui ont un impact sur l'environnement. Il faut développer ces activités économiques de façon compatible avec l'environnement marin.

Les Etats membres ne travaillent pas suffisamment en lien quand il s'agit de coopération transfrontalière. Nous allons entrer dans la phase de monitoring de la DCSMM, des mesures et des actions à prendre. Par ailleurs, PSM et GIZC sont les deux faces d'une même pièce et les institutions tentent de trouver un compromis dans le cadre de la directive en cours de négociation.

Après avoir présenté la **Surfrider Foundation**, **Antidia CITORES** expose les cinq axes de travail spécifiques de son association ([présentation](#)): déchets marins, déversement d'hydrocarbures, qualité de l'eau et santé, artificialisation du littoral, patrimoine et paysage.

La simulation de l'application de la directive eaux de baignades indiquait qu'une plage sur dix en Europe pourrait être fermée. Avant la DCSMM, aucun texte ne se référait aux déchets comme une pollution, ce qui est une avancée.

L'adoption d'une directive sur les plateformes pétrolières est une grande avancée. La question orale présentée par des membres du Parlement européen sur le préjudice écologique est l'occasion de faire un bilan sur le paquet Erika 3 - la question des pollutions chimiques reste en suspens - et de poser la question de l'opportunité de nouveaux textes en matière de sécurité maritime. En décembre 2013 Surfrider a publié un livre blanc en faveur de la sécurité maritime avec 45 propositions, quatre chapitres : préjudice écologique, question du facteur humain, question du pavillon européen et question des porte-conteneur et de leur régulation. Le prochain paquet législatif qui viendra réviser les directives sur les déchets, la mise en décharge et les emballages devra inclure les déchets marins, pour reconnecter la pollution terrestre avec la pollution en mer. La prochaine conférence climat se déroulera à Paris. Si l'Europe veut jouer un rôle important, elle doit se fixer des objectifs ambitieux.

**Kathrine ANGELL-HANSEN, Directeur, JPI Oceans** souligne la nécessité d'aborder la croissance bleue, le changement climatique et l'environnement marin de façon interconnectée ([présentation](#)). Le succès n'est possible qu'en se fondant sur les technologies transectorielles et convergentes, les sciences, les infrastructures, les capacités humaines et une collecte des données efficaces. Le but de JPI Ocean est de développer une économie maritime basée sur les connaissances, en lien avec la DCSMM et la PCP. La gestion de ces espaces nécessite une approche éco-systémique et un cadre stable et des technologies durables pour l'industrie.

### Questions

**Eleni CHATZIGIANNI, Région Crète**, demande à Mme Wenning de présenter les difficultés de la mise en place différenciée de la DCSMM selon les pays. Elle demande à Mr Arsenis, si pour ce qui concerne la plateforme productive intégrée des mers et des océans, les Etats membres peuvent participer au niveau régional et si tel n'est pas le cas, si les points de contacts nationaux ont déjà été établis ?

### Réponses

**Marianne WENNING** explique que la DCSMM laisse aux Etats membres une certaine flexibilité dans la mise en œuvre de la directive, qui dépend maintenant des Etats Membres. Elle regrette le manque de travail conjoint entre les Etats membres, qui n'a pas permis d'avoir une base commune des critères pour le monitoring des situations de développement des instruments.

**Kathrine ANGELL-HANSEN** : tous les Etats membres sont les bienvenus dans la structure. Dans certains pays plusieurs ministères sont en charge de la mer ; arriver à organiser de façon structurée ce type d'initiative peut donc prendre du temps.

## **Session III - Sea basins Strategies**

*Session présidée par Damien PERISSE, Directeur, CPMR*

Les questions maritimes se prêtent bien à des déclinaisons autour des bassins maritimes et un certain nombre d'initiatives sont en cours sous cet angle en Europe.

**Guido MILANA, MEP, S&D**, remercie Corinne Lepage pour la qualité du travail de l'ITG ces dernières années. Il souligne qu'il est important que cette dynamique perdure lors de la prochaine législature.

Les déchets repêchés en mer sont rejetés car les ports ne sont pas en mesure de les récupérer et de les traiter, et il n'y a pas de politique encourageant les pêcheurs à les ramener à terre. L'Europe doit oser des propositions ambitieuses pour protéger la mer.

La PMI doit devenir un facteur déterminant des politiques et entrer pleinement dans les relations interinstitutionnelles. Les Etats doivent adopter une approche intégrée des enjeux terrestres, maritimes et côtiers. Nous n'avons pas de document unique regroupant les économies qui interagissent avec la mer. Il faut envisager la Méditerranée comme un champ à cultiver, pas à exploiter. Les stratégies de bassins et la PMI doivent devenir des instruments pour cultiver ces espaces en les planifiant. La stratégie macrorégionale Adriatique Ionienne doit être encouragée.

**Anders FASTH, Regional Councillor, Région Vastra-Gotaland, Commission Mer du Nord (NSC) de la CRPM**, indique que les objectifs de la NSC sont les suivants :

- Promotion et sensibilisation de la région en tant que zone économique intégrée en Europe.
- Elaboration d'initiatives de développement communes

Elle s'articule autour de cinq thématiques de travail : Ressources marines, Transport, Energie et changement climatique, Développement économique, Culture et tourisme.

Une stratégie Mer du nord 2020 visant à montrer la valeur ajoutée de la coopération internationale et interrégionale, a été développée en 2009 et ses axes prioritaires sont : Gestion de l'espace maritime, meilleure accessibilité, transports propres, prise en compte du changement climatique, excellence, durabilité et innovation mais aussi PSM, juste équilibre entre croissance bleue et protection de l'environnement sur le long terme. Les décisions politiques et économiques doivent se baser sur un socle de données solides.

**Damien PERISSE** appelle les institutions européennes à donner un soutien très clair pour relayer les dynamiques de bassin maritime déjà à l'œuvre.

### **Conclusion**

**Corinne LEPAGE** remercie tous les participants. Elle souligne le caractère transversal des thématiques abordées et rappelle que c'est là l'intérêt de l'existence d'un intergroupe. La mer est bien le sujet transversal par excellence.