

I

(Résolutions, recommandations et avis)

AVIS

COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN

487^e SESSION PLÉNIÈRE DES 13 ET 14 FÉVRIER 2013

Avis du Comité économique et social européen sur le thème «Industries nautiques: une mutation accélérée par la crise» (avis d'initiative)

(2013/C 133/01)

Rapporteur: **M. IOZIA**

Corapporteur: **M. PESCI**

Le 12 juillet 2012, le Comité économique et social européen a décidé, conformément à l'article 9, paragraphe 2, de son règlement intérieur, d'élaborer un avis d'initiative sur le thème suivant:

«Industries nautiques: une mutation accélérée par la crise».

La commission consultative des mutations industrielles, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 22 janvier 2013.

Lors de sa 487^e session plénière des 13 et 14 février 2013 (séance du 13 février 2013), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 70 voix pour et 2 abstentions.

1. Conclusions et recommandations

1.1 Le nautisme, c'est-à-dire le fait d'aller sur l'eau pour le plaisir, que ce soit en utilisant une embarcation (bateaux à voile ou à moteur, canoë, kayak, ou autre), soit dans le cadre d'activités nautiques variées (planche à voile, kitesurf, plongée sous-marine, pêche récréative, etc.) est pratiquée en Europe par toutes les classes sociales depuis de nombreuses années. En ce sens, le nautisme européen n'est pas seulement considéré comme un loisir estival, mais contribue à développer et communiquer des valeurs sportives, culturelles, environnementales et sociales. En ce sens, le nautisme populaire européen joue un rôle social important et étaye les valeurs de l'Union européenne.

1.2 Au moyen du nautisme, les jeunes générations en particulier peuvent apprendre le respect de la nature, la valorisation du travail en commun, la responsabilité; les jeunes peuvent ainsi socialiser, pratiquer une activité sportive amusante et au coût

raisonnable, connaître de nouveaux territoires grâce au tourisme nautique et accéder à des zones marines particulièrement riches. L'on reconnaît depuis peu au nautisme une fonction thérapeutique, qui s'adresse aux personnes handicapées, à celles qui ont perdu confiance en elles, et qui contribue à leur réinsertion et au recouvrement d'un sentiment de sécurité qu'elles ont perdu.

1.3 Le présent avis se fonde sur la constatation par le Comité économique et social européen (CESE) que le marché unique européen est encore imparfait en ce qui concerne le nautisme. L'audition publique qui a eu lieu en octobre 2012 durant le Salon nautique international de Gênes (Italie), avec la participation de représentants de la Commission et du Parlement européen, de l'industrie, des travailleurs, des utilisateurs et des consommateurs, des universités et des associations environnementales, a mis en relief les difficultés encore nombreuses qui existent dans le marché européen pour ce secteur. Le

CESE invite donc la Commission européenne à examiner les actions proposées dans le présent avis qui sont nécessaires pour achever le marché unique et lutter contre les barrières et autres restrictions qui subsistent encore au niveau national et international.

1.4 L'industrie nautique européenne a enregistré ces dernières années une chute verticale de la production, de l'ordre de 40 à 60 % selon les pays, ce qui s'est traduit par la perte de 46 000 emplois et une diminution du chiffre d'affaires de production de 3 à 4,5 milliards d'euros. Malgré cela, elle reste la plus importante industrie nautique au niveau mondial, qui voit son concurrent américain s'affaiblir et croître le rôle de nouveaux pays émergents tels que le Brésil, la Chine et la Turquie.

1.5 Le CESE juge indispensable de ne pas gaspiller ce patrimoine de compétences et de capacités novatrices, qui a permis aux entreprises de résister, en accroissant leur vocation aux exportations, mais presque exclusivement sur les produits haut de gamme.

1.6 La mer Méditerranée est la zone dans laquelle se concentre plus de 70 % du tourisme nautique mondial, entraînant des avantages très importants pour les pays côtiers. Ce tourisme est entravé par des réglementations nationales qui diffèrent entre elles, s'agissant par exemple de l'enregistrement des embarcations de plaisance, des certificats de conduite de bateaux, des mesures de sécurité ou de la fiscalité, pour citer les plus importants.

1.7 Le CESE, quoique conscient des diverses sensibilités existant dans les pays de longue tradition maritime, recommande à la Commission de trouver des solutions communes et estime qu'ils est dans l'intérêt particulier du secteur de commencer à voir appliquer le principe de non-discrimination directe ou indirecte qui régit le marché intérieur s'agissant de la circulation des biens, des services et des personnes.

1.8 En Europe, tandis que les exigences sécuritaires et environnementales pour la construction des unités de plaisance sont harmonisées au niveau européen, le cadre réglementaire de la plaisance pour ces mêmes unités varie notablement d'un pays à l'autre en ce qui concerne les conditions d'utilisation (certificat de conduite, immatriculation, règlements et équipements de sécurité, fiscalité, etc.). Ces différences nationales fragmentent le marché unique européen, suscitant la confusion pour les opérateurs économiques et les utilisateurs, mais aussi une certaine forme de concurrence déloyale. L'exemple le plus flagrant est certainement la mer Méditerranée, ou de l'Espagne à la Grèce, en passant par la France, l'Italie, la Slovénie et la Croatie, le nautisme est réglementé de manière différente dans chaque pays. Ces différences de traitement n'existent pas pour d'autres moyens de transport tels que l'automobile, le train ou l'avion.

1.9 Au cours d'une audition intéressante tenue lors du salon nautique international de Gênes, les représentants de l'industrie, dans ses diverses composantes, les représentants des travailleurs du secteur et les associations environnementales ont demandé unanimement et vigoureusement que l'Union européenne prenne des initiatives idoines pour soutenir les activités de l'industrie nautique.

1.10 Il s'agit d'un secteur pour la survie duquel l'innovation, la recherche et le développement sont essentiels et qui, à la différence de tant d'autres secteurs, ne demande pas de mesures extraordinaires ni d'aides économiques, mais exclusivement des initiatives et des actions propices à faire du marché unique européen dans ce domaine une réalité.

1.11 Le CESE partage les préoccupations des représentants du secteur nautique et demande à la Commission d'accompagner l'adoption de la révision de la directive 94/25/CE relative aux bateaux de plaisance d'une longueur maximale de 24 mètres d'initiatives supplémentaires à insérer dans un plan d'action spécifique. Il serait très utile de préparer un livre vert sur les mesures à adopter pour l'industrie nautique, en y associant toutes les parties intéressées, et en définissant ensuite un plan d'action qui soit cohérent avec les principes généraux d'une nouvelle politique industrielle européenne ⁽¹⁾ et d'une politique européenne pour un tourisme durable ⁽²⁾.

1.12 Le CESE souhaite attirer l'attention sur plusieurs thèmes qu'il convient d'affronter et de résoudre.

- Négocier avec les pays tiers, en particulier les États-Unis, la Chine et le Brésil, de nouvelles règles de **réciprocité** pour l'accès des produits européens à leurs marchés;
- Renforcer la surveillance des marchés afin d'éviter l'importation, en provenance de pays tiers, de bateaux de plaisance non conformes aux critères européens en matière de bruit et d'émissions, ce qui serait source de concurrence déloyale;
- Favoriser une formation homogène et continue qui permette de reconnaître les qualifications professionnelles acquises, en favorisant la mobilité du travail. Les forces sociales appellent de leurs vœux la création d'un passeport européen de la formation dans le secteur.

⁽¹⁾ Communication de la Commission européenne «Une industrie européenne plus forte au service de la croissance et de la relance économique» COM(2012) 582 final.

⁽²⁾ Communication de la Commission européenne «L'Europe, première destination touristique au monde - un nouveau cadre politique pour le tourisme européen» COM (2010) 352 final.

- Constituer une banque de données européenne sur les sinistres dans le secteur des activités nautiques et de plaisance, afin de pouvoir comprendre quels sont les risques liés à ces activités et d'adopter les règlements de sécurité et les normes les plus adaptées.
- Adopter des règlements de sécurité uniformes sur le territoire de l'Union, et en particulier dans les bassins maritimes comme la mer Méditerranée, la mer Baltique et d'autres mers européennes.
- Commander une étude technique pour revoir le système actuel des catégories de conception, comme l'a également demandé le Parlement européen dans le cadre de la révision de la directive 94/25/CE.
- Faciliter l'accès des industries nautiques aux fonds européens consacrés à la recherche, au développement et à l'innovation, comme c'est le cas des industries des autres moyens de transport.
- Promouvoir l'adoption et l'utilisation de normes internationales qui soient effectivement respectées. Les États-Unis, par exemple, participent à l'élaboration des normes ISO, mais ne les reconnaissent pas, pas plus qu'ils ne les utilisent au niveau national, leur préférant des normes américaines.
- Harmoniser les traitements fiscaux en matière de tourisme nautique dans le marché unique. Dans certains États membres, le taux de la TVA applicable aux tarifs portuaires et aux charters est aligné sur le taux réduit en vigueur dans l'industrie hôtelière, tandis que d'autres appliquent les taux normaux, ce qui induit un handicap évident et non justifié pour les opérateurs nationaux.
- Renforcer l'attraction du nautisme pour les jeunes générations, tant comme activité professionnelle que comme activité sportive et de loisir.

2. L'industrie nautique européenne

2.1 L'industrie nautique européenne représente aujourd'hui plus de 37 000 entreprises qui emploient directement 234 000 personnes et génèrent un chiffre d'affaires annuel qui s'est élevé à 20 milliards d'euros en 2011. 97 % d'entre elles sont de petites et moyennes entreprises. Les grands groupes, plus structurés, sont au nombre d'une dizaine environ. En 2008-2009, la crise économique et financière a provoqué une chute des ventes et de la production industrielle de l'ordre de 40 à 60 % en moyenne, phénomène qui a touché tous les segments de produits. Depuis 2009, la crise économique a provoqué la

perte de plus de 46 000 emplois et une contraction du chiffre d'affaires de production total du secteur qui est de l'ordre de 3 à 4,5 milliards d'euros. Un même pourcentage d'emplois ont été perdus dans les grandes entreprises et les PME. Les pertes d'emplois et la réduction du chiffre d'affaires ont principalement touché la composante industrielle du secteur (c'est-à-dire les chantiers navals et la fabrication d'accessoires et de composants). Les activités de service (location/affrètement de bateaux de plaisance, réparation et entretien, marinas et ports de plaisance), qui s'étaient largement maintenues jusqu'ici, ont commencé à ressentir les effets de la crise depuis cette année. Bien que la crise ait profondément modifié le paysage international, l'Europe reste toujours le leader mondial, alors que l'on assiste à un affaiblissement du concurrent américain et à la montée des pays émergents comme le Brésil, la Chine et la Turquie ⁽³⁾.

2.2 L'activité industrielle du secteur recouvre l'ensemble du secteur de production des chantiers navals, dont la gamme s'étend des petites unités jusqu'aux superyachts de plus de 100 m; mais le plus souvent, l'industrie nautique se consacre à la production d'embarcations d'une longueur maximale de 24 m (dont la construction est réglementée par la directive 94/25/CE). L'utilisation de ces unités est multiple: bateaux de plaisance; petits navires professionnels pour les garde-côtes, la police maritime et les douanes; petits navires à passagers utilisés dans les zones touristiques et les îles; navires spécialisés. L'industrie produit les équipements et les composants (moteurs et dispositifs de propulsion, équipements de pont, électronique et systèmes de navigation, voiles, peintures, ameublement intérieur, etc.), les accessoires nautiques (équipements de sécurité, textiles, etc.) et les équipements pour sports nautiques (plongée sous-marine, planche à voile, kitesurf, canoë-kayak, etc.).

2.3 Les activités de service sont nombreuses et diversifiées, puisqu'elles englobent la gestion et le développement des 4 500 marinas et ports de plaisance européens (qui offrent 1,75 million de places pour une flotte européenne de 6,3 millions de bateaux) ainsi que le commerce et l'entretien des bateaux, l'affrètement et la location maritime et fluviale (avec ou sans équipage), les écoles de navigation, les experts maritimes, les services financiers et d'assurance spécialisés dans la plaisance, etc.

2.4 Aujourd'hui, 48 millions de personnes pratiquent une activité nautique en Europe, dont 36 millions s'adonnent à la navigation (à moteur et à voile) ⁽⁴⁾. Le profil du plaisancier reflète bien les différentes catégories sociales de chaque pays; car bien qu'elles pâtissent souvent à tort d'une image que les médias associent exclusivement au luxe, les activités nautiques ne sont pas réservées à une élite sociale. On peut parler à juste titre surtout de «nautisme populaire».

⁽³⁾ Les données statistiques proviennent des statistiques annuelles du secteur nautique, publiées dans le *Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book (2007-2012)*.

⁽⁴⁾ Source: *European Boating Industry*, Association européenne de navigation de plaisance, *Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book*

2.5 En outre, l'on observe depuis une dizaine d'années un phénomène de hausse de l'âge moyen des plaisanciers conforme aux tendances démographiques européennes, ce qui est préoccupant pour l'avenir de l'industrie nautique.

2.6 Dans plusieurs pays européens, les entreprises nautiques et les fédérations sportives développent depuis plusieurs années, par l'intermédiaire de leurs associations, des initiatives visant à offrir des expériences nautiques aux jeunes générations. Ces diverses initiatives ont pour objectif de faire connaître le nautisme en tant qu'activité sportive et touristique, ainsi qu'en tant que secteur professionnel, en offrant à des apprentis et des étudiants des expériences professionnelles et des stages en entreprise. Ces initiatives nationales pourraient être dupliquées au niveau européen, par exemple en organisant des actions collectives de promotion du nautisme à l'occasion de manifestations telles que, par exemple, la Journée maritime européenne du 20 mai ⁽⁵⁾.

2.7 Avec 66 000 km de côtes, l'Europe est la première destination mondiale pour la navigation de plaisance. Essentiellement maritimes, les activités nautiques sont aussi pratiquées sur le continent et sont fortement développées dans certains pays, où elles s'exercent sur les 27 000 km de voies navigables intérieures et les lacs (l'Europe compte 128 lacs d'une superficie supérieure à 100 km²). En particulier, la mer Méditerranée concentre à elle seule 70 % de l'activité charter mondiale dans tous les segments de longueur.

2.8 L'industrie européenne est une industrie ouverte et compétitive dont la production fait pour deux tiers environ l'objet d'échanges au sein du marché intérieur, étant également exportée vers des marchés traditionnels comme les États-Unis, le Canada et l'Australie/la Nouvelle-Zélande. À la suite de l'effondrement de la demande dans ces pays, l'industrie européenne enregistre une augmentation constante de ses exportations vers les pays émergents d'Asie (principalement la Chine) et d'Amérique latine (le Brésil surtout), où la demande est forte, mais dont les pouvoirs publics s'efforcent de protéger et de développer l'industrie nationale. En Asie, les difficultés administratives et les formalités d'importation sont un facteur de dissuasion, pour les PME européennes notamment. Le marquage CE des produits européens n'est généralement pas reconnu et les chantiers doivent présenter leur propre documentation technique pour obtenir une homologation locale, ce qui pose de sérieux problèmes à l'industrie nautique européenne en termes

de protection de la propriété industrielle, représente des coûts exorbitants pour les PME et pousse les grandes entreprises à délocaliser.

3. Impact de la législation européenne sur l'industrie nautique

3.1 En 1994 a été adoptée la directive européenne concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives aux bateaux de plaisance (directive 94/25/CE), qui a permis d'harmoniser au niveau européen les exigences de sécurité des bateaux de plaisance d'une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres. Cette directive a été amendée en 2003 (directive 2003/44/CE) par l'adjonction de nouvelles exigences en matière environnementale (par exemple abaissement des limites d'émissions gazeuses et sonores des moteurs marins) et l'inclusion des «*personal watercraft*» (véhicules nautiques à moteur ou jet-skis) dans le champ d'application de la directive.

3.2 En l'espace de 15 ans, l'application de cette directive relative aux bateaux de plaisance a conduit à l'élaboration au niveau international de plus de 60 normes harmonisées EN-ISO qui s'appliquent aux bateaux et aux véhicules nautiques à moteur. Ces normes d'origine européenne ont aujourd'hui valeur de référence technique au niveau international. La directive 94/25/CE a également permis l'émergence d'un marché unique européen des bateaux de plaisance, facilitant ainsi les conditions d'exercice du commerce, de la concurrence et des échanges intra-européens. Le CESE demande à la Commission de faire des propositions cohérentes, pour permettre la création d'un marché unique européen des services nautiques assurant une convergence des conditions d'utilisation et de navigation en Europe.

3.3 La directive 94/25/CE est actuellement en cours de révision et fait l'objet de discussions entre le Parlement européen et le Conseil (proposition de directive COM(2011) 456 final). Les principaux aménagements portent sur une nouvelle baisse des limites d'émissions gazeuses des moteurs marins, l'obligation d'installer à bord des réservoirs ou des systèmes de traitement des eaux usées et l'alignement sur les prescriptions du nouveau cadre législatif européen pour la commercialisation des produits harmonisés (décision n° 768/2008 et règlement 765/2008/CE). Le CESE s'est prononcé favorablement sur cette proposition de révision ⁽⁶⁾.

⁽⁵⁾ La Journée maritime européenne 2013, qui aura pour thèmes le développement côtier et le développement du tourisme maritime durable, aura lieu les 21 et 22 mai à Malte, avec l'appui de la Commission européenne (DG Affaires maritimes).

⁽⁶⁾ Avis du CESE sur la «*Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur*», COM(2011) 456 final - 2011/0197 (COD), JO C 043 du 15.2.2012, p. 30.

3.4 Selon le CESE, la nouvelle directive fournit l'occasion de revoir le système actuel de classement des bateaux de plaisance. Elle prévoit en effet que les bateaux soient subdivisés en quatre catégories de conception en fonction de leur capacité à affronter certaines conditions météorologiques en mer (force du vent et hauteur des vagues). Le Parlement européen a demandé que la Commission européenne réalise une étude de nature technique sur l'opportunité et la possibilité de modifier le système actuel des catégories de conception, de manière à ce qu'il reflète la grande diversité des bateaux de plaisance aujourd'hui présents sur le marché, tout en fournissant à l'utilisateur des indications précises sur les caractéristiques du navire. Tant l'industrie nautique européenne que la fédération européenne des utilisateurs se sont déclarés favorables à l'initiative du Parlement européen (7). Le CESE invite la Commission à pourvoir à la réalisation de cette étude.

3.5 S'agissant des transports maritimes, la Commission européenne a entrepris de réviser la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers de plus de 24 m de long, construits en matériaux métalliques et destinés à effectuer des voyages nationaux. Mais aujourd'hui, la plupart de ces bateaux sont construits en matériaux autres que l'acier (en fibre de verre et en matériaux composites notamment) et relèvent donc de la législation nationale. Selon le CESE, la proposition de simplification de cette directive à laquelle s'attelle actuellement la Commission européenne pourrait permettre une extension de son champ d'application, en incluant également les navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 m et/ou construits en matériaux non métalliques. Il importe que cette extension ne porte pas préjudice aux chantiers navals européens où sont construits les petits navires à passagers.

4. L'industrie nautique européenne face au problème de la demande

4.1 Confrontée à une crise financière aigüe et à ses retombées économiques dramatiques, l'industrie nautique européenne a promptement réagi, en prenant les dispositions nécessaires pour trouver de nouveaux marchés en dehors des marchés traditionnels (Europe, Amérique du Nord, Australie/Nouvelle-Zélande), investir dans de nouveaux modèles et de nouvelles technologies de façon à proposer des produits innovants, réduire les coûts de production et ainsi défendre sa position de leader mondial. Qui plus est, les prix actuels des nouveaux navires s'avèrent plus compétitifs que par le passé pour les consommateurs.

(7) Parlement européen, direction générale des politiques internes, direction A- politiques économiques et scientifiques: «Design categories of Watercrafts», Note, IP/A/IMCO/NT2012-07, PE 475.122 (juin 2012). <http://www.europarl.europa.eu/committees/fr/imco/studiesdownload.html?languageDocument=FR&file=74331>.

4.2 Il faut affronter le problème du financement, tant de la production industrielle que de l'achat d'embarcations, en tenant compte des difficultés induites par le système bancaire européen. Un des effets de la crise financière sur le secteur nautique a été de déplacer la demande, phénomène habituel pour les produits qui ne sont pas de première nécessité. En outre, le système bancaire ne garantit plus de financements sur la valeur de l'unité de plaisance, par crainte d'une baisse considérable de cette valeur. La crise financière a également provoqué une stagnation du marché de l'occasion, en raison de la mise en vente à prix très peu élevés des unités de plaisance détenues par les banques. Le leasing, très populaire dans le secteur nautique, est lui aussi entré en crise. Nous sommes confrontés à une situation similaire à celle qui est observée dans d'autres secteurs, par exemple s'agissant de l'immobilier en Espagne.

4.3 Avant la crise, les marchés traditionnels représentaient 80 % environ des ventes de l'industrie nautique européenne, les 20 % restants étant destinés aux marchés émergents. La chute des ventes de 40 à 60 % sur les marchés traditionnels, aggravée par leur stagnation actuelle, n'a été que faiblement compensée par la croissance de la part des marchés émergents. De surcroît, un grand nombre de chantiers produisant des bateaux de plaisance d'«entrée de gamme» (par exemple bateaux et unités pneumatiques) ne parviennent pas à trouver de nouveaux débouchés sur les marchés émergents, où ce genre de produits n'est pas demandé (tant pour une question de prix que parce qu'il n'existe pas encore de culture nautique parmi les classes populaires et moyennes de ces pays). Plutôt qu'à un problème de compétitivité, c'est donc au problème de la demande que l'industrie nautique européenne doit faire face sur ces marchés.

4.4 En Europe, la législation relative à la navigation de plaisance reste en grande partie du ressort des États. Alors que la construction des bateaux de plaisance est harmonisée au niveau européen, les conditions d'utilisation (certificats de conduite de bateaux, immatriculation, équipements de sécurité, fiscalité du secteur...) varient quant à elles énormément d'un pays à l'autre. Le CESE considère qu'en l'occurrence, le principe de subsidiarité nuit au développement d'un marché unique européen.

4.5 La surveillance du marché laisse aujourd'hui beaucoup à désirer au niveau européen. De nombreux bateaux de plaisance non conformes aux paramètres européens en matière d'émissions sonores et gazeuses sont importés et vendus en Europe sans que les importateurs soient contrôlés par les autorités de surveillance du marché, ce qui crée une concurrence déloyale.

4.6 Dans ses travaux, la Commission doit veiller tout particulièrement à ce que le développement de l'industrie et des services en rapport avec les loisirs nautiques s'accorde avec les principes de l'écologie et de la préservation des paysages et, plus particulièrement, de la protection des ressources de la nature et des écosystèmes naturels, de la lutte contre le bruit sur les eaux intérieures, de l'action contre la pollution des eaux par les déchets municipaux et industriels, de la sécurité des personnes qui pratiquent les différentes formes de ces loisirs nautiques ou liés à l'eau, etc.

5. Que peut faire l'Europe?

5.1 Le CESE a organisé une audition publique au cours du Salon nautique international de Gênes (octobre 2012), au cours duquel il a pu, grâce au nombre et à la pertinence des intervenants, recueillir les points de vue, les problèmes et les desiderata des différents acteurs européens du secteur nautique.

5.2 L'industrie nautique européenne est aujourd'hui le leader mondial, malgré la crise économique actuelle, grâce à l'innovation que les entreprises ont toujours déployée. Les actuelles difficultés d'accès au financement via le système bancaire mettent en danger la capacité des entreprises européennes à investir dans la recherche, le développement et l'innovation. L'innovation reste l'élément prépondérant pour maintenir le leadership de l'industrie nautique européenne. Il est nécessaire de faciliter l'accès pour les entreprises du secteur nautique aux fonds européen de recherche, développement et innovation aujourd'hui disponibles pour les autres modes de transport mais difficilement accessibles pour l'industrie nautique. Au niveau national, la défiscalisation des investissements en recherche, développement et innovation est un autre instrument qu'il convient de promouvoir. Pour l'industrie nautique, l'innovation ne se situe pas uniquement au niveau technologique, mais aussi à celui de l'utilisation et de la maintenance et dans des services tels que le louage de bateaux ou le financement du secteur nautique.

5.3 La situation en Europe est très hétérogène en ce qui concerne les concessions domaniales maritimes aux entreprises nautiques; dans quelques pays, les investissements dans les ports touristiques sont limités par les conditions dans lesquelles les concessions sont octroyées (soit qu'elles soient assorties d'une durée trop limitée, soit que l'incertitude règne quant au renouvellement de la concession). Le CESE recommande l'élaboration de lignes directrices par l'UE afin de faciliter les investissements des entreprises européennes dans ce secteur.

5.4 Depuis l'adoption du traité de Lisbonne, le tourisme figure parmi les compétences européennes et l'UE a de ce fait la faculté de proposer des initiatives en la matière. La Commission européenne a annoncé la publication en 2013 de sa stratégie pour le tourisme côtier et marin. Cette stratégie devrait permettre d'étendre encore la pratique de la navigation de plaisance en Europe et de traiter un certain nombre de problèmes qui seront mis en évidence dans ce futur document, tels que les

divergences réglementaires en matière de certificats de conduite, d'immatriculation ou encore d'exigences de sécurité, ce qui devrait conduire à l'adoption de mesures favorisant une convergence des dispositions en vigueur en Europe en matière de navigation de plaisance.

5.5 Le CESE accueille favorablement le développement des zones maritimes protégées, qui se multiplient en Europe et en particulier en Méditerranée, mais qui créent des incertitudes quant aux règles de navigation. Le CESE recommande une harmonisation au niveau européen des règles régissant l'accès des bateaux de plaisance à ces zones, afin que l'utilisateur sache dès le début si son embarcation dispose ou non de l'équipement voulu pour y naviguer.

5.6 Afin d'améliorer la sécurité, il serait utile de recueillir au niveau européen les données relatives aux sinistres dans une base de données unique commune, permettant de réaliser une étude conjointe et comparative et de mieux comprendre les risques liés à la pratique des activités nautiques, de manière à promulguer les règles les plus adaptées aux risques existants. Le CESE demande à la Commission d'élaborer en accord avec les États membres un modèle de collecte des données, afin de disposer de données homogènes et comparables.

5.7 Par ailleurs, la question de la formation professionnelle et de la reconnaissance des qualifications correspondantes au niveau européen est fondamentale. La formation aux métiers de l'industrie nautique (surtout dans le secteur industriel s'agissant des apprentis, ainsi que dans les métiers de services liés à la réparation et à l'entretien) n'est pas proposée partout en Europe. Il conviendrait de réfléchir aux moyens de concevoir des programmes de formation reconnus à l'échelon européen, assurant une formation de qualité et favorisant une meilleure mobilité des travailleurs en Europe, en attirant les jeunes vers les professions de l'industrie nautique. Il est souhaitable d'instaurer un «passport formation» européen, comme celui adopté pour les ingénieurs des mines. Les partenaires sociaux devraient œuvrer au développement d'un système de reconnaissance des qualifications au niveau européen, en proposant par exemple un projet pilote dans le cadre de l'ECVET (Système européen de crédits d'apprentissages pour l'enseignement et la formation professionnels)⁽⁸⁾. La formation des équipages et l'expertise maritime sont deux secteurs qui tireraient également profit d'une approche européenne, ce qui permettrait d'ouvrir le marché du travail au niveau de l'UE. L'industrie nautique a souffert par le passé d'un manque de visibilité et de connaissance de ses métiers dans les écoles et les universités, ce qui a également limité la connaissance des carrières professionnelles possibles dans le secteur nautique. Dans plusieurs pays européens, il n'existe même pas de conventions collectives spécifiques au secteur nautique, ce qui freine l'attractivité du secteur.

⁽⁸⁾ Le Système européen de crédits d'apprentissage pour l'enseignement et la formation professionnels (ECVET) est le nouvel instrument européen visant à promouvoir la confiance mutuelle et la mobilité dans les domaines de l'enseignement professionnel et de la formation professionnelle.

5.8 L'industrie nautique européenne utilise depuis 15 ans les normes internationales ISO harmonisées pour la directive 94/25/CE. Il est fondamental que l'utilisation des normes internationales de type ISO soit favorisée comme référence technique unique pour les embarcations de plaisance au niveau international, afin d'éviter la prolifération de normes nationales (brésiliennes, chinoises, etc.) qui provoquerait une fragmentation supplémentaire des exigences techniques et créerait de véritables barrières.

5.9 L'UE peut et doit défendre son industrie nautique, en améliorant les mesures directes et indirectes de contrôle et de surveillance du marché et en veillant à leur application, et en soutenant l'accès de ses exportations aux marchés des pays tiers. Les négociations commerciales entre l'UE et le Mercosur, par exemple, devraient être l'occasion de combattre les mesures protectionnistes et les droits de douane exorbitants imposés par certains pays d'Amérique du Sud dans le but de restreindre l'accès à leurs marchés.

Bruxelles, le 13 février 2013.

Le président
du Comité économique et social européen
Staffan NILSSON
