

**Décision**

du Bundesrat

---

**Communication de la Commission des Communautés européennes au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions :****Livre vert : Vers une politique maritime de l'Union – une vision européenne des océans et des mers****COM(2006) 275 final ; document du Conseil 11510/1/06**

Lors de sa 832<sup>e</sup> session, le 30 mars 2007, le Bundesrat a pris les positions suivantes conformément aux articles 3 et 5 de l'EUZBLG (loi allemande relative à la coopération de la Fédération et des Länder sur les affaires de l'Union européenne) :

S'agissant du projet en général

1. Le Bundesrat salue l'intention de la Commission de développer une politique maritime européenne intégrée. Il soutient expressément l'approche politique intégrative proposée par la Commission. Il lui semble qu'une politique maritime européenne est particulièrement à même d'unir les objectifs de la stratégie de Lisbonne – une amélioration de la compétitivité de l'Europe fondée sur la connaissance – avec les objectifs supplémentaires des Conseils de Göteborg et de La Haye – justice sociale, protection de l'environnement et responsabilité internationale –, puis de les mettre en œuvre de manière exemplaire.
2. Le Bundesrat est d'avis qu'une politique maritime européenne intégrative offre des opportunités de croissance économique durable dans le domaine de l'industrie maritime et de ses secteurs de sous-traitance. Il associe à une politique maritime européenne coordonnée une attente de nouvelles perspectives d'emplois qui ne se limiteront pas seulement aux régions côtières. Dans ce contexte, le Bundesrat salue l'étude « Evolution de l'emploi dans tous les secteurs liés à la mer ou utilisant des ressources marines », présentée par la Commission en septembre 2006. Dans le même temps, le Bundesrat attend de

nouvelles impulsions pour améliorer l'état des écosystèmes marins et des zones côtières et leur offrir une protection durable.

3. Le Bundesrat estime qu'il est nécessaire d'intégrer à égalité tous les domaines politiques maritimes et tous les champs d'action maritimes dans la future politique de l'Union. Il en ressort que le soutien apporté à une industrie compétitive, l'encouragement de la recherche et la protection durable du milieu marin sont autant de volets qui doivent être ancrés dans la future politique maritime de l'Union, tout en étant traités sur un pied d'égalité. A cette fin, il sera notamment nécessaire de tenir davantage compte des retombées que peuvent avoir sur la politique maritime des stratégies communes telles que la politique de la pêche, la politique agricole et la politique de l'environnement (par ex. la politique dans le domaine des substances chimiques et la politique en matière de déchets).
4. Pour garantir son succès à long terme, la politique maritime devra reposer sur de solides connaissances de la ressource maritime et sur un environnement marin préservé. Selon le Bundesrat, le renouvellement et la protection durable des écosystèmes marins et des zones côtières devront jouer un rôle tout aussi déterminant que la durabilité de la croissance économique dans l'élaboration et la mise en œuvre des objectifs et des mesures de la politique maritime.
5. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir pour que la future politique maritime de l'Union s'appuie sur le principe de subsidiarité. Cette politique devra être conçue de telle sorte à pouvoir respecter, au moment de sa mise en œuvre, les particularités régionales ou toute convention régionale existant dans les différents espaces maritimes et côtiers de l'Union.
6. Pour qu'une politique maritime européenne coordonnée ait de la plus-value, il est essentiel, selon le Bundesrat, de réussir à concerter plus efficacement et dans de meilleurs délais des politiques maritimes qui, à ce jour, se sont largement développées indépendamment les unes des autres. Pour ce faire, la *condition sine qua non* serait que toutes les parties impliquées puissent apprécier la plus-value d'une telle politique.
7. Le livre vert foisonne d'informations et de propositions portant sur tous les champs d'action de la politique maritime de l'Union. Le Bundesrat estime

nécessaire de structurer, de pondérer et de préciser les différentes propositions, tout en établissant des priorités. Il prie le gouvernement fédéral d'intervenir dans les négociations à l'échelle européenne pour que les idées de politique maritime européenne exposées dans le livre vert se concrétisent sous la forme d'un livre blanc et/ou d'un plan d'action. A cet égard, il s'agira tant d'établir des objectifs économiques et des objectifs de qualité écologiques que d'évaluer les coûts des mesures prévues.

8. Une approche coordonnée de tous les champs d'action maritimes au sein d'une politique intégrée permettra de minimiser les déperditions engendrées par des politiques qui ont été, jusqu'à ce jour, en concurrence les unes avec les autres (et d'accélérer, par exemple, les processus de planification). Mais le regroupement des intérêts et du savoir-faire maritimes entraînera également des effets de synergie économiquement appréciables qui permettront de faire des économies et engendreront une croissance de l'emploi.
9. A cet égard, le Bundesrat estime nécessaire de proposer une présentation systématique et aussi concrète que possible des effets positifs que pourrait générer une politique maritime intégrative par rapport à la poursuite des politiques sectorielles et ce, en tenant compte à la fois des coûts et des avantages économiques. Il prie le gouvernement fédéral d'intervenir pour que la Commission présente une étude en la matière. De plus, il estime nécessaire d'analyser et d'évaluer la plus-value qui résulterait de mesures efficaces pour protéger les mers – recherches marines comprises – plutôt que de l'absence de mesures. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir auprès de la Commission pour qu'elle commande une étude sur ce sujet.

S'agissant des sujets traités par le livre vert :

#### Une industrie maritime compétitive

10. Selon le Bundesrat, il est essentiel de continuer à élargir la base des connaissances maritimes non seulement pour garantir la compétitivité de l'industrie maritime européenne, mais également pour protéger efficacement les mers. C'est sur la science et la recherche marines que reposent le développement de nouveaux potentiels et l'élaboration de stratégies de protection durables. Or, l'exploitation de ces potentiels dépendra de

l'amélioration des transferts entre la recherche, la protection de l'environnement et l'industrie. Le Bundesrat attend de la future politique maritime de l'Union des conditions-cadres répondant à ces exigences.

11. La stimulation à long terme des technologies devrait être une composante centrale de la future politique maritime de l'Union. Afin d'en garantir le développement durable, il conviendra d'envisager l'introduction d'une évaluation des technologies en tant que partie intégrante des innovations et des projets de recherche maritimes qui bénéficient d'aides publiques.
12. Selon le Bundesrat, la politique maritime de l'Union devrait en premier lieu promouvoir les domaines de l'industrie maritime dans lesquels l'Europe montre déjà la voie, tout en s'attachant à asseoir une compétitivité durable et à conquérir de nouveaux segments. Dans le même temps, il conviendra de promouvoir les domaines dont les potentiels de croissance et d'emplois passent pour être supérieurs à la moyenne. A cet égard, le Bundesrat estime qu'une construction navale innovante de même que le transport maritime, les ports, la logistique, la production d'énergies renouvelables, le tourisme côtier et le tourisme de croisière, l'aquaculture, la biotechnologie bleue et les activités minières en mer ont particulièrement besoin d'assistance. Leur durabilité et leur compatibilité avec les écosystèmes seront des conditions *sine qua non* de l'assistance.
13. Le livre vert qualifie les ports et le transport maritime d'éléments clés reliant le Marché unique au marché mondial. Tout particulièrement en Allemagne, qui est une nation exportatrice, les secteurs économiques à taux de croissance élevés que sont les ports, la logistique et le transport maritime apportent une contribution décisive à la compétitivité. Le Bundesrat regrette que le livre vert ne leur consacre pas de chapitre approprié et prie le gouvernement fédéral d'exiger de la Commission que ces thèmes particuliers soient mieux intégrés à l'élaboration de la future politique maritime de l'Union. D'une manière générale, les opportunités liées à la construction navale, au transport maritime et aux ports devraient être encore mieux prises en compte. A l'avenir, les mesures destinées à réduire les risques et à accroître les avantages du transport maritime devront être renforcées.
14. Dans le secteur des transports, afin de continuer à garantir et à améliorer les

performances environnementales du transport de marchandises par voie d'eau, des innovations s'imposent au niveau des techniques de propulsion navale, de l'efficacité énergétique et du recours à des énergies alternatives. Dans ce domaine, il sera également nécessaire de promouvoir les technologies de manière ciblée. Dans le même temps, il sera impératif d'encourager le progrès des performances environnementales et de la sécurité des navires et de renforcer, par là-même, la compétitivité de la construction navale européenne.

15. Dans l'Europe d'aujourd'hui, les ports maritimes constituent un facteur économique et un moteur de croissance considérables. Le Bundesrat estime que les accès maritimes et les liaisons portuaires avec l'arrière-pays ont besoin de conditions-cadres fiables à même de garantir leur avenir et de leur permettre de s'adapter aux exigences de la mondialisation.
16. Afin de renforcer la fonction centrale qu'exercent les ports maritimes ainsi que l'industrie du transport et l'industrie de la logistique sur les flux de marchandises au sein du Marché unique et du commerce international de l'UE, il est nécessaire de créer des interdépendances avec les directives et les documents stratégiques du secteur des transports – comme les réseaux transeuropéens, le livre blanc sur les transports, la communication de la Commission sur la logistique du transport de marchandises en Europe, et le processus de consultation engagé sur l'avenir de la politique portuaire de l'Union. La cohérence entre le livre vert et les autres réglementations sectorielles et documents de la Commission n'est pas suffisamment exposée.
17. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir à l'échelle européenne pour que les analyses de potentiel existantes sur l'industrie et l'emploi maritimes soient mises à jour. Ces études fournissent des données fondamentales pour les prises de décision relatives aux objectifs politiques et aux investissements.

#### L'importance du milieu marin pour l'utilisation durable de nos ressources marines

18. La protection et le maintien durables des écosystèmes marins sont nécessaires à l'exploitation économique des océans et des mers. Mais il est également indispensable, pour la qualité de vie des habitants des régions côtières, que le milieu marin soit sain et préservé. Dans le cadre de la politique maritime de

l'Union, les mers devront être exploitées de manière à préserver durablement l'exploitabilité, le fonctionnement et la qualité de la ressource et de l'espace de vie maritimes.

19. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral de renforcer ses interventions internationales, européennes et nationales dans le cadre de la politique maritime intégrée afin de réduire les gaz à effet de serre. Le réchauffement planétaire entraîne un réchauffement des zones maritimes européennes. L'exode d'importantes espèces de poissons pêchées en mer du Nord et l'apparition, voire la prolifération, d'espèces qui ne vivaient que dans des eaux plus chaudes peuvent déjà être observés. Il en résulte une modification sensible des écosystèmes marins actuels, avec des conséquences encore imprévisibles pour l'industrie maritime et côtière.
  
20. Se référant à la prise de position qu'il a formulée dans son imprimé 788/05 (Décision) en date du 10 mars 2006, le Bundesrat salue la directive « Stratégie pour le milieu marin » présentée par la Commission pour parvenir à un bon état écologique des mers. La stratégie pour le milieu marin devrait devenir un élément essentiel de la politique maritime de l'Union. Dans la mesure où la plupart des rejets de substances toxiques dans les mers sont occasionnés sur les terres, la politique maritime de l'Union devrait également comprendre des mesures de protection contre les nuisances de même que des mesures de protection des eaux de surface et intégrer, par exemple, certains aspects de la politique agricole. Il est également nécessaire d'enrayer la réduction de la biodiversité naturelle des écosystèmes marins et de prévenir autant que possible les influences anthropiques qui en sont responsables.
  
21. Dans le domaine du transport maritime, le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir pour que les conventions environnementales primordiales de l'Organisation maritime internationale (OMI) – telles que l'accord AFS (systèmes antisalissures) adopté dès l'année 2001 et l'accord sur les eaux de ballast adopté en février 2004 – soient ratifiées et pour que les mesures de protection liées au statut de « zone maritime particulièrement sensible » (ZMPS) de la mer Baltique soient mises en pratique. L'OMI œuvre pour l'amélioration constante des normes d'environnement et de sécurité. La viabilité des solutions internationales ne saurait être entamée par des mesures européennes isolées et non intégrées.

22. Le Bundesrat salue l'importance, soulignée dans le point 2.2, du milieu marin pour l'utilisation durable de nos ressources marines et prie le gouvernement fédéral d'intervenir dans le cadre des négociations internationales pour que des accords prévus à cet effet interdisent l'élimination des déchets dans les mers et que des mécanismes de contrôle efficaces soient introduits.
23. Le Bundesrat salue la communication de la Commission sur l'« Application du principe de durabilité dans les pêcheries de l'UE au moyen du rendement maximal durable » (COM(2006) 360 final). Une mise en œuvre appropriée de ce concept contribuera, d'une part, au renouvellement et au maintien des stocks halieutiques et rétablira, d'autre part, la compétitivité de la flotte de pêche au sein de la Communauté. Dans tous les Etats membres, le respect des quotas de pêche et autres règlements devra être contrôlé efficacement, et les infractions devront être sanctionnées. Le Bundesrat approuve les mesures juridiques visant à limiter la pêche des Etats voisins ainsi que les mesures de repeuplement respectueuses de l'environnement complétant activement la consolidation des stocks. Les mesures de reconstitution des stocks d'anguilles dans les Etats voisins riverains de l'Elbe et le projet allemand de gestion du cabillaud dans la Baltique occidentale en fournissent deux exemples.
24. Selon le Bundesrat, la mise en œuvre de la stratégie pour le milieu marin et la mise en œuvre de la politique commune de la pêche devront être convenablement harmonisées afin de pouvoir atteindre l'objectif commun d'une utilisation durable des ressources (cf. la prise de position du Bundesrat du 10 mars 2006 – imprimé du Bundesrat 788/06 (Décision)). Le Bundesrat estime également qu'il serait avisé d'articuler les idées du livre vert sur une politique maritime avec celles du livre vert sur la politique commune de la pêche.
25. La promotion de l'aquaculture marine pourra contribuer à réduire les efforts de pêche de certaines espèces et, par là-même, l'influence anthropique sur les écosystèmes marins – la condition étant que les installations soient compatibles avec les impératifs environnementaux. Les projets exemplaires en la matière devraient être encouragés et être utilisés comme exemples de meilleures pratiques.

Rester à la pointe des connaissances et de la technologie

26. Le Bundesrat se félicite que la science et la recherche liées au milieu marin soient qualifiées de l'un des principaux piliers de la future politique maritime de l'Union. Le Bundesrat souligne que toutes les décisions durables sur la gestion et l'utilisation de la ressource maritime devront être prises à la lumière d'une appréhension globale de ce domaine. L'une des conditions essentielles à la prise de telles décisions est donc que la recherche scientifique fournisse des données sur le sujet. Ainsi, la recherche devrait en premier lieu consacrer ses activités aux connaissances requises sur les zones maritimes européennes.
27. En second lieu, en sus de la production de connaissances générales, la promotion européenne de la recherche et du développement dans le domaine des sciences marines devrait tout particulièrement s'appliquer à relever les actuels défis mondiaux tels que la réduction du réchauffement climatique, la gestion des conséquences du changement climatique, la pénurie de réserves d'énergies fossiles, le risque croissant de catastrophes naturelles, la protection des écosystèmes marins et la biodiversité. A cet égard, la recherche marine et polaire joue elle aussi un rôle capital. Déployé au bon moment, un savoir-faire relatif à ces domaines d'avenir pourra assurer un avantage compétitif à moyen et long termes à la recherche et au développement de technologies maritimes au sein de l'Union.
28. De plus, le Bundesrat estime nécessaire d'encourager les domaines innovants de l'industrie maritime tels que la biotechnologie bleue ou la production d'énergies renouvelables sur la mer ou en provenance de la mer afin de rester – ou de devenir – compétitif dans ces domaines. Au-delà de l'encouragement de projets définis, il conviendrait également, pour étayer ces initiatives, d'établir une base de transfert permanent entre la science et le secteur privé. Des exemples de bonnes pratiques, telles que l'établissement de réseaux actifs à des échelles suprarégionales et internationales dans le domaine de l'énergie éolienne en mer, pourront en favoriser l'évolution.
29. Dans le même temps, la recherche devra être encouragée à fournir des pistes de solutions pour les problèmes susceptibles de freiner la poursuite d'un développement dynamique de l'industrie maritime. A cette fin, il conviendra notamment d'encourager les techniques de sécurité et de protection de l'environnement dans le transport maritime et la poursuite du développement de conceptions logistiques pour la navigation intérieure.

30. Le Bundesrat estime nécessaire d'améliorer la coopération et la concertation de la recherche et de la science maritimes, tant au sein de l'Europe qu'avec les Etats tiers. Un échange interdisciplinaire d'informations et de connaissances à l'échelle européenne ainsi qu'un renforcement de la coopération relative à l'utilisation et à l'acquisition des infrastructures de gros matériel ne contribueront pas seulement à accroître la compétence scientifique mais également à utiliser plus efficacement les ressources consacrées à la recherche. A cet égard, le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir à l'échelle européenne pour la mise en place d'un réseau virtuel d'instituts européens de recherche marine ; ce faisant, il renvoie au consortium allemand pour la recherche marine (Konsortium Deutsche Meeresforschung).
31. Afin de mettre en œuvre les points susmentionnés, le Bundesrat estime nécessaire d'établir à moyen terme un programme de soutien spécialement destiné à la recherche maritime qui, en sus de l'aide apportée à la recherche elle-même, permettra également d'élargir la coopération entre les établissements européens de recherche maritime, de même que la coopération avec le secteur privé et avec les établissements de pays tiers. A cet effet, leur prise en compte explicite et renforcée au sein du programme-cadre européen pourrait, à l'avenir, s'avérer utile.

#### L'innovation dans un contexte évolutif

32. Le Bundesrat estime qu'il est judicieux de promouvoir les projets-phare d'une politique maritime européenne intégrée afin de développer et d'exposer les compétences maritimes de l'Union. Deux exemples pourraient en être le développement d'un port européen propre et d'un navire européen propre qui, avec la participation de la construction navale et de ses fournisseurs ainsi qu'avec la participation de la recherche et développement, réuniraient des technologies innovantes pour améliorer la sécurité navale, la sécurité du travail, la protection contre les nuisances, l'efficacité énergétique, le traitement écologique des déchets etc. Une action pilote de ce type devra avoir pour objectif d'apporter la démonstration des possibilités techniques qui, grâce à des objectifs politiques supérieurs, pourront relever – à moyen terme – les normes légales, tout en les ancrant à l'échelle européenne et internationale et en engendrant, par là-même, un avantage compétitif pour l'industrie maritime européenne (par exemple au niveau de l'efficacité énergétique, de la réduction

des émissions polluantes, des propulseurs marins alternatifs et de la sécurité maritime). En complément et à l'appui de tels développements, le Bundesrat recommande de récompenser les concepts positifs à l'instar, par exemple, de l'initiative « Blauer Engel für Schiffe » (label écologique remis aux navires).

33. Les solides rentrées de commandes de la construction navale sont notamment à imputer au régime d'aide à la concurrence qui a été mis en place pour permettre à des produits de grande qualité de rester compétitifs face au dumping subventionné par l'Etat – chez les constructeurs navals asiatiques, en particulier. Associées aux progrès du piratage, les pratiques de subvention anticoncurrentielles continuent toutefois de menacer l'égalité des chances des concurrents européens. De ce fait, le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir auprès de la Commission pour qu'elle poursuive ses efforts au niveau de l'OCDE en vue d'établir un cadre réglementaire contraignant qui permettrait d'établir des conditions de concurrence équitables sur le marché mondial de la construction navale, et pour faire respecter les règles internationales de protection de la propriété intellectuelle.
34. Le Bundesrat partage les estimations de la Commission sur les opportunités de croissance que présentent la construction navale et d'autres secteurs maritimes. Afin de pouvoir exploiter ces potentiels tout en renforçant les performances environnementales, l'efficacité et, par là-même, la rentabilité du transport maritime et des ports, il sera notamment nécessaire de déployer des efforts intenses dans la recherche et le développement. A cet égard, le recours aux nouvelles technologies de l'information et de la communication dans le transport maritime, dans la manutention portuaire et dans la logistique de même que la mise à disposition proactive de (géo)informations permettront d'être encore plus efficace et encore plus flexible. Dans ce contexte, le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir pour que la promotion des développements technologiques concernés tienne également compte des aspects liés à leur utilisation dans le secteur maritime.

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

35. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir auprès de la Commission en faveur d'une initiative globale de formation et de qualification

qui pourra comprendre la définition de normes minimales, le classement des établissements de formation, l'adaptation des ressources éducatives à de nouvelles contraintes, comme la sécurité et la sûreté ou les nouvelles générations de porte-conteneurs, et des incitations à la création de capacités de formation suffisantes. A cet égard, il conviendra d'engager la Commission à encourager la formation maritime à l'échelle européenne et à intervenir au niveau de l'OMI pour relever les normes de formation. Dans le contexte d'un transport maritime respectueux de l'environnement, cet aspect revêt une importance particulière dans la mesure où les accidents maritimes aux conséquences parfois dévastatrices pour l'environnement sont fréquemment à imputer à des erreurs humaines. Avec la croissance des besoins en énergie qui devrait renforcer le transport maritime de marchandises dangereuses pour l'environnement, il est d'autant plus nécessaire de bien former les équipages.

36. Afin d'accroître l'attractivité des métiers maritimes, le Bundesrat estime nécessaire d'améliorer les conditions du travail et de l'emploi dans le transport maritime international. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir en faveur d'une ratification rapide de la convention sur le renforcement des normes du travail maritime adoptée par l'Organisation internationale du travail (OIT) en février 2006.

#### Formation de clusters

37. Le Bundesrat approuve l'encouragement à la formation de clusters maritimes régionaux et suprarégionaux de même que la création de réseaux de clusters. En s'associant, les petites et moyennes entreprises (PME) sont particulièrement susceptibles d'accroître leur savoir-faire et d'améliorer leurs chances par rapport à la concurrence. Les projets communs, les campagnes de sensibilisation du public et l'encouragement des initiatives d'éducation et de formation pourront renforcer non seulement l'identité maritime des régions et des espaces maritimes, mais également l'attractivité des métiers maritimes et d'autres métiers de ce secteur.

#### Cadre réglementaire

38. Le Bundesrat soutient le dessein de la Commission – exprimé dans le livre vert – d'accorder davantage entre elles l'ensemble des politiques ayant trait à la

mer, de passer en revue la législation européenne afin d'y déceler d'éventuelles contradictions et d'y favoriser les synergies, et de suggérer les ajustements juridiques voulus.

39. Afin de parvenir à une synthèse et à une harmonisation suffisamment fructueuses de prétentions d'utilisation et de situations juridiques partiellement divergentes, le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir pour que la Commission expose les approches qui, dans la législation actuelle, devront être adoptées face aux exigences concurrentes de différents domaines politiques.
40. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir afin que la pratique d'autorisation des projets de recherche soit régie de manière homogène au plan européen.
41. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intercéder auprès de la Commission afin que les critères d'instauration d'une législation européenne simplifiée soient également appliqués à la politique maritime intégrée.

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

42. Dans les zones côtières comme ailleurs, les villes et agglomérations sont les centres du développement économique, social et culturel. Les opportunités d'essor et, notamment, les risques afférents au développement socio-économique s'y trouvent concentrés. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'œuvrer pour que les problématiques et les aspects liés aux espaces urbains soient pleinement pris en compte dans le cadre d'une politique maritime européenne intégrée.

#### S'adapter aux risques côtiers

43. Les taux de croissance enregistrés par le trafic maritime imposent d'urgence des mesures supplémentaires afin d'améliorer la sécurité des navires. A cette fin, il conviendrait d'examiner l'assignation de routes maritimes strictes aux tankers et autres navires à cargaison dangereuse et la mise en place d'une obligation de recours aux services de pilotage dans les passages étroits ou périlleux. L'installation de radars longue portée et l'utilisation de systèmes d'identification automatiques ainsi que le recours au système GMES et, par la

suite, à Galileo devraient permettre de garantir une meilleure surveillance du trafic maritime.

44. Le Bundesrat salue l'intention de la Commission de soumettre une étude de faisabilité sur la mise en place d'un service de garde-côtes européen. Cette étude devrait permettre de conclure si une telle surveillance est à même d'améliorer l'efficacité des structures et des instruments. Il s'agira en premier lieu de mettre sur pied un réseau européen performant de pilotage et de données entre les services nationaux en place et d'utiliser les structures de données (géographiques) existantes ou en cours de construction comme INSPIRE ou GDI-DE.

#### Développer le tourisme côtier

45. Le Bundesrat juge nécessaire de renforcer la compétitivité du tourisme côtier. La condition en est une infrastructure touristique à la hauteur des exigences modernes. Dans les régions côtières rurales, en particulier, le tourisme compte parmi les principaux facteurs économiques et il devrait également gagner en importance, à l'avenir, dans les villes situées en bord de mer. Eu égard aux nombreuses et diverses possibilités d'emplois qu'il offre dans ce secteur de services, il conditionne aussi de manière primordiale la qualité de vie des habitants du littoral. Le développement de concepts intégrés de gestion de la qualité est tout aussi nécessaire que l'ajustement de l'infrastructure touristique existante à des exigences de qualité accrues. De plus, le Bundesrat estime primordial de développer de nouveaux produits.

46. Le Bundesrat est d'avis que la gestion des zones côtières, notamment au niveau local et régional, permettra de rendre compte de l'étroite mais fragile interdépendance entre le tourisme et d'autres intérêts (économiques), de démêler les conflits liés à l'exploitation et de permettre une conciliation des intérêts. Les réflexions devront donc accorder toute la valeur qui revient au tourisme côtier.

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

47. Spécialement dans le domaine du transport des marchandises, la navigation passe pour être le mode de transport le plus respectueux de l'environnement. Il

conviendrait de continuer à promouvoir ce mode de transport de même que le passage de la route aux voies maritimes en améliorant la compétitivité du trafic maritime par rapport aux autres modes de transport et en proposant des mesures d'aides appropriées de l'UE (« autoroutes de la mer » et « cabotage maritime » notamment) ainsi qu'un soutien aux systèmes de transport intermodaux. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir auprès de la Commission pour que soient levés les obstacles bureaucratiques à la procédure de mise en œuvre des stratégies « Autoroutes de la mer » et « Cabotage maritime », et pour que ces stratégies puissent contribuer à une meilleure pénétration du marché.

48. Le milieu maritime trouve sa transition naturelle dans les estuaires, qui forment une interface – influencée par les marées – entre la mer et les fleuves. Ces espaces de vie constituent en même temps les principales et seules possibilités d'accès vers les ports maritimes pour la navigation fluviale. L'essor des ports maritimes et des emplois qui y sont liés dépend donc dans une large mesure de la conciliation entre les exigences écologiques se posant aux estuaires et le cadre économique général dans lequel évoluent les ports.
49. La croissance du commerce mondial impose des ajustements urgents des infrastructures dans les ports et dans le trafic de l'arrière-pays. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir au niveau européen pour que la desserte des ports maritimes depuis l'arrière-pays – notamment par voie ferrée – soit davantage prise en compte dans les priorités du soutien aux réseaux transeuropéens de transport et pour qu'un cadre de régulation politique harmonisé soit créé à l'attention de ces infrastructures de liaison.
50. La croissance du trafic maritime s'accompagne d'une augmentation des nuisances environnementales dans les localités portuaires. Il serait utile, aux yeux du Bundesrat, d'établir un recueil d'exemples de meilleures pratiques – pouvant être diffusées sur internet – visant à leur diminution.

#### Données au service d'activités multiples

51. Le Bundesrat est d'avis que la politique maritime européenne devra s'appuyer sur une base solide de données et d'informations, tant au regard de la planification politique qu'en ce qui concerne la recherche et les intérêts d'exploitation et de protection. Les mesures par satellite de même que les

mesures aériennes et les mesures au sol peuvent elles aussi fournir d'importantes contributions dans les domaines de recherche évoqués plus haut.

Dans les régions maritimes, la surveillance de paramètres atmosphériques tels que – notamment – les substances polluantes (NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, micropoussières, etc.) joue un rôle de plus en plus prépondérant. L'accumulation de navires dans les ports va placer les politiques et les pouvoirs publics devant des défis considérables et exiger les technologies de surveillance les plus en pointe. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir au niveau européen afin de promouvoir l'exploration et l'essor de techniques de surveillance adaptées.

52. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral de s'engager en faveur de la mise sur pied d'un réseau européen d'observation et de données maritimes. A cet égard, il conviendra de recourir aux institutions et aux systèmes européens et nationaux en place, tout en procédant à des concertations. Il conviendra également de viser l'association d'Etats tiers hors UE. L'objectif sera de mettre au point un système de surveillance qui enregistrera l'état et les modifications du milieu marin ainsi que les activités économiques dans les mers et les océans et fournira des données pour la science, la technique off shore, la protection contre les catastrophes, la lutte contre les marées noires, les prévisions météorologiques, la protection contre les nuisances, etc.
53. Le Bundesrat est favorable à une cartographie complète des fonds océaniques à des fins diverses et attire l'attention, dans ce contexte, sur les projets de cartographie de sensibilité de la Baltique et de la Mer du Nord (« Sensitivitätskartierung Ostsee » et « Sensitivitätskartierung Nordsee ») menés en Allemagne.
54. Le Bundesrat soutient l'approche proposée qui consiste à examiner l'emploi de procédés acoustiques pour une cartographie plus détaillée des fonds marins. Il conviendra également de poursuivre les tests portant sur les méthodes de télé-exploration et le recours au GMES, et de les étendre le cas échéant.

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

55. La pression croissante à laquelle est soumise l'exploitation du domaine côtier et maritime justifie de plus en plus un besoin de coordination suprarégional. Il

serait utile d'établir un cadastre informatisé à l'échelle européenne, qui stockerait et proposerait les données régionales et nationales actuelles sur l'aménagement de l'espace. Le Bundesrat approuve l'initiative INSPIRE de la Commission comme base de départ.

56. Les domaines côtiers et maritimes des régions littorales constituent des interfaces entre des intérêts d'exploitation et de protection tout aussi divers que concurrents. L'aménagement de l'espace et la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) doivent être menés prioritairement au niveau local et régional. Afin de faciliter les activités économiques transfrontalières dans les eaux côtières et de soutenir une économie maritime en expansion, le Bundesrat estime que l'aménagement du territoire est un instrument indispensable à un développement durable et intégré. La mise au point de concepts transnationaux de développement de l'espace et d'instruments d'aménagement territorial par les Etats membres doit donc être encouragée par la Commission.
57. Pour résoudre les conflits liés à l'exploitation, l'approche formelle de l'aménagement du territoire pourra s'accompagner de l'approche plus informelle de la GIZC, qui pourra notamment être transposée aux niveaux régional et local. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir auprès de la Commission pour qu'au titre d'une approche intégrée de la politique maritime, les acteurs régionaux et nationaux bénéficient d'un soutien lors de la mise en œuvre des stratégies nationales de la GIZC.

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

58. Afin de permettre à la démarche nouvelle que constitue une politique maritime intégrée de l'Union de réellement s'imposer, il sera nécessaire de rassembler des aides européennes en faveur de ce thème tout aussi nouveau que transversal. Le gouvernement fédéral est prié d'intervenir pour que la Commission fournisse une liste de tous les programmes de soutien et de toutes les aides financières en cours qui pourraient être utilisés pour répondre aux objectifs de la politique maritime européenne, et pour qu'elle examine dans quelle mesure les objectifs de soutien doivent être adaptés.

#### Elaboration des politiques au sein de l'Union européenne

59. Le Bundesrat salue la mise en place, par la Commission, du Groupe de travail sur la politique maritime (« Maritime Policy Task Force ») et du Groupe d'experts des Etats membres (« Member State Expert Group »), et prie le gouvernement fédéral d'intervenir en faveur de l'établissement durable d'une pareille structure de collaboration interdisciplinaire au sein de la Commission ainsi qu'entre cette dernière et les Etats membres dans le domaine de la politique maritime.
60. Afin de soutenir les initiatives régionales et nationales en faveur d'une politique maritime européenne, et à des fins de bonne gouvernance, le Bundesrat estime qu'il serait utile d'instituer une plate-forme de communication virtuelle pour échanger des informations et des exemples de meilleures pratiques issus de tous les champs d'action maritimes. Il est favorable à la mise en relief des meilleures pratiques dans le cadre d'une campagne de sensibilisation du public menée par la Commission.

#### Des règles internationales pour des activités mondiales

61. Le Bundesrat juge indispensable d'intégrer les objectifs mondiaux ayant trait à la politique maritime dans la politique extérieure européenne et dans la coopération au développement. Il conviendra notamment de tirer parti du dialogue instauré dans le cadre de l'Instrument européen de voisinage et de partenariat (IEVP) ainsi que de la politique de la Dimension nordique et de la collaboration au titre des conventions maritimes internationales pour associer la Fédération de Russie et d'autres Etats tiers à la poursuite des objectifs de la politique maritime européenne.
62. Le Bundesrat salue les réflexions consignées dans le livre vert à propos de la promotion du développement durable de l'industrie maritime à l'aide d'instruments de la politique de développement de l'UE. Les pays en voie de développement pourraient bénéficier de retombées positives, notamment grâce à la gestion durable des eaux côtières, la GIZC ou des programmes tels que COAST-MAN. Le Bundesrat prie le gouvernement fédéral d'intervenir auprès de la Commission pour qu'elle soutienne de telles mesures dans le cadre de la politique maritime européenne intégrée.
63. En ce qui concerne les projets législatifs portant sur les questions de protection

de l'environnement et de sécurité de la navigation, il convient d'examiner, au-delà de la subsidiarité, si une démarche internationale au niveau de l'OMI – par exemple – ne serait pas plus propre à mener au but. Cela vaut particulièrement dans le contexte de d'éventuels handicaps concurrentiels par rapport à d'autres régions et de la création de normes de protection différentes au plan régional dans un secteur opérant à l'échelle mondiale.

#### Prise en compte des réalités géographiques

64. Dans le cadre du processus de consultation relatif au livre vert, des conférences se dérouleront dans tous les espaces maritimes de l'UE. Les résultats de ces conférences ainsi que d'autres contributions arborant un point de vue spécifiquement régional, notamment la prise de position du Comité des régions, devront être pris en compte de manière déterminante lors de l'élaboration ultérieure de la politique maritime de l'Union. Le succès de cette politique dépend de l'accueil qui lui sera réservé au niveau régional : les régions jouent un rôle clé dans sa mise en œuvre.

#### La réappropriation du patrimoine maritime européen et la réaffirmation de l'identité maritime de l'Europe

65. Les initiatives régionales de promotion d'une conscience maritime collective et d'une identité commune dans les espaces maritimes devront être soutenues par la Commission.

#### Transmission directe de la prise de position

66. Le Bundesrat transmet cette prise de position à la Commission.