



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 21.11.2011
COM(2011) 782 final

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

Définir une stratégie maritime pour la région atlantique

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

Définir une stratégie maritime pour la région atlantique

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. CHAMP D'APPLICATION

L'océan Atlantique, qui marque la frontière occidentale de l'Union européenne, est le deuxième plus grand océan du globe. La présente communication répond à une demande du Conseil de l'Union européenne¹ et du Parlement européen². L'approche qu'elle propose est cohérente et équilibrée, se situant dans la ligne de la stratégie Europe 2020³ et de ses initiatives phares qui promeut la cohésion territoriale et prend en compte la dimension internationale.

Bien que l'approche proposée mette surtout l'accent sur la manière d'aider les populations vivant et travaillant sur la côte atlantique à faire face aux nouvelles réalités économiques, elle reconnaît également la coresponsabilité de l'UE dans la gestion des océans de la planète. Pour l'essentiel, la stratégie portera sur les côtes, les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction des cinq États membres de l'UE qui ont une côte atlantique⁴ – la France, l'Irlande, le Portugal, l'Espagne et le Royaume-Uni⁵ – ainsi que sur les eaux internationales qui rejoignent les Amériques à l'ouest, l'Afrique et l'océan indien à l'est, l'océan Antarctique au sud, et l'océan Arctique⁶ au nord. Outre les actions concernant les cinq États membres de l'UE, à l'échelle tant nationale que locale, il est également souhaitable que les autres États de l'UE qui utilisent cet espace et les partenaires internationaux dont les eaux sont adjacentes prennent des engagements dans ce domaine. Les conséquences d'une éventuelle adhésion de l'Islande à l'UE doivent être prises en compte.

La totalité des actions proposées seront financées dans le cadre des programmes existants et n'auront aucune incidence supplémentaire sur le budget de l'UE.

¹ Conclusions du Conseil du 14.6.2010 sur la politique maritime intégrée.

² Résolution sur la stratégie européenne pour la région atlantique, 9.3.2011 (réf B7-0165/2011).

³ COM(2010) 2020.

⁴ Les défis quelque peu différents auxquels sont confrontées les côtes et les eaux de la mer du Nord ne sont pas examinés dans le présent document. Pour l'instant, la question de la définition éventuelle d'une stratégie distincte pour la mer du Nord n'a pas été tranchée.

⁵ comprenant les régions ultrapériphériques suivantes: Açores, îles Canaries, Guyane française, Guadeloupe, Madère, Martinique, Saint-Barthélemy et Saint-Martin.

⁶ L'UE a défini une démarche distincte vis-à-vis de l'Arctique, voir COM(2008) 763.

2. ENJEUX ET PERSPECTIVES

Les enjeux et les perspectives qui attendent la région atlantique peuvent être regroupés en cinq thématiques, qui, toutefois, sont corrélées. Des actions menées dans un domaine peuvent également contribuer à atteindre les objectifs fixés dans un autre. Toutes se mettent au service de l'objectif prioritaire consistant à générer des emplois et une croissance durables.

2.1. Mise en œuvre de l'approche écosystémique

Les activités humaines exercées dans la région atlantique doivent être gérées de manière à préserver un écosystème sain et productif. Il est reconnu que la meilleure façon de mettre en œuvre cette approche consiste à gérer ensemble toutes les activités qui ont des incidences sur la mer. Tant la politique commune de la pêche que la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»⁷ appliquent à la gestion du milieu marin une approche écosystémique. Les deux instruments contiennent des références à une cohérence renforcée⁸. Dans la pratique, cependant, les processus engagés pour garantir la durabilité de la pêche et parvenir à un bon état écologique sont encore en grande partie distincts et des mesures supplémentaires seront donc nécessaires à cet égard dans la région atlantique.

En conséquence, la stratégie pour la région atlantique doit surtout s'attacher à développer les aspects suivants:

- De chaque côté de l'Atlantique, la pêche occupe une place centrale dans l'économie des différents pays. En volume, elle représente encore un tiers environ⁹ des débarquements de la flotte de pêche de l'UE. En valeur, un quart des importations de poisson dans l'UE proviennent de Norvège et d'Islande. La réforme proposée de la politique commune de la pêche (PCP)¹⁰ propose de gérer ces stocks de manière à atteindre un rendement maximal durable tout en préservant les biens et les services tirés des ressources aquatiques vivantes pour les générations actuelles et futures. Des progrès satisfaisants ont été réalisés dans cette voie. Ainsi, conformément aux résolutions 61/105 et 64/72 des Nations unies, les organisations régionales de gestion des pêches de l'Atlantique Nord, la Commission des pêches de l'Atlantique du Nord-Est et l'Organisation des pêcheries de l'Atlantique du Nord-Ouest ont toutes trois interdit le chalutage de fond dans certaines zones de pêche, non seulement pour garantir la durabilité à long terme des stocks de poissons pélagiques, mais également pour préserver des écosystèmes marins vulnérables, notamment des éponges et des coraux. Il convient toutefois d'élargir ces actions. La gestion axée sur une seule espèce doit laisser la place à des plans à long terme portant sur plusieurs espèces qui prennent en compte l'écosystème dans un sens plus large. Les États membres bordant l'Atlantique doivent tirer parti des possibilités offertes en matière de régionalisation par la réforme de la politique commune de la pêche pour adopter des mesures techniques pour cette région.

⁷ Voir en particulier JO L 164 du 25.6.2008, p. 19; article 1^{er}, paragraphe 3 : «Les stratégies marines appliquent à la gestion des activités humaines une approche fondée sur les écosystèmes.»

⁸ Voir, par exemple, les considérants 39 et 40 de la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin» ainsi que le considérant 8 et l'article 2, paragraphe 4, de la proposition de règlement concernant la PCP.

⁹ Mer du Nord non comprise.

¹⁰ COM(2011) 417 Réforme de la politique commune de la pêche.

La Commission entend proposer un cadre approprié dès que la réforme de la PCP aura été adoptée.

- L'aquaculture peut répondre à la demande de poissons et produits de poissons bons pour la santé et produits de manière durable dans l'UE à un niveau qui va bien au-delà de ce qui peut être assuré par les pêches de capture. Grâce à ses eaux côtières propres, balayées par de fortes marées, la région atlantique peut satisfaire à cette demande, tout en restant compétitive sur un marché mondialisé et en respectant l'environnement. Toutefois, le manque d'espace sur le littoral atlantique limite actuellement l'expansion du secteur aquacole. Outre la poursuite des recherches, les nouvelles technologies et des procédés innovants permettront à l'industrie de s'éloigner des côtes; il conviendra, dès le lancement de toute procédure d'autorisation, d'envisager la possibilité de partager l'espace avec d'autres infrastructures telles que des plateformes d'éoliennes. La stratégie doit donc stimuler l'aménagement du territoire comme moyen de mettre en œuvre l'approche écosystémique dans la région atlantique. Ce processus devrait renforcer la cohérence, la connectivité et la capacité de résistance des zones marines protégées de l'Atlantique conformément au plan d'action sur la biodiversité de l'UE.

Les instruments de l'UE pour une politique maritime intégrée et la coopération territoriale financent d'ores et déjà des projets pilotes sur l'aménagement du territoire et la gestion des zones côtières de l'Atlantique. La Commission européenne examine actuellement différentes possibilités pour adopter vis-à-vis de ces mécanismes une approche plus structurée qui permettra aux États membres et aux parties prenantes bordant l'Atlantique de mettre en œuvre l'approche écosystémique.

- Enfin, la circulation océanique dans l'Atlantique entraîne des changements dans les écosystèmes européens, terrestres et marins également. Sans une meilleure compréhension de l'Atlantique, il ne sera jamais possible de prévoir les changements climatiques en Europe et de s'adapter à ces changements. Il faut pour ce faire disposer de systèmes d'observation durables, à partir de l'espace et de la mer, des variables marines clés. Les partenaires européens et nord-américains participent au programme Argo qui a déjà déployé un réseau de 900 flotteurs qui surveillent en permanence la température et la salinité de la couche supérieure de l'océan Atlantique. La Commission a l'intention d'étudier les possibilités de soutenir ce système d'observation des océans et de préparer, conjointement avec ses partenaires, son extension à de plus grandes profondeurs ainsi qu'à des paramètres biogéochimiques et physiques.

2.2. Réduction de l'empreinte carbonique de l'Europe

L'atténuation du changement climatique faisant partie intégrante de toutes les politiques de l'Union européenne, la présente stratégie doit donner la priorité aux éléments suivants:

- Les vents qui viennent de l'Atlantique sont plus puissants que ceux des autres mers baignant les rivages de l'Europe. Non seulement ils offrent des possibilités en matière d'énergie propre mais ils contribuent également à réduire la dépendance par rapport aux sources lointaines de combustibles

fossiles. Les éoliennes figurent dans le plan stratégique européen pour les technologies énergétiques et s'installent déjà en mer¹¹ afin de bénéficier des vents plus forts et de diminuer les incidences sur le paysage. L'expansion des fermes éoliennes en mer dans l'Atlantique offrira des débouchés industriels importants aux ports qui les entretiennent. D'ici 2020, environ 20 % de la capacité installée d'éolien en mer en Europe pourrait être située dans le bassin atlantique.

- Il est également nécessaire d'exploiter le potentiel des puissantes vagues de l'Atlantique et de ses marées de forte amplitude. La nature prévisible de l'énergie marémotrice peut compléter l'énergie fluctuante du vent. L'Islande peut tirer une part élevée de son énergie de la mer. Toutefois, il ne sera possible de déployer avec succès et à grande échelle des installations de production d'énergie renouvelable en mer que si les connexions au réseau sont assurées afin de relier les principaux centres de production aux consommateurs. Dix pays européens sont convenus en décembre 2010 de développer un réseau d'électricité en mer dans la mer du Nord adjacente. Dans ses nouvelles orientations pour la mise en œuvre des infrastructures énergétiques en Europe, la Commission proposera que la mer d'Irlande soit englobée, avec la mer du Nord et la Baltique, dans un «réseau offshore des mers septentrionales», qui sera considéré comme une «priorité en matière d'infrastructures énergétiques». Cela permettra d'accélérer la délivrance des autorisations.

La Commission envisage de mettre en application la demande du Conseil¹² de rechercher des synergies entre la politique énergétique européenne et la politique maritime intégrée en encourageant la production d'énergie en mer, en particulier l'énergie houlomotrice, marémotrice, des courants marins et du gradient thermique, y compris dans l'Atlantique.

- Des changements dans le transport maritime contribueront également à réduire l'empreinte carbonique dans l'Atlantique.

Des négociations sont en cours actuellement sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI) afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre imputables au transport maritime international. L'adoption de l'indice d'efficacité énergétique (EEDI) diminuera les émissions produites par les bateaux construits après 2013. Les objectifs en matière d'émissions peuvent, outre le fait qu'ils favorisent des bateaux économes en carburant, influencer les itinéraires utilisés dans le transport maritime atlantique. Il convient que la stratégie atlantique rende compte de la manière dont le transport maritime atlantique fonctionnerait avec les contraintes que représentent l'augmentation du volume du transport maritime et la baisse des émissions de dioxyde de carbone.

Le transfert du fret de la route vers le transport maritime aura également pour effet de faire diminuer les émissions. Conformément au récent livre blanc de

¹¹ COM (2008) 768 du 13.11.2008.

¹² Conseil Affaires générales du 16 novembre 2009.

L'UE sur les transports, des actions destinées à intégrer le transport par voie navigable dans le réseau de transport européen sont actuellement en cours. L'Atlantique n'abrite aucun des très grands ports européens mais accueille en revanche un certain nombre de ports importants de plus petite taille. Les projets d'«autoroutes de la mer» de l'UE contribuent dès à présent à cette évolution, notamment les liaisons existantes entre Bilbao et Zeebrugge ainsi qu'entre Sines et La Spezia; de plus, une nouvelle liaison entre Gijón et Saint-Nazaire sera bientôt renforcée en vue de pouvoir assurer une fréquence plus élevée. Une liaison est prévue entre Nantes-Saint-Nazaire et Vigo, qui devrait dans un deuxième temps être étendue au Havre et à Algeiras. Une ligne devrait être mise en service entre Brest et Leixões en 2014. Les autorités régionales atlantiques envisagent de poursuivre le développement de corridors de transport multimodaux, dans le cadre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). D'autres actions de l'UE visant à améliorer l'efficacité du transport maritime à courte distance dans l'Atlantique comprennent la mise en œuvre d'un «espace maritime européen sans barrières»¹³ et le projet pilote sur la «ceinture bleue» destiné à réduire les charges administratives telles que les procédures douanières pour le trafic du fret au sein de l'UE. La Commission procédera d'ici 2012 à l'évaluation des progrès accomplis. Dans le cadre du dialogue sur le transport maritime avec l'administration maritime des États-Unis, un protocole de coopération («*memorandum of cooperation*») a été signé en 2011 sur le transport maritime à courte distance. Les résultats de la réflexion des autorités régionales, le rapport d'évaluation de la Commission et les leçons tirées de la coopération avec d'autres autorités maritimes guideront la stratégie atlantique dans ses actions à entreprendre pour augmenter le volume du transport maritime à courte distance.

2.3. Exploitation durable des ressources naturelles des fonds marins de l'Atlantique

Il convient que la présente stratégie fasse porter ses efforts sur les aspects suivants afin de développer une exploitation durable des ressources naturelles des fonds marins de l'Atlantique:

- La récente communication de la Commission intitulée «Relever les défis posés par les marchés des produits de base et les matières premières»¹⁴ insiste sur la nécessité d'accroître les investissements dans le patrimoine naturel européen tout en veillant à ce que les minerais soient extraits dans de bonnes conditions de sécurité qui respectent l'environnement et la main-d'œuvre. En 2010, l'Autorité internationale des fonds marins a adopté des règlements sur la prospection et l'exploration des nodules polymétalliques¹⁵ et, en juillet 2011, elle a délivré une autorisation portant sur la prospection d'une zone située dans la partie septentrionale de la dorsale médio-atlantique. Les activités commanditées par l'Autorité aux contractants actuels sont axées en premier lieu sur des études géologiques et environnementales à long terme, financées par des fonds publics, plutôt que sur une exploration réalisée dans une optique commerciale. Le partenariat européen sur les matières premières prévu par la

¹³ COM(2009) 10, janvier 2009.

¹⁴ COM(2011) 25, février 2011.

¹⁵ ISBA/6/A/18, annexe.

Commission dans le cadre de l'initiative phare Europe 2020 portant sur une Union de l'innovation¹⁶ comprendra la promotion de la recherche et de l'innovation pour un accès durable aux matières premières maritimes.

- Les instituts de recherche maritime situés des deux côtés de l'Atlantique sont bien placés pour approfondir la compréhension de ce que la riche biodiversité de l'océan peut encore offrir sur le plan des produits alimentaires, des combustibles et des produits pharmaceutiques tout en préservant ses fonctions écosystémiques. D'ailleurs, leur coopération se développe de plus en plus. Les cinq États atlantiques de l'UE et les autres États membres de l'UE ainsi que la Norvège et l'Islande coopèrent déjà dans le cadre de l'action de coordination de SEAS-era¹⁷ du septième programme-cadre¹⁸ et préparent actuellement la nouvelle initiative de programmation conjointe «*Healthy and Productive Seas and Oceans*»¹⁹ (Des mers et des océans sains et productifs) afin de répartir les travaux entre les programmes nationaux de recherche maritime. Alors que la nécessité d'harmoniser les calendriers concernant les possibilités de financement complique l'élaboration de partenariats transatlantiques, la Commission s'efforcera de définir des arrangements permettant aux organisations situées de chaque côté de l'Atlantique de contribuer aux projets conjoints.
- Dans le passé, il n'a pas toujours été facile d'accéder aux données produites par les instituts de recherche et autres pouvoirs publics. L'initiative de l'UE intitulée «Connaissance du milieu marin 2020»²⁰ aidera les entreprises et les autorités compétentes en matière de conservation en leur proposant un accès unique à des données marines harmonisées sur les bassins maritimes, ce qui réduira le coût de compilation des données nécessaires pour concevoir, construire et exploiter des infrastructures côtières ou en mer. Non seulement le fait de mettre à disposition le patrimoine des données marines rendra les activités des entreprises existantes plus compétitives, mais cela stimulera aussi l'innovation en ouvrant l'accès à des chercheurs et à des petites entreprises qui en étaient auparavant exclus. Il est prévu que les actions de l'UE apportent également leur contribution à des initiatives lancées au niveau mondial sur l'ouverture de l'accès aux données telles que GEBCO²¹ et oneGeology²². La stratégie devrait rendre compte des possibilités offertes par ces développements pour la région atlantique.

2.4. Répondre aux menaces et aux situations d'urgence

L'Union européenne doit être préparée à faire face à des menaces et à des situations d'urgence dans l'Atlantique, que celles-ci résultent d'accidents, de catastrophes

¹⁶ COM(2010) 546 final.

¹⁷ SEAS-era: Towards Integrated Marine Research Strategy and Programmes (Vers une stratégie et des programmes intégrés dans le domaine de la recherche maritime) – <http://www.seas-era.eu>.

¹⁸ Principal instrument de financement de l'UE pour la recherche et le développement technologique.

¹⁹ <http://www.jpi-oceans.eu>.

²⁰ Communication de la Commission «Connaissance du milieu marin 2020: Données et observations relatives au milieu marin en vue d'une croissance intelligente et durable» [COM (2010) 461, 8.9.2010].

²¹ Carte générale bathymétrique des océans.

²² Initiative internationale des instituts géologiques du monde entier lancée en 2007 à titre de contribution à l'«Année internationale de la Planète Terre».

naturelles ou d'activités criminelles. Les aspects suivants sont prioritaires pour la région atlantique:

- L'adoption de mesures législatives importantes sur la sécurité maritime, les dernières en date étant le troisième paquet sur la sécurité maritime en 2009²³, a réduit le risque d'accidents de transport maritime. Les accords de Bonn et de Lisbonne²⁴ ont stimulé la coordination entre les États membres sur le degré de préparation aux catastrophes maritimes et la capacité d'y réagir. Le mémorandum d'entente de Paris a entraîné plus de 24 000 inspections de bateaux par an. Toutefois, des accidents peuvent toujours survenir et le littoral atlantique reste vulnérable aux événements naturels comme les tempêtes qui ont frappé la Vendée en 2010. Le changement climatique, ajouté aux autres incidences des activités humaines sur la mer, fait que l'évolution passée ne peut servir de repère pour l'avenir. Il faut toujours prévoir l'imprévisible.

Lors d'une crise, les premières heures sont vitales et les événements ayant une incidence locale nécessitent l'aide des voisins. Des mécanismes doivent être en place avant le déclenchement des tempêtes, des tremblements de terre, des tsunamis, des accidents nucléaires, des invasions d'espèces étrangères ou des marées noires. Les alertes précoces nécessitent une surveillance continue de la mer, la transmission rapide des informations, la coordination des équipes d'intervention et la mobilisation des conseils des experts. La Commission mène des travaux sur la prévention et l'état de préparation, y compris sur une politique de gestion des risques²⁵ qui lie l'évaluation de la menace et du risque à la prise de décision et à la mise en place d'une planification des scénarios pour les catastrophes transfrontières. En cas d'urgence majeure, le mécanisme de protection civile de l'UE facilite la coordination et le transport de l'aide en provenance des États membres et de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). Des prévisions maritimes exactes s'appuyant sur le «*marine core service*» du programme de surveillance mondiale de l'environnement et de la sécurité (GMES) peuvent y contribuer. Ce service réalise des prévisions distinctes pour l'Atlantique du nord-ouest, la côte ibérique et le golfe de Gascogne. Il convient que les autorités nationales et régionales responsables de la protection du littoral atlantique et des populations qui y habitent envisagent la mise en place de projets destinés à tester l'état de préparation dans le cadre du programme de coopération territoriale de l'UE et prennent une part active dans le mécanisme de protection civile de l'UE.

- L'Atlantique est vital pour le commerce européen. La sécurité d'approvisionnement de l'Europe doit être absolument garantie et il faut stopper le trafic d'armes, d'êtres humains et de stupéfiants. Les économies de l'UE et des États-Unis représentent environ la moitié du PIB mondial et près du tiers des échanges mondiaux. En juin 2011, ces deux partenaires ont accepté de reconnaître mutuellement leurs normes afin de réduire les obstacles réglementaires aux échanges tout en veillant à la sécurité de l'artère vitale

²³ Les règlements du 23 avril 2009 (JO L 131 du 28.5.2009) et les directives ultérieures y afférentes.

²⁴ L'Accord de Lisbonne établit la création du centre international de Lutte Contre la Pollution de l'Atlantique du Nord-Est (CILPAN).

²⁵ Orientations pour l'évaluation et la cartographie des risques en vue de la gestion des catastrophes SEC(2010)1626.

constituée par la liaison transatlantique. Pour les autres routes maritimes critiques, la stratégie vise à renforcer les capacités dans les États côtiers. Une évaluation des besoins est en cours pour déterminer quelles mesures pourraient être prises dans le cadre de l'instrument de stabilité pour réduire la piraterie, les vols à main armée en mer et les prises d'otages dans le golfe de Guinée.

Le SafeSeaNet de l'Agence européenne pour la sécurité maritime prévoit déjà l'intégration des déclarations obligatoires remises par les bateaux et une passerelle vers les signaux de leur système d'identification automatique (AIS) captés par les stations côtières. Les navires de pêche sont suivis au moyen du système de surveillance des navires par satellite (VMS) et le système d'identification et de localisation à grande distance permet de surveiller tous les navires de plus de 300 tonnes affectés au transport de passagers ou de marchandises circulant dans les limites d'un millier de milles marins des côtes européennes. Il a été également démontré qu'en utilisant d'autres technologies²⁶, on peut suivre des bateaux à une distance encore plus grande. Toutefois, ceux qui luttent contre des menaces telles que la contrebande, la pêche ou le trafic illicites n'ont pas encore accès à toutes les informations, car les accords de partage de données entre les différentes autorités n'ont pas encore été intégralement mis en place. Les régions atlantiques tireront en conséquence parti des mesures en cours au niveau de l'UE pour promouvoir le développement d'un environnement commun de partage des informations (CISE) qui reliera entre eux des systèmes comme le système européen de surveillance des frontières (EUROSUR), conçu pour l'échange d'informations sur les migrations illégales et la criminalité transfrontière, et le système SafeSeaNet. La question du partage d'informations n'est pas une préoccupation purement interne à l'UE. En septembre 2011 par exemple, les États-Unis et l'Union européenne sont convenus de partager des informations sur la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. La stratégie atlantique doit viser à tirer le meilleur parti possible de ce partage d'informations.

2.5. Croissance ouverte à tous

Même si les situations varient considérablement le long de la côte atlantique, de nombreuses populations doivent s'adapter à une diminution de l'emploi dans la pêche et la construction navale, au déplacement du tourisme de masse vers des lieux plus cléments et à l'installation de plus en plus fréquente des personnes âgées sur la côte au moment de leur retraite. L'enjeu est d'assurer la création de nouveaux emplois à forte valeur ajoutée sur la côte tout en veillant à ce que les personnes qui cherchent à travailler dans la nouvelle économie aient les qualifications appropriées pour le faire.

- Il y a lieu d'élargir la reconnaissance mutuelle de la formation, notamment de la future génération des scientifiques spécialistes de la mer²⁷, les programmes de reconversion et les qualifications professionnelles pour conserver l'expertise

²⁶ Par exemple en utilisant des satellites pour capter les signaux provenant des systèmes d'identification automatiques des navires.

²⁷ Atelier de la journée maritime européenne 2010 «Towards a European Young Marine Scientists and Technologist Forum» (vers un forum européen des jeunes scientifiques et techniciens spécialistes de la mer): www.eurocean.org/euymast/

dans le domaine maritime et redonner de l'attrait aux professions maritimes. Il est nécessaire de mieux utiliser l'expérience des personnes retraitées des professions maritimes et d'attirer les jeunes vers ce type de carrières. Il convient de poursuivre le dialogue avec les partenaires sociaux sur les conditions de travail des pêcheurs et gens de mer. La Commission a engagé les travaux d'évaluation de la directive de 2005 sur les qualifications professionnelles qui déboucheront sur un livre vert en 2011 et une révision de la directive en 2012. La présente stratégie devrait avoir pour objectif de faire participer les industries maritimes de l'Atlantique à ces efforts.

Le regroupement au niveau régional des industries maritimes avec des établissements d'enseignement peut garantir une main-d'œuvre qualifiée et encourager la mobilité des travailleurs au sein des différents secteurs. Par exemple, l'industrie offshore de Brest bénéficie du voisinage d'organismes dispensant des enseignements sur la mer et se consacrant à la recherche dans ce domaine. De même, l'initiative SmartOcean de l'institut maritime irlandais associe des sociétés informatiques multinationales et des petites entreprises au développement de produits à forte valeur ajoutée destinés à l'industrie maritime. Grâce à l'avènement des nouvelles technologies de communication, une masse critique d'entreprises et de chercheurs dans des endroits géographiquement distincts peut créer des groupements virtuels. Il convient que la présente stratégie s'attache tout particulièrement à encourager le développement de ces groupements au moyen de projets de coopération territoriale.

- Un tourisme averti²⁸ peut contribuer à relancer certaines régions de la côte atlantique; toutefois, cette dernière doit attirer des professionnels toute l'année et pas uniquement l'été afin de développer des emplois de qualité. La beauté naturelle sauvage de l'Atlantique, sa riche biodiversité, sa cuisine traditionnelle des produits de la mer et sa culture celtique sont autant d'atouts qui peuvent être facilement mis en valeur. Les activités nautiques sont une source de recettes importante et génèrent des emplois de qualité, mais il manque sur la côte atlantique un nombre considérable de postes de mouillage, notamment pour les grands navires de plaisance. La croissance spectaculaire du secteur des croisières, observée dans d'autres régions, n'a pas encore eu lieu dans l'Atlantique. Il importe que la stratégie atlantique englobe les possibilités de développement dans ce domaine.

3. INSTRUMENTS DE L'UE

Les instruments législatifs de l'UE ayant des retombées importantes sur la mer et accordant une large autonomie locale parviennent à un premier stade de maturité et les instruments financiers pour la période de programmation 2014-2020 de l'UE sont en cours de préparation. Les décisions de programmation adoptées maintenant et à brève échéance produiront des effets pendant la totalité de cette période. Il est donc essentiel que les parties prenantes du littoral atlantique soient disposées à utiliser ces

²⁸ COM(2010) 352 du 30.6.2010.

instruments pour relever les défis identifiés dans le présent document. Les principaux instruments sont les suivants:

- un cadre stratégique commun pour les financements structurels, qui traduira les objectifs généraux et les objectifs ciblés de la stratégie Europe 2020 en actions clés et donnera la priorité à des secteurs tels que l'énergie et l'environnement. Il recensera les actions clés nécessaires en relation avec les grands objectifs et les initiatives phares. Le cadre stratégique commun englobera les actions menées aujourd'hui par le Fonds de cohésion, le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen, le Fonds européen pour la pêche et le Fonds européen agricole pour le développement rural et définira des liens et des mécanismes de coordination avec d'autres instruments de l'UE tels que les programmes de recherche, l'innovation, l'apprentissage tout au long de la vie et les réseaux;
- Horizon 2020 – un cadre stratégique commun pour la recherche, l'innovation et le développement technologique, qui établira des liens forts avec les programmes de recherche nationaux en vue de promouvoir l'excellence, de relever les défis sociétaux et d'améliorer la compétitivité. La recherche, le développement technologique et l'innovation peuvent créer des perspectives de croissance durables qui compensent le relatif déclin des industries maritimes traditionnelles. Le projet en cours SEAS-ERA définira des priorités spécifiques pour le bassin atlantique pouvant alimenter les programmes de travail du nouveau cadre;
- une politique commune de la pêche réformée. La Commission a proposé²⁹ un programme ambitieux en matière de régionalisation et de simplification. Si les décisions clés sur les objectifs généraux et les objectifs ciblés, les normes communes minimales, les résultats et les délais d'exécution continueront d'être prises au niveau de l'UE, les États membres pourront néanmoins arrêter d'autres mesures de gestion des pêches, sous le contrôle de la Commission, dans le respect total des dispositions de la législation de l'Union. Les États membres de l'Atlantique se sont félicités de cette décentralisation et espèrent que celle-ci débouchera sur une gestion de la pêche capable de réagir plus rapidement et efficacement à l'évolution des conditions écologiques ou économiques;
- la directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»³⁰ qui met en place un cadre destiné à parvenir à un bon état écologique du milieu marin ou à maintenir cet état au plus tard en 2020. Le bon état écologique relève de la région marine³¹, de sorte qu'une coopération est nécessaire entre les États côtiers pour définir, surveiller et évaluer le bon état écologique;

²⁹ COM(2011) 417.

³⁰ Directive 2008/56/CE du 17 juin 2008.

³¹ Conformément à l'article 4, la région marine de l'océan Atlantique du Nord-Est est subdivisée en sous-régions: i) la mer du Nord au sens large, y compris le Kattegat et la Manche; ii) les mers Celtiques; iii) le golfe de Gascogne et les côtes ibériques; iv) dans l'océan Atlantique, la région biogéographique macaronésienne, définie par les eaux autour des Açores, de Madère et des îles Canaries.

- les initiatives phares relevant de la politique maritime relatives à la surveillance maritime, aux connaissances du milieu marin et à l'aménagement du territoire maritime. Celles-ci définiront des normes au niveau de l'UE mais engloberont également des mesures propres à l'Atlantique. Par exemple, le moyen retenu pour améliorer la connaissance du milieu marin comprend des «points de contrôle» distincts pour déterminer les déficiences, les doubles emplois et les priorités dans les programmes de surveillance maritime pour le golfe de Gascogne, les mers Celtiques, la côte ibérique et la Macaronésie;
- des instruments de politique étrangère tels que le FED (Fonds européen de développement) et le programme de l'UE sur les routes maritimes critiques pour associer les pays tiers à la protection du transport maritime atlantique, mais également le dialogue international (par l'intermédiaire de l'OMI) et bilatéral avec les partenaires de la région atlantique;
- afin que le paquet de mesures mises en œuvre au profit de l'Atlantique soit le plus efficace possible, il est nécessaire de hiérarchiser, à l'intérieur de ce cadre, la recherche, les projets pilotes, les dialogues, les partenariats et les investissements dans les propositions stratégiques et portant sur des programmes.

4. MISE EN ŒUVRE DE LA STRATEGIE

La stratégie en faveur de l'Atlantique ne fonctionnera pas uniquement grâce à l'action des institutions de l'UE. Elle exige un engagement de la part des États membres, des régions, des autorités locales et du secteur privé ainsi que des laboratoires d'idées. Sa mise en œuvre se fonde par conséquent sur la méthodologie suivante, qui consiste:

- à tirer parti de l'engagement actif et des initiatives des États membres, régions et autres parties prenantes de l'Atlantique pour concevoir et mettre en œuvre des actions, en prenant en compte notamment l'apport des groupes d'action locaux. Il s'agit là de groupes de partenaires publics et privés qui reçoivent des aides spécifiques du Fonds européen pour la pêche et du Fonds européen agricole pour le développement rural afin de recenser les investissements à confier à l'UE. Cette forme d'auto-prise en charge à partir de la base a donné aux populations locales les moyens de développer de nouvelles activités économiques dans des secteurs où les débouchés traditionnels sont en diminution et celle-ci devrait se poursuivre dans le cadre des nouveaux financements structurels après 2013;
- à encourager la coopération internationale sur des questions telles que l'observation, le partage de données, les évaluations du milieu marin, la recherche, la réduction des émissions et de la pollution des navires, la sûreté et la sécurité de la navigation, la sûreté portuaire, la lutte contre la piraterie, ainsi que la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée;
- à adopter un plan d'action pour la stratégie à la fin de 2013 au plus tard, qui précise les projets et actions spécifiques pour lesquels un soutien est recommandé;

- à recourir à un modèle de «gouvernance intelligente» pour appliquer la stratégie, en s'appuyant sur les structures en place.

Les instruments qui seront utilisés pour mettre en œuvre la stratégie sont les suivants:

- coopération renforcée – réunions, conférences, ateliers, sites de discussion et d'information en ligne;
- actions ciblées dans le cadre des accords et des structures existants tels que la convention OSPAR, les organisations régionales de pêche et l'Organisation maritime internationale;
- combinaison stratégique des instruments de financement et des actes législatifs de l'UE définis à la section 3 pour réaliser les objectifs fixés pour l'Atlantique.

La première étape consistera à mettre sur pied un forum atlantique qui permettra aux États membres, au Parlement, aux autorités régionales, à la société civile et aux représentants des industries existantes et émergentes d'apporter leurs contributions. Dans ce cadre, une série d'ateliers seront organisés sur les enjeux et perspectives exposés ci-dessus et un laboratoire d'idées mis en place pour proposer des scénarios en vue d'atteindre les objectifs fixés. Le forum devrait commencer ses travaux en 2012, puis être dissous en 2013.