

Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018

2009/2095(INI) - 23/03/2010

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport d'initiative de Peter van DALEN (ECR, NL) sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018, en réponse à la communication de la Commission sur le même sujet.

Le rapport insiste sur l'importance du secteur du transport maritime pour l'économie européenne non seulement en tant que moyen de transport de personnes, de matières premières, de marchandises et de produits énergétiques, mais également en tant que noyau d'un pôle plus large d'activités maritimes telles que l'industrie navale, la logistique, la recherche, le tourisme, la pêche et l'aquaculture, et l'éducation. Les députés souhaitent que les politiques maritimes de l'UE soient désormais conçues à l'échelle d'une « **mer européenne unique** » et demandent à la Commission de développer une politique européenne de transport maritime au sein d'un espace maritime commun.

Marché : les députés demandent à la Commission de poursuivre sa **lutte contre les abus des pavillons de complaisance**. Les États membres sont invités à encourager l'utilisation de leur pavillon et à soutenir leurs pôles d'activité maritimes à terre, en accordant, par exemple, aux navires des avantages fiscaux.

La commission parlementaire est d'avis que le secteur maritime doit être soumis, en principe, à la **réglementation sur les aides d'État**. Elle souligne que les aides d'État doivent soutenir exclusivement les industries maritimes européennes qui ressentent l'obligation de satisfaire aux critères sociaux, de promouvoir l'emploi et de former du personnel en Europe tout en garantissant la compétitivité mondiale du transport maritime européen.

Les députés considèrent que les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (qui expirent en 2011) doivent être maintenues et prorogées. Ils demandent à la Commission de présenter en 2010 les nouvelles règles annoncées en matière d'aides d'État pour le transport maritime et de présenter les lignes directrices sur les aides d'État pour les ports.

La Commission est en outre invitée à : i) prendre en considération plus qu'auparavant, lors de la prochaine révision des orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, le transport maritime et ses structures terrestres ; ii) encourager le transport maritime à courte distance.

Domaine social : le rapport insiste sur le besoin de mettre en œuvre des formations tout au long de la vie, ainsi que des mesures de reconversion à destination des gens de mer et de terre à tous les niveaux, afin de **renforcer les qualifications professionnelles et les compétences de la main d'œuvre**. Les États membres, dans le cadre des conventions internationales, sont invités à améliorer et à moderniser les programmes déjà existant de formation.

La commission parlementaire insiste sur le fait que les **gens de mer issus de pays tiers** doivent satisfaire à des critères de formation adéquats et appelle les compagnies d'armement et les inspections nationales à garantir et contrôler que tel soit le cas. Elle invite les États membres à encourager l'emploi de gens de mer européens dans leur propre flotte et à créer des installations suffisantes pour empêcher la migration des gens de mer hors de l'UE.

Les députés soulignent que la dimension sociale et les **conditions de travail** des marins européens sont intimement liées à la compétitivité de la flotte européenne. Ils encouragent l'échange de bonnes pratiques en matière de conditions d'emploi et de normes sociales, ainsi que l'amélioration des conditions de vie à bord des navires, notamment en développant les technologies de l'information et de la communication, en améliorant l'accès aux soins de santé, en renforçant les normes de sécurité et la formation.

Environnement : le rapport reconnaît que des progrès considérables doivent être réalisés dans la **réduction des émissions** d'oxyde de soufre, d'oxyde d'azote, de particules fines (PM10) et de CO2. Il insiste sur le fait que ce secteur est en mesure de contribuer à la lutte contre les émissions nocives et le changement climatique. A cet égard, les investissements publics et privés dans la recherche et le développement se révéleront particulièrement intéressants.

Les députés soulignent que des mesures de réduction doivent être adoptées rapidement et mises en œuvre **de manière contraignante** via l'Organisation maritime internationale (OMI) afin de limiter les distorsions de concurrence, mais que cela ne doit pas empêcher l'UE de prendre des initiatives de réduction applicables aux flottes de ses États membres. Les États membres sont invités à exploiter davantage la possibilité d'établir des **zones maritimes de contrôle des émissions**.

Le rapport déplore le fait que le sommet sur le changement climatique de Copenhague n'ait pas débouché sur des conclusions relatives à la réduction des émissions dans le secteur maritime, mais souligne également qu'il faut continuer à chercher des **solutions internationales pour réduire les émissions**. Il invite les États membres à agir afin que l'OMI reçoive un mandat pour les prochaines négociations mondiales sur le climat, avec des objectifs chiffrés de réduction pour le transport maritime.

La commission parlementaire appuie les mesures permettant des **reports modaux en faveur du transport maritime** afin de désengorger les axes routiers. Elle espère la mise en place rapide et étendue, dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée, d'autoroutes de la mer. Elle s'inquiète toutefois d'un possible recul du transport maritime à courte distance au profit du transport routier comme conséquence de la limite d'émissions de soufre de 0,1% prévue à partir de 2015 dans les zones de contrôle des émissions de soufre de la mer du Nord et de la mer Baltique. La Commission est invitée à présenter une analyse d'impact à ce sujet au Parlement le plus rapidement possible, au plus tard pour la fin 2010.

Les députés considèrent que tous les modes de transport, y compris le transport maritime, doivent progressivement internaliser leurs coûts externes. Ils appellent la Commission et les États membres à chercher d'autres instruments, comme l'introduction d'une **taxe sur le combustible de soute** ou le concept des « **ports écologiques** » dans lesquels les bateaux propres ont la priorité et/ou paient moins de taxes portuaires. Ils insistent pour que la Commission, dans le cadre de sa politique de recherche et de développement, donne la priorité à l'innovation en matière de **technologies renouvelables**, tels que le solaire et l'éolien, pour l'équipement des navires.

Sécurité : le rapport se félicite de l'adoption du troisième paquet législatif sur la sécurité maritime et invite les États membres à le mettre rapidement en pratique. Il soutient la modification du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port, qui remplace le contrôle régulier par un **contrôle basé sur les risques**, afin de cibler effectivement les navires qui présentent toute une série de manquements. Les députés plaident également pour un contrôle rigoureux de la construction, notamment de la **qualité de l'acier utilisé**, ainsi que de la conception et de l'entretien des bateaux.

La commission parlementaire appelle les inspections nationales à **collaborer plus étroitement lors de l'échange de données** sur les navires et les cargaisons afin de réduire les charges réglementaires mais d'accroître l'efficacité des contrôles. Elle réclame la mise en place rapide d'un **système intégré de gestion**

de l'information en utilisant les ressources déjà disponibles, en particulier SafeSeaNet. La Commission est invitée à mettre rapidement en œuvre un système de surveillance transfrontalière et transsectorielle sur l'ensemble du territoire de l'UE.

Conscients du danger que représentent les actes de **piraterie en mer**, notamment dans la région de la Corne de l'Afrique et dans les eaux au large de la Somalie, les députés demandent à tous les armateurs de s'associer aux initiatives publiques susceptibles de les protéger contre les pirates, sur le modèle d'Atalante, première opération navale fructueuse menée par l'UE.

Le rapport souligne que le transport maritime est un secteur mondial et que **les accords en la matière doivent être conclus de préférence à l'échelle mondiale**. Les États membres devraient dès lors fournir davantage d'efforts afin de ratifier et d'appliquer les conventions de l'OMI qu'ils ont signées.

Les députés insistent enfin sur le besoin **d'accélérer la modernisation et l'augmentation des capacités des infrastructures portuaires** en prévision de la hausse attendue du volume des marchandises transportées par voie maritime. Ils rappellent qu'à cette fin des investissements massifs devront être réalisés et qu'ils devront respecter des règles de financement permettant d'assurer une concurrence loyale entre les ports européens. La Commission est invitée à veiller à ce que le cadre réglementaire soit cohérent à cet égard.