



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 10.10.2007
COM(2007) 574 final

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

Conclusions de la consultation sur une politique maritime européenne

{COM(2007) 575 final}
{SEC(2007) 1278}
{SEC(2007) 1279}
{SEC(2007) 1280}
{SEC(2007) 1283}

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

Conclusions de la consultation sur une politique maritime européenne

1. INTRODUCTION

L'adoption, le 7 juin 2006, du Livre vert sur la politique maritime a marqué le début d'une consultation d'un an sur une politique maritime européenne.

Le processus de consultation est résumé dans le présent document. La consultation a obtenu un taux de réponse sans précédent. Elle s'est distinguée non seulement par un taux de participation inégalé, mais également par le niveau de la participation. Outre les contributions reçues de toutes les institutions européennes, des parties prenantes et des citoyens, plusieurs parlements nationaux et certains parlements régionaux ont soumis leurs observations sur le Livre vert directement à la Commission. Parmi les parties prenantes et les citoyens qui ont soumis des observations figuraient des gouvernements de pays tiers, des particuliers, des représentants du monde scientifique et académique, des entreprises, et des représentants d'organisations non gouvernementales et du monde des affaires. Des contributions détaillées ont été envoyées par un très grand nombre de réseaux ou d'organisations de projets actifs dans le développement de projets côtiers et maritimes, mais aussi par des villes ou des régions côtières intéressées par certains aspects précis tels que le tourisme.

La Commission a reçu plus de 490 contributions et plus de 230 événements ont été organisés pour discuter de la politique maritime avec les intéressés.

Des informations détaillées sur les contributions et des références précises figurent dans les documents suivants:

- un rapport circonstancié sur le processus de consultation, qui sera disponible sur le site web des affaires maritimes (<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/>);
- le texte des contributions, disponible sur le site web des affaires maritimes (http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/post_green_en.html).

2. LES THEMES DE LA CONSULTATION

2.1. Une politique maritime intégrée: la recherche d'une valeur ajoutée

Les parties prenantes sont favorables à une approche intégrée de la politique maritime dans l'Union européenne parce qu'elle permet de prendre en considération les besoins et les préoccupations des secteurs connexes qui sont actuellement traités dans le cadre de politiques distinctes. Cela peut mener à la prise de mesures contradictoires ou à des situations où les préoccupations des parties prenantes d'un secteur ne sont pas prises en considération par un autre secteur. À cet égard, le

secteur portuaire cite l'exemple particulièrement éloquent des conséquences des mesures de protection environnementale sur l'expansion des ports. La plupart des parties prenantes pensent qu'une meilleure intégration des politiques aura des conséquences positives.

Un autre argument plaçant en faveur de cette approche globale est qu'elle permet de réunir les différents acteurs et parties prenantes. Les parties prenantes citent des exemples précis d'intégration sur le terrain.

Les autorités régionales décrivent le type de coopération existant. Elles sont enthousiastes à l'idée de pouvoir nouer plus de contacts et d'établir une coopération entre les niveaux régionaux, nationaux et européens. Elles demandent qu'on accorde plus de visibilité aux préoccupations des régions.

Le processus de consultation confirme la volonté d'établir un lien entre les personnes dont la vie et le travail sont intimement liés à la mer, notamment les marins et les pêcheurs, et celles qui travaillent dans des secteurs économiques apparentés. Cela confirme la possibilité de créer une responsabilité commune en ce qui concerne la durabilité. Citons par exemple le rôle séculaire des pêcheurs qui, mis en contact avec d'autres activités telles que le tourisme ou la protection de l'environnement, peut être élargi et redéfini.

Dans certains domaines, les parties prenantes attirent l'attention sur les avantages économiques de l'intégration. Les instruments permettant d'intégrer la collecte et l'utilisation des données peuvent se révéler particulièrement utiles. Les opérateurs soulignent la nécessité d'intégrer les systèmes et d'adopter des normes dans le domaine du contrôle et de la surveillance maritime. Les chercheurs mettent en évidence les avantages économiques d'une utilisation combinée d'instruments onéreux nécessaires à leurs travaux.

Si l'approche intégrée prête peu le flanc à la critique, certains opèrent toutefois une distinction entre l'approche et les instruments. Ils demandent que le développement d'une approche intégrée ne mène pas à trop de réglementation ou à trop de centralisation de la part de l'Union européenne. Un nombre non négligeable de personnes ayant répondu à la consultation indiquent qu'elles ne souhaitent pas que l'intégration de la politique ait une incidence sur les compétences existantes.

2.2. Qui fait quoi? Subsidiarité signifie responsabilité

Le Livre vert sur la politique maritime fait référence à la subsidiarité comme étant l'un des fondements de l'approche intégrée. Cela signifie que les décisions et les mesures doivent être prises aussi près que possible des personnes et des régions concernées et qu'il faut avoir recours aux compétences existantes dans le cadre de la prise de décision.

La réaction au Livre vert confirme ce que pensait la Commission, à savoir qu'une politique maritime européenne doit reposer sur la répartition actuelle des compétences dans l'UE. Le rôle de l'Union européenne est perçu comme étant un rôle de médiateur plutôt qu'un rôle d'«intégrateur».

La discussion sur l'aménagement du territoire en offre un bon exemple. De nombreuses parties prenantes de tous les secteurs conviennent de l'utilité d'un tel aménagement. La plupart précisent que l'aménagement du territoire est une compétence nationale, mais soulignent qu'il est indispensable d'assurer la continuité et la diffusion des bonnes pratiques au-delà des frontières.

La discussion sur les activités offshore des États en est un autre exemple. L'idée de «garde-côtes européens» ne séduit guère, mais il existe en revanche un intérêt pour une coopération entre les États membres afin d'atteindre des objectifs similaires sans toutefois opérer de transfert de compétences.

L'accent a été mis sur la nécessité d'une meilleure mise en œuvre et d'une interaction plus cohérente entre les politiques et les cadres juridiques existants. Cela signifie également qu'il faut accorder davantage d'attention à l'analyse d'impact. De plus, des parties prenantes ont demandé que des initiatives réglementaires spécifiques soient prises afin de combler des lacunes dans la législation européenne.

Le processus de consultation met en évidence la complexité des activités européennes axées sur la mer. C'est la raison pour laquelle il faut avoir une vue d'ensemble de la question et proposer des solutions adaptées, tenant compte des spécificités régionales, des besoins des parties prenantes et de leurs compétences.

Les régions côtières sont directement concernées par les politiques maritimes. Le taux de participation élevé des autorités locales et régionales révèle leur enthousiasme à apprendre les unes des autres, à partager leur expérience et à fournir des contributions.

Le secteur industriel plaide en faveur de moins de réglementation et de plus d'autorégulation. Il laisse entendre que l'autorégulation n'est peut-être pas toujours la panacée, mais que les effets positifs d'une récompense pour les bons résultats et les bonnes pratiques peuvent soutenir la mise en œuvre de règles existantes et ouvrir la voie à une amélioration des normes, qui seront ensuite généralement acceptées lorsqu'elles seront proposées.

Le processus de consultation montre l'importance de la mise en œuvre et de l'application des règles. Le sentiment d'être partie prenante et de partager une responsabilité commune peut améliorer la mise en œuvre et l'application des règles, ce qui permet de conclure que le principe de subsidiarité et la participation des parties prenantes joueront un rôle fondamental dans les futures initiatives de la politique maritime de l'Union européenne.

La discussion a montré que chaque partie prenante se sent propriétaire de sa pièce du puzzle maritime. La politique maritime européenne doit s'assurer que toutes les pièces du puzzle s'assemblent, mais elle ne doit pas refaire chaque pièce.

Pour conclure, on peut dire que le débat sur les compétences, en montrant l'engagement de chacune des parties concernées pour sa part de l'Europe maritime, confirme la thèse à la base du Livre vert. Une politique maritime européenne ne sera couronnée de succès que si elle exploite cet engagement – tout en veillant à ce que chaque partie assume sa part de responsabilité et éprouve le sentiment de participer au processus.

2.3. La planète bleue: des problèmes et des responsabilités à l'échelle mondiale

Le caractère mondial des activités maritimes, telles que le transport maritime et la pêche, est devenu apparent au cours du processus de consultation. Plusieurs parties prenantes estiment qu'il conviendrait que l'UE assure la promotion de mesures visant à protéger l'écosystème mondial, y compris la haute mer.

En l'espèce, la majorité des parties prenantes conviennent de la nécessité d'adopter des règles et normes multilatérales et de veiller à leur mise en œuvre et à leur application. Les points de vue divergent en revanche quant à la manière d'y parvenir. Certains insistent pour que l'élaboration des normes se fasse uniquement dans le contexte multilatéral et s'opposent à ce que l'UE soit la première à en élaborer. Mais un nombre non négligeable de parties prenantes estime également que l'Union européenne a un rôle important à jouer en tant que chef de file.

Tous s'accordent à penser qu'il est avantageux que l'UE donne l'exemple. Toutefois, les parties prenantes dont la compétitivité dépend de conditions de concurrence homogènes s'opposent à ce que l'UE prenne des mesures de réglementation avant l'adoption de mesures similaires par les instances internationales.

Le processus de consultation confirme que les aspects internationaux et multilatéraux des affaires maritimes sont incontournables. L'Union européenne doit tenir compte des organisations internationales et des règles qu'elles élaborent. Les parties prenantes acceptent une approche intégrée de cet aspect international de la politique maritime de l'UE, mais elles insistent sur la nécessité d'une discussion au cas par cas. Elles sont d'accord pour que les instruments et méthodes actuels servent de base et pour que des solutions supplémentaires soient élaborées, le cas échéant.

Montrer l'exemple signifie également adopter un comportement respectueux des règles lorsque des règles ont déjà été adoptées. Les parties prenantes précisent qu'il est également très important de renforcer la mise en œuvre et l'application des règles internationales par les États membres de l'UE et par les pays tiers. Cela a débouché sur des propositions de dialogue, de soutien et de renforcement des capacités, faites à des pays voisins de l'UE et à d'autres partenaires.

Une référence particulière a été faite à la politique européenne de voisinage, mais pas uniquement par les parties concernées par la Méditerranée. De nombreuses parties prenantes confirment l'affirmation contenue dans le Livre vert selon laquelle il est important que les États voisins participent aux travaux relatifs à une politique maritime intégrée.

Le processus de consultation corrobore donc la nécessité de prévoir un volet international dans la politique maritime européenne. Les parties prenantes veulent encore s'assurer que toutes les possibilités offertes par le système actuel sont pleinement exploitées avant d'essayer de nouvelles solutions.

2.4. Utilisation durable des ressources: le sens d'une bonne gestion

Le rapport explicite établi dans le Livre vert entre compétitivité et durabilité a été confirmé dans le processus de consultation. Ce processus a également montré que les parties prenantes savent que ce rapport doit être positif si nous voulons assurer une

utilisation continue des mers et des océans sans réduire leur valeur pour les Européens et pour l'humanité.

2.4.1. *Compétitivité*

Le processus de consultation montre combien la prospérité de l'Europe est tributaire de la disponibilité de services maritimes sûrs et efficaces. À l'heure de la mondialisation, cette efficacité est un élément essentiel pour la compétitivité de l'Union européenne.

Les parties prenantes conviennent que les services maritimes et les ports sont des secteurs à haut potentiel de croissance et des éléments clés de la stratégie de Lisbonne, qui vise à faire de l'Europe la puissance commerciale la plus compétitive du monde.

Les parties prenantes conviennent également que les prestations internationales et intérieures de l'UE dans le secteur maritime reposent sur la fourniture de produits d'une qualité supérieure et non sur des produits meilleur marché.

Le succès des entreprises du secteur maritime européen dépend de leur capacité d'innovation, qu'il s'agisse des chantiers navals, de la logistique, de la fabrication d'équipements ou de services connexes. Cette capacité d'innovation est également importante dans d'autres secteurs maritimes, tels que le tourisme, qui contribuent aussi à la bonne situation économique des régions côtières.

La communication entre les différentes industries du secteur maritime s'est améliorée grâce à la création de pôles d'activités maritimes («clusters») dans l'ensemble de l'Union européenne, ce qui a stimulé l'économie maritime.

Cela concerne également le secteur important de la science et de la recherche. La communauté scientifique a participé très activement à l'élaboration de propositions visant à établir des liens plus étroits entre, d'une part, les instituts de science et de recherche maritime et, d'autre part, le secteur de la technologie et de l'innovation.

Les technologies du futur, telles que les énergies renouvelables et, en particulier, les énergies éolienne et houlomotrice, seront des pierres angulaires d'une économie plus durable. Les marchés pilotes tels que les biotechnologies marines reposent sur un fondement scientifique solide.

La connaissance passe par les données. Le processus de consultation a révélé un large consensus en faveur de l'amélioration de la collecte et de l'utilisation des données (notamment en temps réel) concernant les mers et les océans, ainsi que sur les activités qui se déroulent sur et dans ceux-ci, mais aussi des données socioéconomiques et statistiques sur les régions côtières et sur l'économie maritime.

Les parties prenantes confirment que les normes sont une de leurs grandes préoccupations. Il faut des normes élevées afin d'assurer une qualité supérieure et, partant, la compétitivité, *mais aussi* des normes qui soutiennent la durabilité. Du côté de l'industrie, on précise que la compétitivité sur la base de normes élevées ne peut fonctionner que si ces normes sont appliquées universellement, assurant ainsi des conditions de concurrence homogènes. De plus, on rappelle que les approches

volontaires donnent parfois de meilleurs résultats que les réglementations contraignantes. De nombreuses parties prenantes précisent que pour obtenir des normes mondiales plus rigoureuses, il faudra peut-être que l'UE montre la voie. D'autres ajoutent que si certains opérateurs sont fiables, nombreux sont ceux qui ont moins de scrupules, et que l'application et le contrôle des règles demeurent une nécessité.

La consultation a également mis en évidence des effets involontaires de la réglementation tels que l'utilisation de navires traditionnels pour le tourisme ou le coût inutile payé par le secteur des transports maritimes européens parce que les déplacements d'un navire entre deux ports situés dans des États membres de l'UE sont toujours considérés comme des transports internationaux même lorsque la marchandise transportée est de la marchandise dédouanée sur le marché intérieur.

Qui dit normes plus rigoureuses dit également normes plus rigoureuses en ce qui concerne la qualité du personnel. De nombreux opérateurs européens se distinguent par le personnel qu'ils recrutent et par les bonnes conditions de travail qu'ils proposent, mais il est possible d'améliorer la situation du personnel du secteur maritime pour atteindre un autre objectif: des emplois de qualité supérieure pour un personnel de qualité supérieure. Les parties prenantes ont indiqué qu'il fallait améliorer les compétences et la formation et qu'il serait souhaitable de combiner les compétences maritimes traditionnelles et modernes. Les avis divergent quant à la question de savoir s'il est justifié que des secteurs maritimes soient exclus de la législation sociale de l'UE et, dans l'affirmative, lesquels, mais tous conviennent de la nécessité de contribuer à la mise en place de conditions de concurrence homogènes dans le secteur à l'échelle mondiale et sur le rôle que la réglementation européenne peut jouer dans ce contexte.

Un grand nombre de contributions soulignent qu'une mobilité intersectorielle, soutenue par des formations et des qualifications axées sur les besoins de ce secteur, et des perspectives d'emploi plus attrayantes et multisectorielles sont essentielles pour maintenir la compétitivité des secteurs maritimes européens.

L'indépendance des opérateurs économiques est avancée comme argument pour expliquer l'opposition à un soutien public des activités économiques. Les parties prenantes insistent toutefois sur la nécessité de disposer d'un cadre de travail approprié - et apprécient l'appui des autorités publiques en faveur notamment de normes plus strictes - pour assurer le maintien de conditions de concurrence homogènes et récompenser les bons comportements ou les mesures en faveur de la Communauté.

2.4.2. *Développement durable*

Il est généralement admis qu'il faut établir des zones marines protégées, mais leur désignation, en revanche, suscite la controverse. Chaque partie veut faire prévaloir son point de vue, ce qui confirme la nécessité d'une coordination et d'une planification en amont en matière d'aménagement du territoire.

L'état du milieu marin est très préoccupant. Il est menacé par le degré d'exploitation des ressources biologiques, par la surpêche et par le changement climatique.

L'interface entre les océans et le climat est considérée comme une partie fondamentale de la politique climatique de l'UE.

Le développement de biotechnologies bleues ou d'autres utilisations de ressources génétiques est perçu comme une chance, montrant la nécessité d'une approche intégrée liant recherche, durabilité et adoption de règles à l'échelle internationale.

Les parties prenantes précisent que des sources terrestres sont responsables de près de 80 % de la pollution marine et demandent que de nouvelles mesures soient prises pour lutter contre ce phénomène. Les organisations intéressées par la Baltique insistent tout particulièrement sur ce point. De nombreuses parties prenantes demandent que les risques que présentent pour l'environnement des héritages tels que les épaves ou les restes de munitions de guerre soient pris en considération dans la planification de nouveaux projets.

Certaines d'entre elles soulignent l'importance de la stratégie thématique pour le milieu marin, pilier environnemental de la politique maritime de l'UE. L'attention est attirée sur la nécessité d'adopter la proposition de directive sur la stratégie marine dans les meilleurs délais.

Les parties prenantes mentionnent aussi l'importance du lien entre les instruments environnementaux existants et la mise en œuvre de la stratégie thématique pour la protection et la conservation du milieu marin. La cohérence et la compatibilité sont considérées comme des éléments essentiels à la mise en œuvre de tous ces instruments. Certaines parties intéressées attirent l'attention sur la nécessité d'aller au-delà de la stratégie thématique pour le milieu marin afin d'embrasser un éventail plus large d'objectifs en matière de protection de l'environnement, tandis que d'autres veulent s'assurer que les analyses d'impact des mesures et réglementations en faveur de l'environnement tiennent dûment compte des priorités économiques.

Pour assurer une gestion durable des mers et des espaces côtiers, il faut travailler sur la base des écosystèmes et des écorégions. Les parties prenantes soulignent la nécessité d'une coopération entre les régions côtières et les États membres limitrophes, mais aussi avec les pays voisins. Les caractéristiques de chaque écosystème et de chaque région doivent être prises en considération. Le rôle fondamental des conventions sur les mers régionales est confirmé.

Les opérateurs soulignent les avantages environnementaux que présentent la navigation et les possibilités d'utilisation accrue des transports par voies navigables intérieures et l'intermodalité par rapport aux autres modes de transport. Toutefois, ils reconnaissent que la pollution atmosphérique due aux navires, la pollution résultant du démantèlement des navires et la pollution causée par les navires en mer sont des sujets préoccupants, à propos desquels ils s'entendent sur les objectifs à atteindre, mais non sur les solutions à adopter. Ils sont favorables à des solutions internationales, acceptant ainsi tacitement que cela puisse engendrer des retards ou des solutions moins efficaces.

Les autorités régionales, en particulier dans les régions périphériques, savent qu'il faut préserver le littoral et la santé des écosystèmes marins pour assurer la prospérité et la durabilité de secteurs tels que le tourisme et la pêche – qu'il s'agisse du secteur industriel ou de celui des loisirs.

De nombreuses voix se font entendre en faveur d'une meilleure intégration des préoccupations environnementales dans la politique de la pêche combinée à une meilleure intégration de la pêche dans la politique maritime. Les parties prenantes précisent également que les avis scientifiques doivent être mieux pris en considération lors de l'établissement des quotas pour les stocks de poissons faisant l'objet d'une exploitation commerciale et que l'approche fondée sur les écosystèmes doit être mieux suivie. Pour assurer une gestion durable de la pêche, il faut un système moderne et efficace de surveillance, de suivi et de mise en œuvre. En établissant un lien entre la recherche environnementale et la recherche dans le domaine de la pêche, on devrait obtenir des résultats plus efficaces et plus durables. Les parties prenantes indiquent qu'il faut améliorer la compréhension des conséquences de l'aquaculture sur l'écosystème en général.

La nécessité d'une meilleure formation, de meilleures conditions de travail et de meilleures perspectives d'emplois pour les pêcheurs est un autre aspect abordé. Sans amélioration dans ces domaines, les parties prenantes estiment qu'il n'est pas réaliste d'envisager une approche durable de la pêche. La solution des grands problèmes internationaux, tels que la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, est liée tant à l'emploi, qu'aux conditions de travail et à l'application des réglementations.

De nombreuses parties prenantes demandent que des outils permettant d'évaluer les conséquences transectorielles et environnementales des activités économiques soient élaborés afin de permettre une organisation et une planification plus durables de ces activités. Elles sont également nombreuses à souligner que le secteur est de plus en plus exposé aux risques du changement climatique et à ses conséquences.

2.5. Gestion maritime: des outils communs pour une politique commune

2.5.1. Aménagement du territoire

Les parties prenantes soulignent la nécessité d'une planification et d'une gestion coordonnées des utilisations concurrentes des mers. En raison de l'activité économique croissante et de plus en plus interactive, et du nombre de plus en plus important d'instruments utilisés pour assurer la durabilité, il sera encore beaucoup plus difficile, en l'absence d'outils de planification et de gestion intégrés, de parvenir à assurer le développement durable de notre relation avec les mers et les océans. La plupart des parties prenantes s'accordent à dire que l'aménagement du territoire maritime serait un bon outil à utiliser dans l'ensemble de l'UE, mais que cette compétence devrait rester nationale.

Cela étant, les points de vue varient dans une large mesure en ce qui concerne le concept, son champ d'application et ses liens avec les instruments existants (gestion intégrée des zones côtières et directive sur la stratégie marine, par exemple). La plupart des parties prenantes conviennent que l'approche fondée sur les écosystèmes devrait être à la base de la planification et de la gestion des activités maritimes.

2.5.2. *Données et surveillance*

L'initiative concernant l'établissement d'un réseau européen de données est généralement bien accueillie et de nombreuses propositions ont été faites concernant les aspects pratiques de cette tâche.

Une suggestion consiste à rendre les données disponibles par l'intermédiaire d'un outil interactif informant les citoyens européens sur tous les aspects des relations entre l'Europe et ses mers. De plus, les données relatives à la localisation des sites d'héritages, par exemple, permet également de réduire le risque pour les développeurs, qui peuvent planifier les sites à éviter ou à traiter.

Une surveillance et un contrôle plus efficaces du trafic maritime peuvent assurer l'application des règles. Très peu de parties prenantes contestent le fait que des économies peuvent être réalisées grâce à la normalisation, l'interconnexion et la communication entre les systèmes sectoriels existants.

2.5.3. *Financement*

Le processus de consultation a souligné la difficulté d'identifier les parties des dépenses structurelles de l'UE qui contribuent à la réalisation des objectifs de la politique maritime.

C'est la raison pour laquelle les acteurs régionaux, y compris le Comité des régions, demandent l'adoption d'approches spécifiques et ciblées en matière de financement des régions côtières, fondées sur une meilleure transparence, et l'établissement d'un lien entre les instruments financiers existants, le tout sous la direction d'un Fonds côtier européen.

2.6. **Les Européens et la mer: participation et engagement**

Le processus de consultation sur la politique maritime de l'Union européenne a suscité chez les parties prenantes du secteur des affaires maritimes un intérêt dépassant toutes les espérances.

Les contributions plaident en faveur d'une consultation et d'un dialogue, mais aussi d'une meilleure information de toutes les personnes concernées par la politique maritime.

Les acteurs économiques sont favorables au principe d'une approche intégrée et espèrent que cette approche mènera à plus de transparence et d'efficacité dans l'élaboration des politiques et dans l'activité de réglementation au sein de l'UE. Ils inscrivent l'élaboration d'une politique maritime intégrée sur la toile de fond d'une économie maritime florissante et de transports maritimes et d'une activité portuaire en pleine croissance, et demandent que des liens étroits soient établis entre les secteurs et les activités connexes sous la forme de pôles d'activités («clusters»), y compris à l'échelle européenne.

Les régions manifestent beaucoup d'enthousiasme à l'idée d'une approche intégrée. Elles soulignent le rôle des régions côtières, lesquelles sont à la fois les hôtes de l'économie maritime, une partie de l'environnement côtier et maritime, et des zones tributaires d'une gestion côtière durable. Elles espèrent tirer des avantages, d'une part,

du lien établi entre l'action menée à l'échelle européenne et les activités dans les régions côtières et, d'autre part, du renforcement de la participation des gouvernements des États membres dans ce processus.

Les États membres sont favorables au principe d'une gestion intégrée des affaires maritimes. Ils envisagent la proposition d'une politique maritime intégrée dans le cadre de leur intérêt à assurer un développement stable et durable de leur économie maritime et de leurs régions côtières. Ils souhaitent qu'une nouvelle politique maritime mette en place des processus bien huilés, jouant le rôle de catalyseur de bonnes pratiques.

Les institutions européennes sont totalement favorables à cette approche et s'efforcent de surmonter les contraintes sectorielles dans leurs procédures pour pouvoir donner une réponse coordonnée au Livre vert. Elles inscrivent le projet d'une politique maritime européenne dans le contexte de la mondialisation, d'une utilisation croissante des mers et des océans, du changement environnemental et climatique et de la nécessité pour les communautés des régions côtières et maritimes d'être pleinement associées au processus. Certaines des propositions des institutions vont au-delà de ce que prévoit le Livre vert.

Les réponses des citoyens et de la société civile sont mitigées. Certains craignent que l'UE s'approprie des compétences nationales ou locales mais, dans l'ensemble, les réponses reçues montrent que le public se préoccupe de l'écosystème marin de la planète et qu'il a l'impression que l'action des gouvernements est insuffisante pour faire face aux pratiques nuisibles à cet écosystème.

Les ONG environnementales demandent à l'UE de prendre des mesures pour l'aménagement du territoire maritime et côtier afin d'assurer la mise en œuvre d'une gestion fondée sur les écosystèmes. L'intégration des politiques sectorielles est un moyen d'assurer l'intégration des objectifs environnementaux dans tous les secteurs. Les intéressés soulignent systématiquement la nécessité de faire entendre leur voix tout au long du processus, y compris au cours de l'élaboration et de la mise en œuvre futures de la politique maritime de l'Union européenne.

Le lancement de la consultation sur la politique maritime a également éveillé l'intérêt de ceux qui souhaitent prendre connaissance et diffuser des informations sur les mers et les océans. Une meilleure compréhension par les citoyens européens de ce qui se passe sur nos côtes et au-delà est perçue comme un élément de soutien, tant pour nos économies maritimes, dont la bonne santé est tributaire de leur attrait, que pour notre environnement marin, dont la préservation dépend de la sensibilisation des citoyens à cette question. Toutefois, tout le monde s'accorde à dire qu'il faut améliorer l'image globale des secteurs maritimes. De nombreuses idées ont été avancées concernant l'organisation d'échanges de bonnes pratiques, l'organisation de conférences, la participation d'experts du monde maritime, tels que les pêcheurs, ou la mise sur pied de petits projets visant à informer les communautés locales ou les touristes.

En conclusion, le processus de consultation a suscité une multitude d'idées et un désir de participer à un projet qui s'inscrit dans le long terme et qui repose sur l'apprentissage et le développement permanent. Ce processus a non seulement introduit une nouvelle approche intégrée pour la gestion de nos mers, mais il a aussi ouvert la voie à une nouvelle manière d'élaborer les politiques.

«Le débat politique sur l'élaboration d'une politique maritime de l'Union européenne est, à ma connaissance, la meilleure occasion qui ait jamais été offerte de faire comprendre à la société l'importance mondiale et locale que revêtent les océans et les résultats de la recherche et de l'innovation marine» - Dr Peter Heffernan, Chief Executive, Irish Marine Institute, Galway.