

Communiqué de presse du 11 octobre 2007

La nouvelle politique maritime intégrée de l'Union Européenne

(Communication de la Commission européenne du 10 octobre 2007)

Il faudrait vraiment être de mauvaise foi pour ne pas se réjouir, sur le fond comme dans l'esprit, du document de la Commission européenne, ou encore pour contester la notion de *nouvelle politique maritime intégrée* que quasiment tous, États membres, administrations et entreprises, ont approuvée lorsque l'idée en a été formulée pour la première fois par le Président Barroso, puis a commencé à être approfondie avec le Livre vert et toutes les contributions qui ont suivi.

Les 10 éléments du programme de travail sont incontestables tant dans le principe que dans leur énoncé, comme le sont en général (et sous bénéfice d'inventaire réfléchi) les « résolutions » et intentions plus détaillées... On peut en outre espérer que le réalisme est et sera au rendez-vous, comme semble d'ailleurs le démontrer le chapitre « Réseau européen de surveillance maritime » qui s'inscrit bien dans la volonté française de favoriser concrètement l'obtention des résultats les plus efficaces possible dans la protection des eaux et côtes européennes plutôt que de s'enliser dans un débat théorique sur des schémas qui ne sont pas mûrs et pas adaptés en Europe.

Maintenant tout l'art est d'exécution. Il faudra donc veiller à ce que progresse effectivement ce nouveau « paquet » d'une exceptionnelle envergure, comme d'ailleurs ne devront pas être oubliés - à un autre niveau certes - les multiples points positifs du « troisième paquet » dit *Erika III*... qui tardent à voir le jour.

Autre préoccupation incontestable : il faudra évidemment procéder de façon à ce que la compétitivité de la « place économique européenne » et ses standards sociaux ne soient pas affaiblis mais au contraire améliorés par cette nouvelle politique, ce qui suppose - en plus d'une politique maritime intégrée et donc mieux gérée économiquement - que des efforts et orientations de même nature soient « exigés » du reste du monde et notamment que la Convention du travail maritime

2006 de l'OIT, qui permet le contrôle des normes sociales par les États du port, soit mise œuvre dans les meilleurs délais...

De même, la notion « d'espace maritime européen sans barrière » doit être précisée et un calendrier réaliste travaillé avec les États membres (le « principe de subsidiarité » restant probablement l'une des clefs, de même à horizon prévisible que le maintien de certaines prérogatives régaliennes des États tant que des « garanties » incontestables d'application loyale des normes européennes ne seront pas assurées). L'Europe doit être ouverte mais non offerte à tout venant moins scrupuleux qu'elle.

Enfin il importe de souligner que pour la première fois à un tel niveau est affirmée la reconnaissance très claire que malgré ses avantages écologiques « le transport maritime est toujours [outrageusement] désavantagé par rapport aux autres modes de transport ». On le savait bien sûr, mais c'est autre chose de l'afficher et de vouloir s'y attaquer.

Inutile d'ajouter que l'Institut Français de la Mer (comme le Cluster Maritime Français bien sûr) ne peut qu'être profondément satisfait de voir consacrée dans un texte de cette importance la notion de Cluster transversal.

