

# Présidence française de l'Union européenne et politique maritime

Même si la présidence de l'Union est un moment important pour un État membre, elle n'est pas pour autant la fenêtre de tir la plus opportune pour faire avancer les dossiers que celui-ci juge prioritaires. La réussite d'une fonction présidentielle varie avec la capacité d'arbitrage et de recherche du juste compromis permettant à des États aux volontés contradictoires de se rallier à un dispositif commun. L'État qui préside doit plus qu'un autre mesurer ses ambitions à l'aulne de l'obligation morale dans laquelle il se trouve de faire avancer la construction européenne.

La fonction présidentielle est toutefois dotée de moyens importants pour faire avancer les dossiers : choix des priorités du semestre, établissement de la feuille de route, représentation de l'UE, relations permanentes sur les sujets choisis avec les autres États membres, médiation...

Le monde maritime n'attend pas de la présidence française une obligation de résultats mais de moyens, de façon à ce que la construction d'un environnement européen propice au développement des activités maritimes progresse sur tous les fronts.

Au risque de se répéter, rappelons les grands axes :

- Souligner l'importance du fait maritime pour la prospérité de l'Europe.
- Consolider l'échelle européenne des grands dossiers maritimes : persévérance dans l'effort de sécurité et de sûreté maritimes ; mobilisation sur le volet social des activités maritimes et à ce titre, ratification exemplaire par les États membres de la Convention du travail maritime 2006.
- Développer la recherche marine : dans les énergies renouvelables (l'Institut Français de la Mer, dans sa contribution au Livre vert de la Commission européenne sur la politique maritime de l'Union européenne aspire à une initiative européenne spécifique de financement de R&D) ; dans les sciences fondamentales du milieu océanique.
- Encourager le mer-routage multimodal intra-européen.
- Susciter et soutenir au niveau communautaire les initiatives permettant de former et de recruter un plus grand nombre de cadres navigants européens du transport maritime international.
- Impliquer l'ensemble des États membres dans les efforts de défense communs consentis par la France et le Royaume-Uni.

Dans le cadre de ces grands axes, des mesures ponctuelles ciblées doivent être soumises à l'attention de nos partenaires de l'UE.

### *Coordination européenne de l'action de l'État en mer*

Les États membres n'ont pas accepté, en dépit des efforts français, la mise en œuvre de la responsabilité de l'État du pavillon telle qu'elle se décline dans le paquet *Erika* III formalisé par la Commission européenne. L'importance qu'il faut attacher au principe de libre circulation des pavillons sur mer, point majeur de la souveraineté nationale, ne peut être remise en cause. L'objectif visé d'inscrire cette responsabilité dans la convention SOLAS de l'OMI, ne peut toutefois être

contesté sur le fond. Une formule rédactionnelle sur laquelle la majorité sinon l'ensemble des États membres doivent se retrouver, est à proposer. La France a toute légitimité pour insister sur ce dossier et poursuivre patiemment son combat pour que naisse une nouvelle ère de responsabilité, alors que ces dernières années avec les paquets *Erika I* et *Erika II*, des progrès majeurs ont été déjà faits à Bruxelles sur le front de la sécurité maritime.

Dépassant la seule problématique de sécurité, englobant à la fois la question de la surveillance de la pêche européenne et l'exigence de sûreté, le moment est venu de favoriser une coopération de niveau européen en matière de surveillance maritime. La France est d'autant plus fondée à soumettre à l'attention de ses partenaires un projet de constitution d'un réseau européen de surveillance maritime, qu'elle a à proposer la propre expérience qu'elle acquiert à chaque phase de développement de Spositionav.

Il est sans doute également temps de lancer une réflexion sur une réelle gouvernance européenne de la mer en s'appuyant sur les expériences croisées de l'Allemagne, de la Grèce, du Danemark, du Royaume-Uni et bien sûr de notre pays. Les structures actuelles de la Commission éclatent les responsabilités dans ce domaine et ne donnent pas une lecture politique claire de l'action conduite par Bruxelles. Il en est ainsi de la politique de concurrence dans le transport maritime soumise aux interventions parfois divergentes de deux directions relevant chacune de son propre commissaire. Une politique maritime intégrée, si elle n'est pas que parole mais objectif à atteindre, exige une structure de gouvernance adaptée alors même que se créent des organes d'exécution concernés par la question maritime : agences européennes compétentes en matière d'immigration, de pêche, de sécurité.

### ***Politique européenne de la filière maritime***

L'armement européen au commerce ne peut répondre à des enjeux majeurs qu'avec le concours d'une action commune au niveau européen. C'est le cas de la réponse à la question de la pollution atmosphérique par le transport maritime où une position commune à l'Organisation maritime internationale doit être arrêtée. C'est le cas également d'une politique concrète de soutien à l'investissement dans les autoroutes de la mer.

La filière portuaire européenne manque d'une directive en mesure de formaliser une règle de conduite commune de bonnes pratiques bannissant les corporatismes et peine de ne pouvoir se développer pour mieux répondre aux besoins de l'économie d'une Europe élargie face à une politique environnementale désordonnée gelant les projets en cours.

Une initiative de la présidence française serait opportune. Elle compléterait les trois dossiers actuellement portés par la Commission :

- directive sur les aides d'État aux investissements portuaires ;
- instauration d'un dialogue social au plan européen concernant principalement les personnels d'exploitation des ports ;
- suppression des pratiques douanières obsolètes propres au cabotage maritime entre États membres qui traitent la marchandise qui prend la mer comme si elle sortait d'Europe puis y rentrait.

La présidence française arrive à un moment particulièrement favorable pour la construction navale. Il est en effet temps de donner une impulsion nouvelle à LeaderShip 2015, premier exemple de politique sectorielle à long terme soutenue par la Commission, considérée comme une réussite. Dans une deuxième phase à lancer, il s'agit non seulement d'actualiser la politique initiée en 2003 en intégrant des objectifs plus ambitieux, mais également d'associer les États membres intéressés à

ce processus. Parmi ces objectifs, deux méritent d'être cités :

- la « réglementation stratégique » pour développer un différentiel de compétitivité des entreprises européennes;
- la diversification des chantiers navals grâce à leurs technologies polyvalentes vers des filières industrielles émergentes : énergies maritimes renouvelables, dessalement d'eau de mer.

La France est - sans doute - l'État membre qui paye le plus fort tribut à la défaillance du volet sécurité maritime de la politique commune des pêches. Après tant de lustres de Programmes d'orientation pluriannuelle (POP) aveugles, un plan de sécurisation du travail à la pêche par une politique commune de rajeunissement des flottes et d'accompagnement social des évolutions structurelles relève d'une ardente obligation des instances de l'UE.



La présidence française de l'UE est l'occasion de réaffirmer et de démontrer que la croissance de l'économie maritime européenne est une priorité et que l'Europe doit consolider son premier rang mondial. Elle est en mesure de promouvoir un projet maritime commun.

La première présidence française de l'UE du XXI<sup>e</sup> siècle doit contribuer à ce que siècle qui s'annonce comme celui du maritime, s'annonce également comme celui du maritime européen.

**Francis Vallat**  
**Président de l'Institut Français de la Mer**