



POLYTECH[®]
TOURS

Département Aménagement



Ecole d'ingénieurs
polytechnique
de l'université de Tours

CITERES
UMR 6173
*Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés*

Equipe IPA-PE
*Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement*

Projet de Fin d'Etudes

**CARACTERISATION
DE LA COOPERATION
TRANSFRONTALIERE MARITIME :
l'exemple du programme de
coopération transfrontalière des 2
Mers**

**BOURDAIS Aline
LE CLECH Antoine**



2012-2013

Directeur de recherche : BLONDEL Cyril

**Caractérisation de la coopération
transfrontalière maritime :
l'exemple du programme de coopération
transfrontalière des 2 Mers**

**Directeur de recherche :
BLONDEL Cyril**

**Auteurs :
BOURDAIS Aline
LE CLECH Antoine**

2012-2013

Avertissement

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnels, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

Les auteurs de cette recherche ont signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

Formation par la recherche et projet de fin d'études en génie de l'aménagement

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne les mémoires à partir de la mention bien.

Remerciements

Nous tenons ici à remercier tous ceux dont l'aide active ou la simple présence ont pu contribuer à mener à terme ce Projet de Fin d'Etudes.

Ces remerciements s'adressent en premier lieu à Cyril BLONDEL, ATER en aménagement de l'espace et urbanisme à l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours et tuteur de ce PFE, pour son engagement dans ce travail, sa patience, et surtout pour sa disponibilité et son soutien constant.

Nous remercions également Edouard GATINEAU, Chargé de mission au secrétariat technique conjoint du programme INTERREG IVA 2 Mers, pour nous avoir accompagnés et aiguillés dans la mise en place de notre méthode d'analyse.

Nous souhaitons remercier Jean-Paul CARRIERE, Professeur émérite à l'Université de Tours, pour nous avoir permis d'enrichir notre méthode d'investigation.

Merci à Nathalie COS, Responsable du service Coopérations Europe et International à la Communauté Urbaine de Dunkerque, pour avoir su nous orienter dans nos recherches et pour les renseignements fournis.

Enfin, une pensée particulière à Laure TEIGNY, élève du Master ESEP à Radboud Universiteit Nijmegen – Pays-Bas, pour avoir échangé et partagé sur nos travaux de recherche respectifs.

Sommaire

INTRODUCTION : RAPPEL SUR LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE EUROPEENNE.....	8
CHAPITRE 1. L'ETUDE	11
Partie 1. Le contexte de l'étude : un espace frontalier maritime	11
Partie 2. Objet de la recherche et méthodologie	13
CHAPITRE 2. CARACTERISATION DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE MARITIME DANS L'UNION EUROPEENNE.....	15
Partie 1. La coopération territoriale en Europe	15
Partie 2. La politique maritime intégrée, une nouvelle stratégie de l'UE.....	23
Partie 3. Une approche progressive de la coopération transfrontalière maritime ...	30
Partie 4. Les caractéristiques de la coopération transfrontalière maritime	35
CHAPITRE 3. ANALYSE DES PROJETS DU PROGRAMME 2 MERS	42
Partie 1. Les critères	42
Partie 2. Méthode de calcul pour l'évaluation des projets	50
Partie 3. L'analyse des résultats.....	53
CONCLUSION	68
BIBLIOGRAPHIE	71
INDEX DES SIGLES.....	82
TABLE DES ILLUSTRATIONS	83
TABLE DES MATIERES	84
ANNEXES	88

Introduction : rappel sur la coopération transfrontalière européenne

Classiquement, une frontière est définie comme une limite entre deux régions, entre deux systèmes territoriaux (Dictionnaire Larousse). La frontière limite à la fois l'étendue et la compétence territoriale d'une région ou d'un Etat. Cette vision de la frontière d'Etat provient de la naissance de l'Etat moderne avec la signature du Traité de Westphalie au XVII^e siècle. L'Etat y est alors défini par ses frontières, qui limitent sa souveraineté. La frontière s'impose comme une limite géographique et politique, permettant de structurer et de maîtriser l'espace et la société grâce à un contrôle exercé par l'Etat. Ce contrôle induit un système de défense du territoire, et donc de la frontière qui l'englobe, notamment par des aménagements militaires et par la gestion des échanges de chaque côté de la frontière. Celle-ci est finalement perçue comme une barrière qui met en évidence les différences d'organisation territoriale, de normes et d'institutions, de cultures etc. entre deux régions (Groupe Frontière 2004). « Limite linéaire, de type topologique, entre deux espaces, ayant pour effet un basculement brutal d'un espace à l'autre » (Levy 1997 p.274).

Pourtant, le contexte historique européen a bouleversé la notion de frontière au cours des dernières décennies. Un élément géopolitique déterminant est le démantèlement de l'Union soviétique qui apporta de nouvelles perspectives pour l'Europe de l'Est :

« Au printemps 1989, tandis que des négociations sont entamées entre les Partis communistes et l'opposition à Varsovie et à Budapest, une initiative majeure est prise par le gouvernement hongrois de Miklos Németh. Celui-ci annonce le 2 mai 1989 qu'il a décidé de lever « le rideau de fer » qui court sur 260 km le long de la frontière autrichienne ».

(Soulet 2009)

La dynamique de bouleversement des frontières se poursuit avec la chute du mur de Berlin, en novembre 1989. La notion de frontière perçue comme une barrière, alimentée par les années de guerre froide entre l'Est et Ouest dont le rideau de fer était une illustration, prend une nouvelle dimension. Cette nouvelle dimension sera concrétisée plus tard par les élargissements de l'Union européenne de 2004 et 2007 aux nouveaux Etats de l'Europe de l'Est. Un autre événement a également permis l'évolution de la définition de la frontière. Il s'agit de création de l'espace Schengen entre Etats membres de l'Union européenne, initiée par l'accord Schengen en 1989 :

« Le 14 juin 1985, la République Fédérale d'Allemagne, la France, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg, signent dans le village luxembourgeois de Schengen un accord visant à instaurer une libre circulation des personnes sur leurs territoires et donc à supprimer les contrôles douaniers à leurs frontières communes. »

(ADLE 2011 p. 1)

Cette étape constitue la première initiative vers une libre circulation des personnes et des biens au sein de l'UE. La convention de Schengen en 1990 donne ensuite plus de poids à cette première étape, avant d'être appliquée quelques années plus tard :

« En 1997, le Traité d'Amsterdam prévoit d'incorporer la Convention Schengen au sein du Droit communautaire, devenant ainsi l'acquis Schengen. Les principes de Schengen sur la politique de libre circulation et sur celle de l'immigration deviennent donc ceux de l'Union Européenne dans son ensemble (A l'exception du Royaume-Uni et de l'Irlande qui n'ont qu'une participation partielle à l'acquis Schengen). »

(ADLE 2011 p. 1)

En l'espace d'une dizaine d'années et grâce à l'ouverture des frontières intra-européennes, à la mondialisation et aux échanges qu'elle induit, aux technologies de transport et de communication actuelles, la notion de frontière et sa perception ont évolué, en tout cas au sein de l'Union européenne. Il ne s'agit pas d'une disparition de la première définition de la frontière, mais d'une redéfinition, d'une nouvelle expression. On assiste à une transition de la frontière de l'état de barrière et d'interface à l'état d'espace de contact entre les régions et leurs sociétés, créant ainsi de nouveaux territoires, des espaces « transfrontaliers » (Levy 2004).

Ces espaces « hybrides » (Groupe Frontière), dans lesquels on voit apparaître des modes de gestion spécifiques, sont désormais des espaces de proximité, de lien, de coopération. La frontière est alors perçue plus comme un levier de développement que comme un frein (Amilhat-Szary, Fourny 2006). « Les territoires situés de part et d'autre des frontières nationales sont désormais en contact direct et coopèrent dans le but d'accéder à un développement commun » (Hinfray 2010 p. 22). La politique de cohésion de l'Union européenne a effectivement pour objectif de requalifier et de développer ces espaces frontaliers, souvent considérés comme périphériques par les Etats et regroupant des problématiques similaires de part et d'autre de la frontière, notamment en renforçant la coopération entre les territoires frontaliers. Selon José Palma Andres, directeur de la Direction Générale Politique Régionale (DG Regio) de la Commission européenne, « la coopération territoriale européenne offre aux régions et Etats membres une chance unique de s'écarter de la logique nationale et de développer ensemble un espace partagé, de nouer des liens par-delà les frontières et de tirer des enseignements de chacun » (Commission européenne, DG Regio 2011 p.8).

Passant de barrière physique à zone d'échanges inter-Etats, les frontières vont devenir des zones d'enjeux nouveaux, que ce soit au niveau économique, mais aussi dans une volonté de coopération entre acteurs au-delà des frontières intra-européennes. Cette volonté de coopération donne un nouvel élan au Fonds européen de développement régional (FEDER),

créé auparavant en 1975.¹ Dès les années 1990, l'Union européenne, avec le soutien particulier de la Commission européenne, met en place les programmes d'initiative communautaire INTERREG, afin d'encourager les programmes communs de développement (Hinfray 2010 p. 22). Ces programmes, financés par le FEDER, encouragent la coopération à trois échelles différentes:

- Le volet (A), la coopération transfrontalière qui implique des régions ayant une frontière nationale commune et qui vise à la mise en place de stratégies de développement communes;
- Le volet (B), la coopération transnationale qui concerne de grands groupes de régions européennes ;
- Le volet (C), la coopération interrégionale qui consiste en l'échange de données et d'expériences entre l'ensemble des régions de l'Union européenne.

Depuis 1990, il y a eu quatre générations de programmes INTERREG. Nous en sommes aujourd'hui à la quatrième génération INTERREG, qui se déploie de 2007 à 2013. Le programme auquel nous nous intéressons fait partie du volet de coopération transfrontalière de cette génération de programmes.

Le chapitre suivant expose le contexte, l'objet et l'enjeu de l'étude qui a été menée, ainsi que la méthodologie utilisée pour répondre à la problématique abordée.

¹ Le FEDER est un fonds structurel européen qui a pour objectif de renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale et de réduire les déséquilibres régionaux entre les Etats membres de l'UE.

Chapitre 1. L'étude

Notre recherche émane de la demande d'un programme de coopération transfrontalière, le programme INTERREG IVA 2 Mers, présenté dans la première partie de ce chapitre. L'objet de cette recherche est de définir la coopération transfrontalière maritime européenne, et de dégager les spécificités du programme 2 Mers, qui se veut maritime. Le chapitre développe l'objet de l'étude, et l'intérêt qu'elle a pour le programme 2 Mers.

Partie 1. Le contexte de l'étude : un espace frontalier maritime

1.1. Un programme de coopération transfrontalière

Le programme de coopération auquel nous nous sommes intéressés pour notre recherche est le programme INTERREG IVA 2 Mers. Ce programme supporte des actions de coopération transfrontalière entre quatre zones : la région Nord-Pas-de-Calais en France, les territoires du Sud-Ouest, Sud-Est et Est de l'Angleterre, la Flandre occidentale et le Sud-Ouest des Pays-Bas².

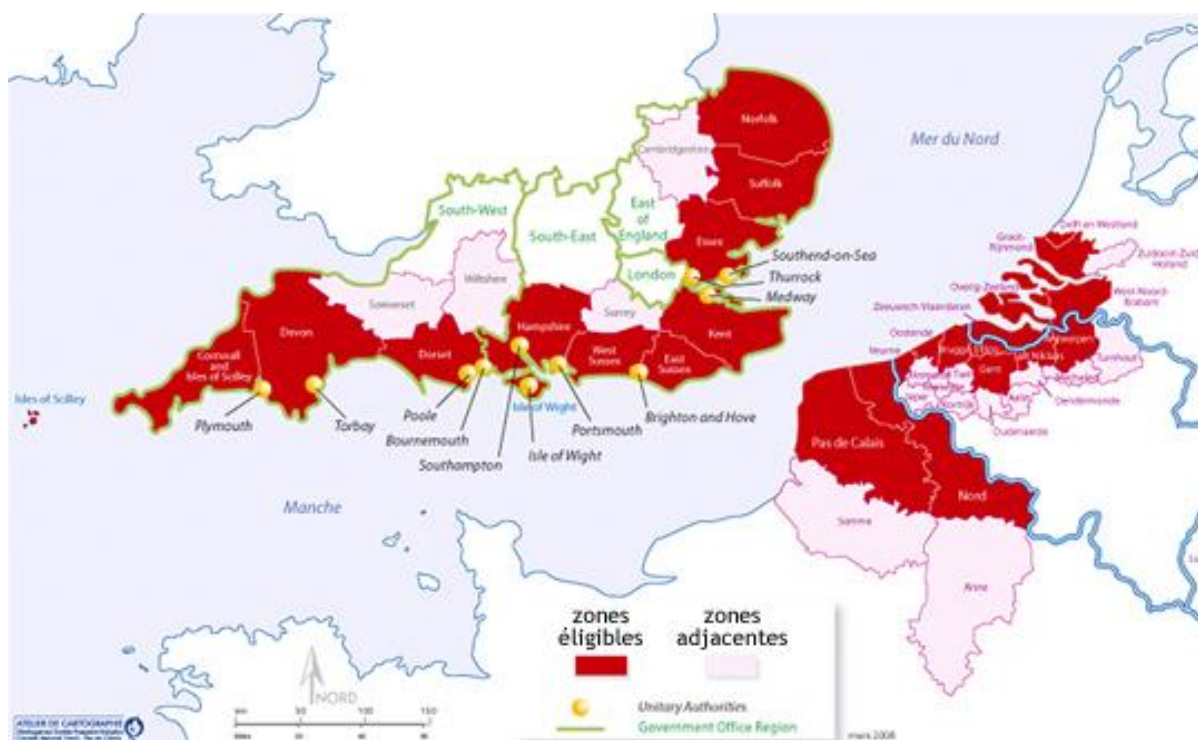


Figure 1: Zones éligibles et adjacentes du programme IVA 2 Mers

Source : <http://www.pasdecals.fr/Europe/Monter-un-projet-europeen-ou-une-action-internationale/Trouver-des-financements/Cooperation-transfrontaliere-avec-l-Angleterre-la-Flandre-et-les-Pays-Bas>

² Annexe 1 : zones éligibles et adjacentes du programme INTERREG IVA 2 Mers

Le programme, approuvé en 2008 par la Commission européenne, dispose d'un budget FEDER de l'ordre de 167 M€ pour la période 2007-2013. Il articule ses actions autour de quatre priorités, dont une commune avec le programme INTERREG France (Manche) – Angleterre :

- Priorité 1 : créer une zone accessible, attractive et compétitive au niveau économique (fonds FEDER : 59 M€) ;
- Priorité 2 : promouvoir et développer un environnement sain et sûr (fonds FEDER : 40,8 M€)
- Priorité 4 : améliorer la qualité de vie (fonds FEDER : 44,8 M€) ;
- Priorité 4, commune avec le programme France (Manche) - Angleterre (fonds FEDER : 12,63 M€).

Aujourd'hui, le programme a approuvé 86 projets de coopération : 28 pour la priorité 1, 24 pour la priorité 2, 27 pour la priorité 3, et sept pour la priorité 4, commune avec le programme France (Manche) – Angleterre.

Le programme IVA France (Manche) – Angleterre est un programme qui couvre un plus large territoire, mais qui ne concerne que deux Etats, la France et l'Angleterre. Ce programme bénéficie d'un budget FEDER de 173 M€ pour environ 130 projets approuvés. Ce programme œuvre en coopération avec le programme 2 Mers.

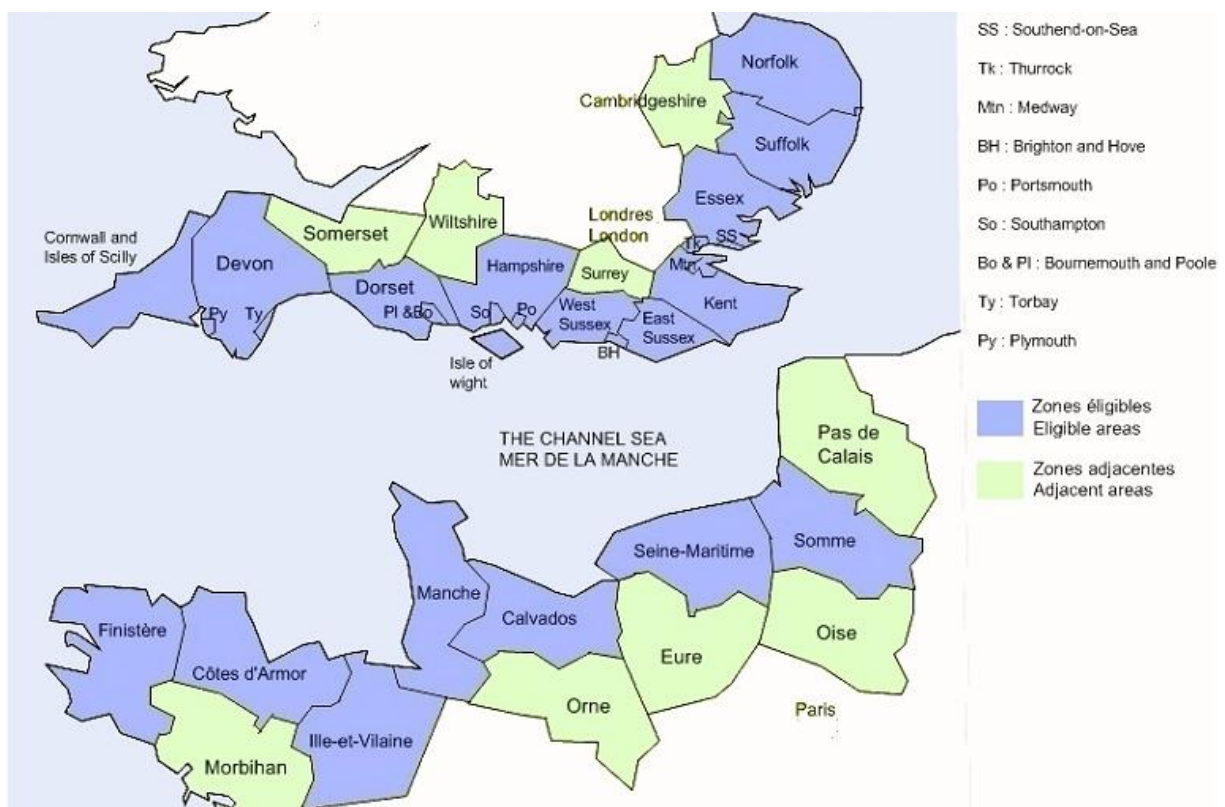


Figure 2: Zones éligibles et adjacentes du programme IVA France (Manche) – Angleterre

Source : <http://elearning-apprenticeship.org/blog/programme-interreg-iva/>

1.2. Un programme de coopération maritime

L'obligation de l'implication d'un partenaire anglais dans les projets (Programme INTERREG IVA 2 Mers 2011, p. 48) fait de la frontière formée par la Manche et la Mer du Nord l'objet de la coopération dans le programme des 2 Mers. Le territoire a ainsi la particularité d'être un espace maritime de coopération. Le programme opérationnel des 2 mers illustre la volonté de prendre en compte le caractère maritime du territoire et de soutenir des projets à dimension maritime. Chacune des quatre priorités doit contenir des projets traitant de questions maritimes, tout en n'excluant pas les projets sans dimension maritime (Programme INTERREG IVA 2 Mers 2011, p. 48). L'objectif global du programme est de « développer la compétitivité et le potentiel de croissance durable des atouts maritimes et non maritimes du territoire sur lequel porte le programme, en établissant et développant des partenariats de coopération transfrontalière » (Programme INTERREG IVA 2 Mers 2011, p. 49). La volonté du programme est de maintenir des objectifs larges, dans le but de supporter toutes sortes de projets. Cependant, l'un des objectifs opérationnels de la priorité commune est de promouvoir en particulier les projets démontrant un « caractère maritime avéré » (Programme INTERREG IVA 2 Mers 2011, p. 62).

Partie 2. Objet de la recherche et méthodologie

La période de programmation actuelle touchant à sa fin³, le programme 2 Mers fait l'objet d'une réflexion concernant ses objectifs et axes prioritaires pour la prochaine période de programmation 2014-2020. Une réflexion est actuellement engagée afin d'établir un bilan sur le programme et de définir les défis à relever pour la prochaine période de programmation. Pour la nouvelle période de programmation 2014-2020, le secrétariat du programme devra définir son cadre d'action : soit en continuité avec les objectifs actuels, soit en ciblant davantage les actions du programme en se spécialisant. Le programme 2 Mers possède désormais une expérience sur l'aspect transfrontalier. De par la particularité du territoire, à savoir ses frontières maritimes formées par la Manche et la Mer du Nord, un renforcement du volet maritime est envisagé. De plus, en étudiant le programme opérationnel du programme 2 Mers, il apparaît que l'une des ambitions de la période de programmation 2007-2013 était d'affirmer « une grande région maritime avec la Manche et la Mer du Nord comme points de passage majeurs des relations transfrontalières » (Programme INTERREG IVA 2 Mers 2011, p.45). C'est pourquoi une spécialisation, totale ou partielle, vers des projets à caractère maritime est envisagée pour la prochaine période de programmation. Le secrétariat technique conjoint du programme nous a alors proposé d'orienter notre recherche sur la définition de la coopération transfrontalière maritime européenne, donc sur l'évaluation du « caractère maritime avéré » des projets approuvés cité précédemment.

³ Rappel : période 2007-2013.

En outre, la particularité du programme 2 Mers de partager son territoire avec un autre programme de coopération transfrontalière maritime, le programme INTERREG IVA France (Manche) – Angleterre, a toute son importance. Il adviendra dans notre recherche de déterminer les spécificités du programme 2 Mers, c'est-à-dire de montrer en quoi les deux programmes se recoupent ou se différencient sur les initiatives et les projets mis en œuvre, les acteurs impliqués etc., dans le but de déterminer qualitativement dans quelle mesure le programme des 2 Mers apporte une réponse particulière, ou s'il est plus approprié, à certains types de projets.

La définition de la coopération transfrontalière maritime et la détermination des spécificités du programme INTERREG IVA 2 Mers devra nous permettre de répondre à la problématique suivante : **dans quelle mesure la coopération maritime est-elle un type de coopération transfrontalière particulier ?**

Nous ferons l'hypothèse que la coopération maritime est bien un type de coopération transfrontalière particulier, caractérisé par trois éléments :

- des thématiques abordées traitant de questions maritimes ;
- des partenaires de projet localisés à proximité du littoral ;
- des partenaires dont les compétences et les activités concernent la mer et le littoral.

Pour répondre à notre problématique, notre recherche s'effectuera en deux grandes étapes. Tout d'abord, nous serons amenés à définir la coopération transfrontalière maritime européenne, par l'étude et l'analyse de la stratégie maritime et de la politique de cohésion et de coopération territoriale de l'Union européenne. Nous ferons ainsi ressortir les particularités de la coopération transfrontalière maritime par rapport à la coopération transfrontalière terrestre, plus classiques. Ensuite, nous analyserons les projets soutenus par le programme 2 Mers, grâce à une grille multicritère que nous aurons établie à partir de la définition obtenue précédemment. Nous comparerons notamment ce programme au programme France (Manche) – Angleterre, ce qui nous permettra de dégager les spécificités des 2 Mers.

Chapitre 2. Caractérisation de la coopération transfrontalière maritime dans l'Union européenne

Notre hypothèse de recherche étant que la coopération transfrontalière maritime est un type de coopération transfrontalière particulier, nous sommes tout d'abord amenés à définir la coopération transfrontalière maritime européenne.

Une analyse des politiques de cohésion et de coopération territoriale de l'Union européenne et de leur évolution nous permettra d'obtenir une définition de la coopération transfrontalière classique, c'est-à-dire la coopération territoriale autour d'une frontière terrestre. Nous étudierons ensuite la stratégie maritime de l'Union européenne, et notamment sa politique maritime intégrée (PMI), que la Commission européenne a pour volonté de faire appliquer. La planification de l'espace maritime étant un instrument de la PMI, nous nous intéresserons ensuite à l'apparition de la notion de coopération transfrontalière maritime au sein de l'Union européenne, ce qui nous amènera enfin à déterminer les particularités de la coopération transfrontalière maritime par rapport à la coopération transfrontalière terrestre.

Partie 1. La coopération territoriale en Europe

La coopération transfrontalière en Europe et son volet INTERREG A (coopération transfrontalière) est une politique menée par l'Union européenne depuis maintenant deux décennies. L'objectif de cette coopération est de réduire l'aspect de barrière que peut représenter une frontière, qu'elle soit montagneuse, terrestre ou fluviale, mais également de favoriser l'apparition de stratégies communes entre les Etats.

Sonya Gerfert donne la définition suivante de la coopération transfrontalière :

« La coopération transfrontalière est une forme de coopération internationale bilatérale ou multilatérale exercée entre pays ou régions à travers leurs frontières communes ou non-partagées, visant à procurer des avantages ou atteindre des objectifs communs. »

(Gerfert 2009 p. 10)

Ainsi la notion de la frontière a évolué. La perception de barrière, d'obstacle, notamment au cours des années de guerre froide en Europe bascule suite à la prise de conscience des opportunités que cela peut représenter entre les territoires :

« Les territoires transfrontaliers des différents contextes (urbains, ruraux, maritimes) ne correspondent pas toujours aux frontières politiques et administratives, mais sont des « espaces de flux », d'échanges, où l'emploi et l'économie rendent le territoire dynamique. »

(AEBR, CECICN 2012 p. 3)

Les avis positifs sur l'apparition de la coopération territoriale sont nombreux. L'UE favorise cette réduction de l'obstacle administratif en rassemblant les acteurs locaux *via* la coopération territoriale, en particulier à travers de l'initiative INTERREG :

« the funding provided for cross-border cooperation since 1990 and for transnational cooperation since 1997 through the EU 'INTERREG' initiative has been crucial for widening involvement of actors across Europe in transboundary cooperation programmes and projects. »⁴

(Dühr 2011 p. 18)

Pour l'Association of European Border Regions (AEBR), la coopération territoriale participe au processus d'intégration européenne. L'ouverture des frontières peut être perçue de deux manières, comme une « source de déséquilibre puisque les cadres politiques, administratifs, juridiques et fiscaux restent nationaux. D'autre part, une opportunité : du fait de l'ouverture des frontières résultent des économies d'agglomérations » (AEBR & CECICN 2012 p. 20). Ces politiques apportent en effet des financements nouveaux pour les régions frontalières qui ont salué cette initiative de l'UE, ainsi qu'un rapprochement entre les peuples.

Ces démarches de coopération durant les périodes de politiques européennes amènent notamment de nouvelles entités administratives hybrides afin de faire face à ces obstacles administratifs entre différents niveaux d'acteurs au sein de ces projets de coopération transfrontalière. Ceci concerne plus particulièrement les Eurorégions et plus tard les Groupements européens de coopération territoriale (GECT). Ces structures transfrontalières permettent une dimension plus locale, plus lisible en jouant « le rôle d'agents intermédiaires et de catalyseurs pour la coopération territoriale, en la rendant plus visible et en valorisant ses résultats auprès des citoyens » (AEBR, CECICN 2012 p. 9).

Comment la question de la coopération territoriale en Europe est-elle passée en quelques décennies d'une volonté dans la politique régionale à un « objectif à part entière de la politique de cohésion suite au grand succès d'INTERREG III » (Doucet 2007 p. 8) et quelles en ont été les étapes marquantes ?

1.1. L'émergence timide de la coopération territoriale

1.1.1. Les premières initiatives de coopération territoriale

La première étape traduisant la prise de conscience européenne pour la coopération territoriale est la création du Fonds européen de développement régional (FEDER) en 1975. Ce fonds a notamment pour objectif de « réduire les déséquilibres régionaux ciblés, créés

⁴ « Les fonds fournis à la coopération transfrontalière depuis 1990 et à la coopération transnationale depuis 1997 à travers l'initiative 'INTERREG' de l'UE ont été cruciaux pour accroître la participation des acteurs de toute l'Europe aux programmes et projets de coopération transfrontalière. » (Traduction : Aline Bourdais)

respectivement par la prédominance agricole, les mutations industrielles et le sous-emploi structurel » (Salez 2009 p. 1). Il s'agit d'un instrument financier de l'Union européenne, et non d'une stratégie politique, qui s'est maintenu jusqu'à aujourd'hui.

En parallèle de l'Union européenne, la première initiative concrète concernant la coopération transfrontalière vient du Conseil de l'Europe (organisation pan-européenne créée en 1949, comptant aujourd'hui 47 Etats membres). Ce Conseil est le « premier inspirateur d'une prise en compte communautaire de l'aménagement du territoire avec l'adoption de la Convention-cadre de Madrid, fournissant un cadre légal pour la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales en 1980 » (Salez 2009 p. 2).

De cette convention établie en 1980, des groupes et organisations de coopération transfrontalière voient le jour indépendamment de l'Union européenne, comme les Euroregions que Medeiros définit comme suit :

« Euroregion, in terms of its organization, can be: (i) an amalgamation of regional and local authorities from both sides of the national border, sometimes with a parliamentary assembly; (ii) a cross-border organization with a permanent secretariat and experts and administrative staff »⁵

(Medeiros 2011 p. 2)

Avant même que l'Union européenne ne définisse la coopération territoriale, des premiers groupes de coopération transfrontalière entre Etats en Europe ont pu voir le jour. C'est plus tard qu'un nouvel élan au niveau de l'Union européenne est donné à ces questions avec la création de la politique communautaire de cohésion en 1986. Cette politique amène une « prise de conscience des implications territoriales du fonctionnement d'une Communauté sans frontières économiques : les questions pertinentes du point de vue des territoires et les logiques d'aménagement ne peuvent plus être abordées uniquement au niveau national ou local, indépendamment de l'échelle européenne » (Salez 2009 p. 1).

1.1.2. Les premiers cadres pour la programmation territoriale (1989 – 2000)

Le vrai déclencheur pour la coopération territoriale de l'UE vient suite à la réforme du fonds FEDER en 1988 qui définit désormais la coopération transfrontalière comme éligible au financement (Salez 2009 p. 2). Deux années plus tard, l'Union européenne se lance dans deux projets d'envergure. D'une part, le programme communautaire et opérationnel INTERREG est créé. D'autre part, l'élaboration d'une stratégie à l'échelle communautaire et d'un document référent permettent de structurer et de cibler les enjeux de l'aménagement du

⁵ « Une Eurorégion, concernant son organisation, peut être : (i) un amalgame d'autorités régionales et locales issues des deux côtés de la frontière nationale, parfois additionné d'une assemblée parlementaire ; (ii) une organisation transfrontalière composée d'un secrétariat permanent et d'un personnel d'expertise et d'administration » (Traduction : Aline Bourdais)

territoire européen. Ce processus durera une décennie et aboutira au Schéma de Développement de l'Espace Communautaire en 1999.

Le programme communautaire INTERREG apparaît désormais comme une constante de l'Union européenne depuis sa création au début des années 1990. A travers cette initiative, l'UE souhaite promouvoir la coopération territoriale entre Etats membres, qu'elle soit transfrontalière ou transnationale, *via* une programmation et une priorisation des régions à impliquer. Dühr et al (Dühr, Colomb, Nadin 2010 p. 346) rappellent qu'INTERREG est apparu suite aux intérêts que pourrait apporter la coopération envers les régions et pôles économiques européens, en présentant au contraire les aspects de « perte économique de la non-coopération » ainsi que l'objectif de « modernisation » de la frontière physique. Cette initiative s'est mise en œuvre sur deux échelles de coopération : transfrontalière et transnationale. Une première génération de programmes INTERREG concerne les périodes INTERREG I (1991-1993) ainsi qu'INTERREG II (1994-1999). Ces périodes marquent le début de l'engagement communautaire sur la question de la coopération territoriale.

La création des premiers programmes INTERREG s'appuie sur deux types d'approche, comme l'explique le guide pratique pour la coopération transfrontalière :

« - The first category represented a bottom-up approach. The programmes built on many years of experience and existing cross-border structures such as the Euroregions on the Dutch/ German border.

- The second category represented a top-down approach, with programmes compiled by national authorities without the involvement of cross-border structures. »⁶

(Commission européenne, ARFE 2000 p. 109)

Une augmentation significative de la coopération a été remarquée depuis la création de l'initiative communautaire INTERREG en 1990, notamment sous le volet transnational et ses programmes IIC, IIIB et IVB. Cette dynamique a favorisé l'implication et la mise en réseau de milliers d'acteurs à travers différents projets de coopération (Dühr, Colomb, Nadin 2010 p. 346). La comparaison entre le nombre de programmes subventionnés entre INTERREG I (1990-1993) – 31 programmes opérationnels, et INTERREG II (1994-1999) – 59 programmes opérationnels, illustre bien cette mise en relation croissante entre structures et acteurs frontaliers (Commission européenne, ARFE 2000 p. 109).

⁶ « - La première catégorie représente une approche du bas vers le haut. Il s'agit des programmes construits sur des années d'expérience et des structures transfrontalières déjà existantes, comme les Eurorégions sur la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne.

- La seconde catégorie représente une approche du haut vers le bas, avec des programmes listés par les autorités nationales sans la participation des structures transfrontalières. » (Traduction : Aline Bourdais)

En parallèle de ces premières initiatives de coopération désarticulées à l'échelle communautaire, s'est tenue pendant dix années l'élaboration du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) dont la première réunion s'est tenue à Nantes en 1989. Ce document représente une avancée nouvelle pour la politique de cohésion de l'Union. Il « établit, pour la première fois, un cadre de référence stratégique pour l'aménagement de l'espace et consacre donc la présence de l'UE dans ce domaine » (Salez 2009 p. 4). Le SDEC a pour objectif de dresser un état des lieux des différents territoires européens. Il préconise notamment d'aller vers un rééquilibrage territorial et de réduire la domination du pentagone Londres - Paris - Milan - Munich - Hambourg, avec la notion de « polycentrisme équilibré », comme l'explique Faludi :

« In the face of such a concentration of economic activity, the proposal of the makers of the ESDP was to promote polycentric development by encouraging the growth of global economic integration zones each polycentric in itself outside this European core. »⁷

(Faludi 2009 p. 15)

L'élaboration du SDEC aboutit aux trois priorités suivantes (Commission européenne 1999 p. 11) :

- le développement d'un système urbain équilibré et polycentrique ainsi que d'une nouvelle relation ville-campagne
- l'égal accès aux infrastructures et au savoir
- la gestion prudente de la nature et du patrimoine culturel.

Les évolutions de la coopération territoriale respectives à l'élaboration du SDEC et aux deux programmes INTERREG au cours de cette décennie ne se sont pas faites indépendamment. Concernant la coopération territoriale, le SDEC souligne que le programme communautaire INTERREG « est la mesure la plus significative des fonds structurels, dans la mesure où on y adopte une approche transversale du développement spatial » (Commission européenne 1999 p. 11). En parallèle de la préparation du document, la Commission européenne lance deux initiatives supplémentaires pour enrichir la dimension européenne de l'aménagement du territoire (Salez 2009 p.6) : l'une, en 1994, concerne la coopération transnationale : l'initiative communautaire INTERREG IIC ; la seconde en 1996, avec le programme européen de démonstration Aménagement intégré des zones côtières (AIZC). Dühr ajoute également que le volet INTERREG IIC « was created as an instrument to support the application of the European Spatial Development Perspective »⁸ (Dühr 2011 p. 19). Pour illustrer ces liens étroits entre la Commission et l'élaboration du SDEC, Salez souligne « le lien de fécondation croisée qui a toujours uni, dès le départ et avec l'encouragement explicite

⁷ « Face à une telle concentration d'activité économique, la proposition des élaborateurs du SDEC était de promouvoir un développement polycentrique en encourageant la croissance des zones d'intégration économique globales en dehors de ce centre européen. » (Traduction : Aline Bourdais)

⁸ « a été créé comme un instrument de soutien à l'application du SDEC » (Traduction : Aline Bourdais)

de la Commission européenne, la pratique de terrain de ces programmes et la réflexion politique engagée dans le cadre de l'élaboration du SDEC » (Salez 2009 p.6).

Pourtant, malgré la contribution SDEC sur la planification européenne, certaines critiques sont survenues suite à son élaboration, notamment concernant le manque d'information visuelle, de cartes ou d'objectifs chiffrés. Il n'apporte pas d'éléments suffisants pour répondre à certains défis de l'aménagement européen, comme le rappelle Doucet:

« tout ceci ne peut pas encore prétendre au statut de stratégie territoriale digne de ce nom. Contrairement à ce qui avait été annoncé en 1997 dans le premier projet officiel de Noordwijk, aucune carte politique n'a été dressée, permettant de répondre à la question : « Que faut-il faire et où ? » Ni indicateurs, ni objectifs quantifiés (ou « cibles ») ne sont fournis, alors que de tels outils semblent nécessaires pour assurer un suivi sérieux des documents de planification stratégique. »

(Doucet 2007 p. 3)

Cette absence de cartes dans le SDEC se justifie par le manque de données et d'études au niveau européen à l'époque de son élaboration. Face à cette réalité, les auteurs du SDEC jugeront *a posteriori* plus pertinent de traiter la question en se dotant des outils adéquats, d'où son statut de document prescriptif plutôt que de stratégie territoriale (Doucet 2007 p. 3).

En réponse aux manques évoqués précédemment, le début des années 2000 voit la création de deux instruments supplémentaires de la part de la Commission issus du SDEC et de son plan d'action. D'une part, une coopération territoriale renforcée avec INTERREG III 2000-2006 et ses trois volets (transnational, transfrontalier, interrégional) qui, selon Salez, « est sans conteste le meilleur vecteur du rapprochement des pratiques nationales d'aménagement du territoire ; véritable levier pour le partenariat, elle impliquera un nombre croissant de collectivités territoriales et montera progressivement en puissance » (Salez 2009 p. 9). Pour répondre ensuite au manque de données pendant l'élaboration du SDEC, la Commission et les Etats membres mettent en place en 2002 l'Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen (ORATE), qui « vise à améliorer la connaissance des dynamiques des territoires et de l'impact territorial des politiques sectorielles » (Doucet 2007 p. 9).

1.2. Le basculement économique avec la stratégie de Lisbonne (2000 – 2013)

1.2.1. L'ambitieuse stratégie de Lisbonne

A la suite de ces deux nouveaux instruments, le SDEC et INTERREG, l'apparition de la stratégie de Lisbonne, adoptée en mars 2000, et plus tard l'Agenda Territorial de 2007, marquent un basculement idéologique vers la coopération territoriale des années 2000.

La stratégie de Lisbonne avance l'objectif ambitieux de « l'économie la plus dynamique du monde, *via* une croissance économique durable accompagnée d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité et une plus grande cohésion sociale » (Parlement européen). Cet objectif s'est développé en trois axes : préparer la transition économique, moderniser le modèle social européen, maintenir des perspectives de croissance.

De plus, les années 2001-2004 sont marquées par un changement de l'intérêt des Etats membres pour la coopération territoriale, comme l'évoque Salez et qui s'explique « sans doute par leur investissement dans la mise en œuvre des programmes INTERREG et ORATE » (Salez 2009 p. 10). Cette stratégie marque un changement d'approche envers la coopération territoriale avec une direction plus économique, comme l'expliquent Dühr et Nadin:

« The radical change of direction in cohesion policy and the territorial cooperation objective towards Lisbon goals might stall even the limited Europeanization experienced. The changing focus of the new transnational cooperation programmes away from an integrated spatial planning approach and towards a considerably hazier "territorial cohesion" objective and a more thematic economic growth orientation will present considerable challenges for future cooperation efforts. »⁹

(Dühr, Nadin 2007 p. 389)

La perception et la valeur du SDEC, qui avait pourtant mis dix années avant d'être élaboré, s'en trouvent changées selon Dühr :

« The ESDP has been replaced as the guiding reference framework for transnational cooperation with funding priorities derived from the EU's 'Growth and Jobs' agenda. This places emphasis on supporting actions in relation to innovation, economic competitiveness and sustainable development, but does not specifically promote an integrated or territorial perspective as the ESDP did. »¹⁰

(Dühr 2011 p. 19)

Une révision de la stratégie de Lisbonne intervient au cours de l'année 2005, et la Commission dresse un bilan mitigé de ces cinq premières années. Les résultats décevants concernent la croissance, l'emploi, la productivité etc. (Union européenne 2008). Néanmoins, au cours de cette même année et après le ralentissement de la coopération territoriale, un

⁹ « Le changement radical de direction dans la politique de cohésion et l'objectif de coopération territoriale qui rejoint ceux de Lisbonne pourrait paralyser l'expérience limitée d'européanisation. Le changement d'objectif des nouveaux programmes de coopération transnationale, s'éloignant d'une approche d'aménagement intégré, vers un objectif plus flou de "cohésion territoriale" et vers une orientation plus centrée sur la croissance économique entraînera de considérables défis pour les futurs efforts de coopération. » (Traduction : Aline Bourdais)

¹⁰ « Le SDEC a été rétabli comme un cadre de référence pour la coopération transnational avec des priorités fondatrices dérivées de l'agenda 'Croissance et emploi' de l'UE. Ce dernier insiste sur le soutien d'actions relatives à l'innovation, à la compétitivité économique et au développement durable, mais ne promeut pas particulièrement une perspective intégrée ou territoriale, comme le fait le SDEC. » (Traduction : Aline Bourdais)

retour d'intérêt vient reconsidérer « l'apport du développement territorial à la mise en œuvre de cette stratégie » (Doucet 2007 p. 8). Il s'agit de la réflexion sur l'élaboration d'un nouveau document référent en terme de coopération territoriale pour prendre les suites du SDEC, mais également pour prendre compte des objectifs de Lisbonne.

1.2.2. Un faible contenu stratégique depuis 2007

Ce processus entamé suite à la révision de la stratégie de Lisbonne aboutit à l'élaboration de l'Agenda territorial de 2007. Ce document au contenu bien plus simplifié que le SDEC en reprend tout de même les grands axes (Doucet 2007 p. 8) :

- une promotion du développement urbain innovant et coopératif
- de nouvelles formes de partenariat villes-campagnes
- un renforcement de l'extension des réseaux transeuropéens
- une promotion de la gestion transeuropéenne des risques
- un renforcement des structures écologiques et des ressources culturelles pour une nouvelle approche du développement.

Ce document n'apporte pas de précision quant au rôle que doit jouer l'UE dans le développement communautaire, comme l'explique Doucet : « cet Agenda territorial de l'UE représente évidemment une actualisation bienvenue du SDEC, mais il ne paraît pas marquer de progrès notable quant à la clarification de la compétence de l'Union en matière de développement territorial » (Doucet 2007 p. 9). Faludi, pour sa part, voit cet Agenda territorial comme une mise à jour en accord avec les objectifs de la stratégie de Lisbonne : « a constant throughout was the intention for the Territorial Agenda to become a strategic document, with concrete proposals for contributing to the EU agenda of promoting jobs and growth » (Faludi 2009 p. 25).

Cet Agenda territorial n'apporte rien de nouveau en termes d'objectifs mais s'est renouvelé en intégrant de nouveaux principes comme le développement durable ou le changement climatique (Salez 2009 p. 10). Il ne dresse pas de grands objectifs, notamment envers le programme communautaire INTERREG qui pourtant avait été remplacé et reconsidéré comme l'un des véritables leviers pour la politique de cohésion.

L'Agenda territorial de 2020 adopté en 2011 apparaît comme une mise à jour du précédent. Il met néanmoins l'accent sur l'évolution du contexte économique européen avec l'apparition de la crise et renforce les objectifs concernant les enjeux du changement climatique. La place des régions frontalières est également soulignée comme l'un des leviers de la compétitivité économique européenne (Union européenne 2011).

1.3. Conclusion : passage d'une vision à un objectif de la politique de cohésion

La coopération territoriale en Europe depuis sa création jusqu'à nos jours peut se voir en deux périodes distinctes. La première couvre les années 1990 avec le financement par le FEDER des premiers programmes opérationnels INTERREG qui marquent le début de la volonté de planifier l'aménagement du territoire à l'échelle communautaire. Sans réelle vision ni stratégie communautaire sur ces questions, c'est dans ce contexte que viendra l'élaboration du SDEC au cours de ces dix années, laissant finalement la place dans un premier temps aux affinités historiques frontalières entre Etats. Le SDEC de 1999 apportera un cadre pour la décennie suivante, mais à la fois par ses manques d'objectifs, de contenu cartographique et par l'adoption de la stratégie de Lisbonne, son rôle ne sera pas exploité en tant que tel. Le choix politique de l'Union européenne vers une logique plus économique a réellement influencé par la suite la coopération territoriale. Néanmoins, il sera accordé à cette coopération une reconnaissance comme l'un des leviers de la politique de cohésion, notamment après le grand succès d'INTERREG III et des financements revus à la hausse pour 2007-2013.

Partie 2. La politique maritime intégrée, une nouvelle stratégie de l'UE

Les régions maritimes revêtent une importance capitale pour l'Union européenne, puisqu'avec deux océans et quatre mers, ce sont 22 Etats sur 27 qui possèdent une frontière maritime, pour un total de 65 000 km² de côtes (Juda 2010 p. 34). Ces régions représentent environ 40% du PIB et 40% de la population de l'Union européenne (Commission européenne 2007a p. 4). Néanmoins, la préservation de ces territoires et de leur potentiel est menacée. Les activités ayant lieu sur ces espaces ne cessent d'évoluer et de croître, et des tensions et contradictions se créent entre les différents secteurs maritimes, gérés de manière individuelle, réductionniste.

« Maritime regions are vitally important for the EU, but activities and policies related to the seas and the oceans have to date been managed largely on sectoral lines. The EU's 'Integrated Maritime Policy for the European Union' seeks to change this and promotes coordination to avoid further deterioration of the marine environment, especially in the face of climate change effects. »¹¹

¹¹ « Les régions maritimes sont vitales pour l'Union européenne, mais jusqu'à aujourd'hui les activités et les politiques liées aux mers et aux océans ont été largement menées de façon sectorielle. La politique "maritime intégrée de l'Union européenne" tend à changer cela et promeut une coordination pour éviter une détérioration plus avancée de l'environnement marin, spécialement face aux effets du changement climatique. » (Traduction : Aline Bourdais)

(Dühr, Colomb, Nadin 2010 p. 227)

L'Union européenne a donc la volonté de mettre en place une stratégie maritime commune. Selon cette stratégie, la gestion des mers doit être envisagée de manière holistique, en prenant en considération les incidences de chaque politique sectorielle sur les autres et en les coordonnant, afin d'éviter les contradictions et les conflits. L'UE souhaite mettre en place cette stratégie grâce à une politique maritime intégrée, qui dirigerait et coordonnerait toutes les politiques sectorielles maritimes.

L'objet de cette partie est d'analyser l'évolution de cette politique maritime intégrée, d'évaluer la place qu'elle occupe aujourd'hui parmi les autres stratégies et politiques de l'Union européenne, et de déterminer si l'objectif lancé dans le début des années 2000 a été atteint.

2.1. L'émergence de la politique maritime intégrée de l'UE

En 2003 la Conférence des Régions Périphériques Maritimes affirmait la nécessité d'engager une politique maritime qui prenne en compte de façon globale la dimension maritime. Depuis, la Commission européenne a entamé une démarche pour mettre en place une politique maritime intégrée commune. Nous allons ici nous demander ici quels ont été les principaux apports des actes qui ont marqué l'évolution de cette politique, et où en est aujourd'hui la stratégie maritime de l'Union européenne.

2.1.1. Les premiers pas en 2006

En juin 2006, la Commission européenne publie le Livre vert « Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers », qui soumet des propositions et des principes qui devraient guider la stratégie maritime européenne. Ce Livre vert marque le début d'une réelle prise en compte de la mer et des régions maritimes, auxquelles l'UE et les Etats n'accordaient jusqu'alors que peu d'intérêt. « Le premier apport important du Livre vert est la reconnaissance par la Commission de Bruxelles de l'importance du secteur maritime et du caractère global et mondial du transport maritime » (CSSM 2006 p. 1). De plus, en faisant le point sur plusieurs enjeux importants pour l'Union européenne s'inscrivant dans la stratégie de Lisbonne¹², ce Livre vert permet d'initier la réflexion et d'ouvrir un débat sur deux sujets. Le premier est le besoin d'interactions entre des différentes régions et les Etats de l'Union européenne, puisque les espaces maritimes sont le lieu de liaisons entre différentes régions. La gestion d'un même milieu par des acteurs de nationalités

¹² Préserver l'identité maritime européenne ; maintenir la compétitivité de l'industrie maritime par l'innovation ; respecter les ressources et les richesses naturelles ; prendre en compte la qualité de vie en zone côtière. (Commission européenne, 2006a et 2006b).

différentes nécessite la mise en place d'une politique commune qui coordonne leurs actions. Le second sujet est une approche holistique, prenant en compte tous les secteurs maritimes, visant à définir une politique cohérente et à préserver la durabilité du milieu marin, du point de vue économique, social et environnemental. Ce concept d'intégration des politiques maritimes sectorielles est un apport important du Livre vert (CSSM 2006 p. 1). « Il devrait s'agir d'une politique intégrée, intersectorielle et multidisciplinaire et non d'un simple recueil de politiques sectorielles verticales » (Commission européenne 2007a p. 5). Le Livre vert a donc surtout servi à faire émerger une réflexion sur le besoin d'une politique maritime intégrée communautaire.

Suite au Livre vert de juin 2006, la Commission européenne a publié le 10 octobre 2007 le Livre bleu « Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne », ainsi qu'un plan d'action détaillé présentant la vision de la Commission de la politique maritime intégrée. « The Blue Book sets out a governance framework and proposes cross-sectoral tools necessary for the EU Integrated Maritime Policy »¹³ (Dühr, Colomb, Nadin 2010 p. 227). Ce Livre bleu et son plan d'action détaillé proposent un ensemble d'actions concrètes dans les différents domaines maritimes, comme les activités de surveillance, le transport maritime, la politique portuaire, la recherche maritime européenne etc. Divers engagements, sous-objectifs et instruments y sont proposés, afin d'ébaucher un cadre de gestion précis. Ce cadre de gestion doit notamment s'appuyer sur trois instruments, qui sont :

« la surveillance maritime, essentielle pour assurer la sûreté et la sécurité dans l'utilisation de l'espace maritime, l'aménagement de l'espace maritime, instrument de planification fondamental pour une prise de décision écologiquement viable, et une source de données et d'information complète et accessible. »

(Commission européenne 2007a p. 5)

Cependant, si le Livre vert et le Livre bleu représentent un premier pas vers une politique maritime intégrée communautaire, ils proposent essentiellement une réflexion sur l'économie, que ce soit à travers leurs objectifs ou à travers les actions prévues. Certaines thématiques sont simplement survolées et ne sont pas appréhendées de manière globale, comme l'environnement marin ou les enjeux sociaux (Europolitique 2010 p. 8). Le Conseil Supérieur de la Marine Marchande insiste d'ailleurs sur la difficulté des Livres vert et bleu à vraiment imposer la notion d'intégration à la stratégie maritime de l'UE.

« Le Livre Vert est à ce titre révélateur de la difficulté d'une prise en compte équilibrée des composantes économiques, sociales et environnementales, conditions mêmes d'un développement durable, au sein même d'une politique européenne intégrée. »

(CSSM 2006 p. 1)

¹³ « Le Livre bleu établit un "cadre de gouvernance" et propose des outils intersectoriels nécessaires pour la politique maritime intégrée de l'Union européenne. » (Traduction : Aline Bourdais)

On reproche également à la Commission de s'être peu exprimée quant aux modes de gouvernance. Or, pour la mise en place d'une politique maritime intégrée, il semble nécessaire de simplifier le nombre et le fonctionnement des acteurs et des unités administratives et institutionnelles, qui manquent de coordination et sont parfois contradictoires (CRPM 2005).

2.1.2. Une volonté qui se poursuit

A la suite de la publication du Livre vert et du Livre bleu, la volonté de mettre en place la politique maritime intégrée se poursuit.

Le 29 mars 2008, la Commission européenne transforme la Direction générale de la Pêche et crée la Direction Régionale des Affaires Maritimes et de la Pêche (DG Mare), et la charge de mettre en œuvre la politique maritime intégrée. La Commission européenne est divisée en plusieurs Directions Générales qui se chargent d'un domaine d'action spécifique. Jusque mars 2008, il n'existait pas de Direction Générale référente aux affaires maritimes. En revanche, il existait – et existe toujours, des Directions Générales s'occupant de secteurs pouvant influencer sur la mer. Cette création de la DG Mare est un signe de la volonté de la Commission d'instituer la politique maritime intégrée (Commission européenne, DG Mare 2013 ; De Cacqueray 2011 p.94-95).

En juin 2008, le Parlement européen publie la directive-cadre « stratégie pour le milieu marin », voulue comme le pilier environnemental de la politique maritime intégrée. Cette directive-cadre vise à garantir un bon état écologique des eaux marines¹⁴, notamment en renforçant la coordination des stratégies des Etats membres qui partagent une région maritime.

« Les États membres partageant une région ou une sous-région marine coopèrent afin de veiller à ce qu'au sein de chaque région ou sous-région marine les mesures requises pour atteindre les objectifs de la présente directive [...] soient cohérents et fassent l'objet d'une coordination au niveau de l'ensemble de la région ou sous-région marine concernée conformément au plan d'action décrit ci-après, à propos duquel les États membres s'efforcent d'adopter une approche commune. »

(Parlement européen et Conseil 2008 Article 5 Paragraphe 2)

La Commission européenne est alors chargée de veiller à la coordination des stratégies des Etats dont elle doit valider chaque étape. La directive-cadre "stratégie pour le milieu

¹⁴ « état écologique des eaux marines tel que celles-ci conservent la diversité écologique et le dynamisme d'océans et de mers qui soient propres, en bon état sanitaire et productifs dans le cadre de leurs conditions intrinsèques, et que l'utilisation du milieu marin soit durable, sauvegardant ainsi le potentiel de celui-ci aux fins des utilisations et activités des générations actuelles et à venir » (Parlement européen et Conseil 2008 Article 3 Paragraphe 5).

marin" est un bon exemple en matière de logique de bassin et de gouvernance et de coordination des actions et des stratégies nationales (Europolitique 2010 p. 12-13).

Pourtant, la déception de certains acteurs et la réticence d'autres envers la notion d'intégration des politiques sectorielles¹⁵ finira par briser l'élan pris pour mettre en place la politique maritime intégrée. A partir de fin 2008, aucune action de la part de quelque entité européenne ne s'est distinguée, jusque la Déclaration de Limassol en octobre 2012.

2.1.3. Un regard plus économique en 2012, après un certain essoufflement

Le 8 octobre 2012 le Conseil de l'Union européenne organise la conférence de Limassol, sous la Présidence chypriote, au sujet de la stratégie maritime européenne. Cette conférence est organisée dans le but de redynamiser la politique maritime intégrée et sa mise en œuvre. En effet, l'élan initial donné à l'élaboration de la politique maritime intégrée s'est essoufflé, et la Commission n'a toujours pas adopté d'acte juridique concret permettant l'application de la politique maritime intégrée. A ce moment, la PMI se traduit uniquement par des actions ponctuelles dans certains Etats. Le but de la conférence est que la Commission établisse des propositions concrètes pour l'application de la PMI. La Déclaration de Limassol fournit un cadre de travail et des orientations réactualisés. Elle insiste sur l'importance de la coopération et l'échange de pratiques, et porte un regard beaucoup plus économique sur la politique maritime intégrée. L'économie bleue¹⁶, considérée comme un véritable atout pour la croissance, se retrouve au centre de l'attention portée à la stratégie maritime de l'UE : « The Declaration we are adopting today is a strong basis on which to develop the blue economy in Europe. By doing so we are giving a strong maritime pillar to the Europe 2020 strategy »¹⁷ (Commission européenne 2012b. Discours du Président Barroso).

« [La Déclaration] reprend les grandes lignes de la communication de la Commission sur la croissance bleue, dont les cinq secteurs considérés comme à haut potentiel et qui devraient bénéficier de manière prioritaire d'un soutien communautaire : la production d'énergie renouvelable en mer, l'aquaculture, la biotechnologie bleue, le tourisme côtier et l'exploitation minière marine. »

(Eckstein 2012)

Depuis la parution du Livre vert en 2006, la politique maritime intégrée a toujours visé la compétitivité économique, car elle s'inscrit dans la stratégie de Lisbonne, puis Europe

¹⁵ Voir partie 2.2. Les freins à l'adoption de la politique maritime intégrée

¹⁶ « La stratégie «Croissance bleue» est une stratégie à long terme visant à soutenir la croissance de l'ensemble du secteur maritime. » (Commission européenne, DG Mare 2012b)

¹⁷ « La Déclaration que nous adoptons aujourd'hui est une base solide sur laquelle développer l'économie bleue en Europe. Ce faisant, nous fournissons à la stratégie Europe 2020 un solide pilier maritime. » (Traduction : Aline Bourdais)

2010, qui ont pour objectif une relance d'une économie compétitive de l'Union européenne. Mais la Déclaration de Limassol, en se concentrant sur les cinq secteurs de la croissance bleue cités précédemment, vient brider les autres priorités initiales de la politique maritime intégrée. Certains domaines, comme l'environnement ou le social, ne sont plus envisagés en tant que tels, mais en tant que facteurs économiques. Demetris Christofias, chef d'Etat de Chypre et alors Président à la tête du Conseil de l'UE, s'exprime sur question de la sécurité maritime, qui n'est pas abordée dans la Déclaration de Limassol alors qu'elle constituait l'un des trois grands instruments de la PMI : « La question relève du Conseil Transport, non de la PMI » (Eckstein 2012). Non seulement la vision globale et intégrée des différents secteurs maritimes n'est donc pas encore effective, mais elle semble avoir été mise de côté en faveur d'une approche plus économique.

2.1.4. La première étape vers une application de la politique maritime intégrée

Le 12 mars 2013, la Commission européenne soumet la « Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime et la gestion intégrée des zones côtières », dans le but d'assurer une croissance durable des activités maritimes et côtières et de gérer durablement les ressources marines et côtières. Cette proposition de directive soutient activement la politique maritime intégrée :

« l'action proposée n'est pas sectorielle, mais couvre tous les domaines du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) qui ont une incidence sur les océans, les mers et les zones côtières.¹⁸ Elle soutient la mise en œuvre des politiques liées à la mer dans les États membres grâce à une coordination plus efficace et une plus grande transparence. [...] Les États membres seront tenus d'élaborer et de mettre en œuvre des processus cohérents afin de planifier les utilisations humaines de l'espace maritime et de garantir la gestion durable des zones côtières, et d'établir une coopération transfrontalière appropriée entre eux »

(Commission européenne 2013 p.3)

Il s'agit de la première étape vers une possible application de la politique maritime intégrée. Si cette application est soutenue par certaines entités, elles rencontrent des réticences de la part d'autres, comme décrit dans la partie suivante.

¹⁸ Il s'agit des domaines de la pêche et de l'aquaculture, des transports par voie navigable, de la préservation, protection et amélioration de la qualité de l'environnement, de la protection de la santé des personnes, de l'utilisation prudente et rationnelle des ressources naturelles, de l'énergie, et de la résilience des régions maritimes et côtières face au changement climatique (Union européenne, Etats membres 1957).

2.2. Les freins et leviers de l'application de la politique maritime intégrée

2.2.1. Les Directions Générales

L'adoption de la politique maritime intégrée est tout d'abord freinée par les Directions Générales autres que la DG Mare. En effet, chaque DG est en charge d'un domaine de compétence spécifique et le gère d'après les Traités de la Commission européenne qui lui sont relatifs. Mais la PMI aborde de nombreux domaines qui sont gérés par diverses Directions Générales. Par exemple, le volet environnemental de la PMI, soutenu par la directive-cadre « stratégie pour le milieu marin », est porté par la DG Environnement, la planification maritime est portée par à la fois par la DG Mare et la DG Politique Régionale, la gestion des voies navigable et la circulation des bateaux par la DG Mobilité et Transports etc. Ces autres Directions Générales ne voient pas forcément d'un très bon œil la création de la DG Mare, qui implique un partage des financements qui leur étaient accordés (Teigny 2013 p.53).

2.2.2. Les Etats membres

Les Etats membres ont également tendance à être réticents quant à la politique maritime intégrée. « Member States tend to be suspicious towards the concept of “integration”. For many Member States, the word “integrated” refers to European integration and represents a danger for their sovereignty »¹⁹ (Teigny 2013 p.39). Certains Etats membres font ainsi obstacle à la PMI. Par exemple, de nombreux Etats font appel au principe de subsidiarité pour bloquer certaines des réflexions initiées par le Livre vert, comme la création d'un siège de membre pour l'Union européenne à l'Organisation Maritime Internationale, la création d'un pavillon européen, ou encore la mise en place de garde-côtes européenne (Deprédurand 2011 p. 58).

2.2.3. Le soutien des régions

La politique maritime intégrée peut en revanche compter sur le soutien actif des régions, qui sont directement touchées par le manque de coordination des politiques sectorielles nationales et européennes. Certaines régions sont elles-mêmes très avancées en matière de politique maritime intégrée, comme la Bretagne (France) qui mène depuis 2006 une politique maritime intégrée en coordonnant l'ensemble des domaines liés à la mer (Région Bretagne ; Teigny 2013 p.40). Nous pouvons également rappeler l'initiative de la Conférences

¹⁹ « Les Etats membres ont tendances à être méfiants avec le concept d' "intégration". Pour nombre d'entre eux, le mot "intégré" renvoie à l'intégration européenne et représente un danger pour leur souveraineté. » (Traduction : Aline Bourdais)

des Régions Périphériques Maritimes en 2003, qui avait appelé à une stratégie maritime intégrée, et qui depuis n'a cessé de soutenir la Commission européenne dans cette optique.

2.3. Conclusion : la PMI, une politique particulière en voie d'application

La politique maritime intégrée de l'Union européenne est une politique particulière dans le sens où elle ne suit pas la démarche sectorielle habituelle. Elle aborde plusieurs domaines de compétences européennes dans le but de les coordonner. De plus, elle touche de près les compétences des Etats membres, qui la voient comme une menace au principe de subsidiarité. C'est pourquoi la PMI est une politique difficile à mettre en place, autant par la réticence des acteurs que par la complexité et l'ampleur de ses objectifs.

Toutefois la Commission a présenté en mars 2013 une proposition de directive qui pourrait permettre d'appliquer enfin la politique maritime intégrée. Pour cela deux instruments seront utilisés : la gestion intégrée des zones côtières et la planification de l'espace maritime, à laquelle s'intéresse la partie suivante.

Partie 3. Une approche progressive de la coopération transfrontalière maritime

Après avoir étudié l'évolution de la coopération territoriale et de la stratégie maritime en Europe, nous allons maintenant orienter ce mémoire sur l'apparition de la notion de coopération transfrontalière maritime. Comment la question de l'aménagement de l'espace maritime européen est-elle apparue et comment a-t-elle été traitée dans les documents de l'Union européenne ? Nous verrons ensuite comment l'UE a abordé la notion de frontière maritime, et comment la coopération transfrontalière maritime tend aujourd'hui à devenir un type de coopération territoriale bien particulier.

3.1. La planification de l'espace dans la stratégie maritime européenne

La notion de planification de l'espace maritime apparaît en 2006 dans le Livre vert intitulé « Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers », abordé dans la partie précédente. C'est la première fois que la question de l'aménagement de l'espace prend place dans la stratégie maritime européenne. Le Livre vert, dans son rôle d'initiateur de débat, soulève des questions relatives à l'aménagement de l'interface terre-mer, sur les principes et les mécanismes qui devront régir l'aménagement maritime afin qu'il soit compatible et cohérent avec l'aménagement terrestre : « Une vision commune, contenue dans un plan de développement spatial global applicable aux espaces côtier et maritime, permettrait la définition d'un ensemble d'objectifs et principes politiques cohérents » (Commission européenne 2006b p. 38).

L'année suivante, le Livre bleu et son plan d'action détaillé font de l'aménagement de l'espace maritime un instrument à part entière pour la gestion des affaires maritimes²⁰. Il y est toujours question de la gestion de l'interface terre-mer, tout en prenant en compte les incidences que le développement maritime peut avoir sur les côtes et celles que peut avoir le développement côtier sur la mer (Commission européenne 2007a p.6). Cependant, le Livre bleu rappelle que l'aménagement de l'espace maritime, comme terrestre, tient de la compétence des Etats membres et invoque le principe de subsidiarité.

La Commission publie en 2010 une communication intitulée « Planification de l'espace maritime dans l'UE – bilan et perspectives d'évolution ». Cette communication confirme que la planification de l'espace maritime doit être exécutée dans une logique de bassin, en prenant compte ses spécificités. La planification de l'espace maritime est définie comme un « processus, engagé par les pouvoirs publics, d'analyse des activités humaines dans les zones maritimes afin d'en assurer la répartition, dans l'espace et dans le temps, aux fins d'objectifs à la fois écologiques, économiques et sociaux » (Commission européenne 2010c p.2). Cette communication dresse un bilan des cinq ateliers tenus en 2009 suite à la Feuille de route, entre Etats membres, régions, ONG et industriels. Un des points de vue partagés est celui de la nécessité, dans le cas d'un espace maritime transfrontalier, d'élaborer une vision et des objectifs communs basés sur la recherche d'intérêts communes (Commission européenne 2010c p. 5). Si les Etats membres ont entrepris d'eux-mêmes une planification de leurs espaces maritimes, ils voient désormais l'utilité d'un cadre de gestion commun à l'échelle de l'UE, et d'opérer dans une logique de bassin, notamment en renforçant la coopération transfrontalière.

La proposition de directive de 2013 établit ensuite un cadre pour la planification de l'espace maritime,

« sous la forme d'une approche systématique, coordonnée, inclusive et transfrontière de la gouvernance maritime intégrée. [...] Plus important encore, la proposition prévoit que l'action des États membres doit avoir pour objectif la cohérence dans la gestion des bassins maritimes, grâce à une coopération transfrontière dans la même région ou sous-région marine et dans la zone côtière qui s'y rattache, et grâce à la collecte et à l'échange de données appropriées. »

(Commission européenne 2013 p.5)

En novembre 2008, la Commission avait d'ailleurs publié la « Feuille de route pour la planification de l'espace maritime: élaboration de principes communs pour l'Union européenne ». Cette feuille de route établissait les principes de la planification de l'espace maritime et engage la Commission à poursuivre sa logique de bassin et de coordination des stratégies nationales et régionales. L'aménagement de l'espace n'étant pas une compétence de

²⁰ Voir partie 2.1.1. Le livre vert de 2006 et le Livre bleu de 2007, des premiers pas vers une politique maritime intégrée pour l'Union européenne

l'Union européenne, la Commission précisait que c'était aux Etats membres de décider de la gestion commune d'un espace maritime, et que l'UE ne jouerait qu'un rôle d'encouragement et de coordination.

« Les activités maritimes ont une dimension transfrontalière. Les décisions prises au niveau national ont des répercussions sur les pays voisins. Si des États membres envisagent de façon commune la gestion de l'espace marin d'un même bassin maritime, il leur sera plus aisé de relever ces défis. Le rôle de l'Union européenne est de promouvoir une approche commune entre les États membres, qui tiennent compte des répercussions transfrontalières. »

(Commission européenne 2008b p. 4)

La planification maritime est vue aujourd'hui comme un véritable instrument de la stratégie maritime européenne. L'objectif de la Commission et de l'Union est de garantir la cohérence des actions des Etats membres, et de mettre en place un cadre commun pour encourager la coopération entre Etats membres, notamment autour des frontières maritimes.

3.2. La naissance de la coopération territoriale maritime

3.2.1. Au cours d'INTERREG I et II : l'apparition de la notion de frontière maritime

La coopération territoriale en Europe s'est dans un premier temps appuyée en partie sur les affinités historiques de certaines régions qui avaient collaboré au niveau transfrontalier via des Eurorégions, comme celle des pays nordiques, de France, d'Allemagne etc. Parmi ces régions historiquement liées, certaines se trouvaient de fait séparées par un espace maritime qu'on a alors considéré comme une frontière, comme l'explique le guide pratique pour la coopération transfrontalière, par le caractère géographique européen : « natural geographic features such as maritime borders (Sardinia (I) /Corsica (F), Nord-Pas-de-Calais (F)/Kent (UK), Wales (UK)/Ireland, Øresund (DK/S) /Island Cooperation (S/FIN) and the Greek islands »²¹ (Commission européenne, ARFE 2000 p. 27).

Néanmoins, cette coopération maritime au cours des premières années de coopération sous INTERREG I n'a pas eu une importance notable, ce que rectifiera par la suite INTERREG II en passant de quatre programmes maritimes à seize entre les deux périodes de programmation le long des frontières maritimes internes de l'UE, mais aussi sur les frontières externes (Commission européenne, ARFE 2000 p. 27). Cette progression générale en nombre de programmes opérationnels INTERREG également abordée auparavant s'explique par une plus large couverture géographique due à l'intégration de nouvelles zones éligibles à la

²¹ « des caractéristiques géographiques naturelles comme les frontières maritimes (Sardaigne (Italie) / Corse (France), Nord-Pas-de-Calais (France) / Kent (Royaume-Uni), Galles (Royaume-Uni) / Irlande, Øresund (danemark-Suède) / coopération islandaise (Suède-Finlande) et les Iles grecques » (Traduction : Aline Bourdais)

coopération avec trois futurs Etats membres (Autriche, Finlande et Suède en 1995) ainsi que l'Allemagne de l'Est, mais aussi par l'intégration d'un plus grand nombre de frontières maritimes internes et externes (Commission européenne, ARFE 2000 p. 109) : « a second factor in the significant expansion of INTERREG IIA is the stronger emphasis on cooperation across maritime borders. A total of 16 maritime Operational Programmes were supported under INTERREG IIA compared to just 4 under INTERREG I »²² (Commission européenne, ARFE 2000 p. 48).

3.2.2. Le SDEC et ses aspects maritimes : valoriser les atouts maritimes du territoire européen

En parallèle de ces deux premières périodes de programmation INTERREG, ces questions maritimes ont également fait partie de la réflexion sur le SDEC et sur son rôle stratégique, mais avec une approche plus en recul et plus portée sur l'économie, dans le but de valoriser les atouts maritimes du territoire de l'union européenne.

Le SDEC met en évidence la particularité maritime européenne, son maillage de ports ainsi que son importance économique : « l'accroissement de la compétitivité mondiale de l'UE requiert une meilleure intégration des régions européennes dans l'économie mondiale, le caractère remarquablement maritime de l'UE offrant à cet égard un avantage de localisation » (Commission européenne 1999 p. 21). Le Nord-Ouest européen, avec sa concentration de ports maritimes assurant la majorité des liaisons maritimes internationales européennes, est par exemple mis en avant pour son caractère maritime fort. Le SDEC souligne plus généralement que ces « villes portuaires jouent un rôle très important au sein de leur économie régionale » (Commission européenne 1999 p. 76). Un dernier élément à souligner est l'hypothèse selon laquelle « la mise en place d'un réseau portuaire européen pourrait significativement favoriser le développement économique » (Commission européenne 1999 p. 76).

Les questions environnementales sont également abordées, notamment l'aspect de la durabilité des transports, la « valorisation des modes de transport plus respectueux de l'environnement pour le transport de marchandises, les voies navigables (navigation maritime, côtière et intérieure) » (Commission européenne 1999 p. 16). Le SDEC prend aussi en compte la préservation de l'environnement et des ressources naturelles, et souhaite la mise en œuvre de « stratégies intégrées de développement et des modèles de planification appropriés [en s'appuyant notamment sur] les recommandations pour la planification spatiale dans les zones côtières de la Baltique [qui] sont un exemple très parlant de coopération internationale dans ce domaine » (Commission européenne 1999 p. 34).

²² « un second facteur à l'expansion significative d'INTERREG IIA est l'accent mis sur la coopération aux frontières maritimes. Un total de 16 programmes opérationnels de coopération étaient supportés sous INTERREG IIA par rapport à 4 seulement sous INTERREG I » (Traduction : Aline Bourdais)

Les enjeux maritimes dont fait part le SDEC sont également relevés par le programme communautaire INTERREG. La coopération au niveau des frontières maritimes continue à évoluer favorablement et commence à se focaliser sur les mêmes domaines cités précédemment : « shared interests are found mainly in the areas of environmental protection and better use of maritime potential (e.g. for tourism) »²³ (Commission européenne 1999 p. 28). Malgré cela, le SDEC ne considère pas dans son contenu l'enjeu de la coopération territoriale maritime sur une échelle plus localisée, au niveau des frontières.

3.2.3. Un premier cadre pour la coopération transfrontalière maritime

La pratique de la coopération territoriale maritime, dont l'évolution a été progressive au cours des 10 premières années d'INTERREG, trouve un premier cadre en 2000. Elle est abordée dans le Guide pratique pour la coopération transfrontalière. Ceci coïncide avec la transformation du programme INTERREG pour sa troisième période de programmation. Il est particulièrement renforcé et séparé en trois volets distincts (Commission européenne 1999 p. 116) :

- Le volet A transfrontalier, dans la continuité des INTERREG I et II.
- Le volet B transnational, qui représente une extension d'INTERREG IIC créé en 1997.
- Le volet C interrégional, qui succède aux programmes ECOS-Ouverture et RECITE (Regions and Cities of Europe) lancés par la Commission en 1991.

A la suite du lancement d'INTERREG III, le volet A se concentre sur la promotion « d'un développement régional intégré entre les régions frontalières » (Commission européenne 1999 p. 116). Ce volet reçoit d'ailleurs la majeure partie des fonds INTERREG. Les activités de coopération transfrontalière dans le cas des frontières maritimes ont fait l'objet d'une augmentation significative au cours des dix dernières années, notamment dans les domaines concernant l'environnement et les transports. Malgré cela, l'UE sous INTERREG A ne souhaite permettre de coopérations sur des frontières maritimes « only in justified exceptional cases »²⁴ (Commission européenne 1999 p. 20). Néanmoins, le nombre de frontières maritimes internes et externes éligibles pour la coopération n'a cessé d'augmenter au cours de cette première décennie, ouvrant plus de perspectives pour ces régions maritimes.

Toutefois, la coopération transfrontalière maritime requiert un engagement entre les régions, ce qui, en cas d'absence, peut freiner cette coopération. C'est le cas par exemple pour certaines régions maritimes d'Europe : « The most important obstacle in the relationship between the Southern maritime border regions of Corsica and Sardinia, Corsica and Tuscany and Puglia and Western Greece is the continuing relatively weak level of cross-border

²³ « les intérêts partagés concernent principalement les domaines de la protection de l'environnement et d'une meilleure utilisation du potentiel maritime (le tourisme par exemple) » (Traduction : Aline Bourdais)

²⁴ « uniquement dans des cas exceptionnels justifiés » (Traduction : Aline Bourdais)

contacts »²⁵ (Commission européenne, ARFE 2000 p. 28). Sous INTERREG III, le volet transfrontalier va permettre la création des premiers programmes avec une frontière maritime comme le France – Royaume-Uni cité auparavant, le France – Italie - îles (source : Mission Opérationnelle Transfrontalière).

3.3. Conclusion : la volonté d'un cadre pour la coopération transfrontalière maritime européenne

L'aménagement des espaces frontaliers maritimes est une question abordée depuis une vingtaine d'années déjà au sein de l'Union européenne, mais celle-ci ne possède pas les compétences pour mettre œuvre des actions et faire appliquer des lois concernant ce domaine. Aujourd'hui les Etats et régions qui possèdent une ou plusieurs frontières maritimes sont pleinement conscients de l'importance de la question de l'aménagement de ces espaces. Les actions de coopération territoriale maritime, notamment transfrontalière, continuent de se développer, malgré les obstacles qu'elles rencontrent. L'Union européenne souhaite encourager ces actions. Pour cela, il lui semble nécessaire de donner un cadre à la coopération territoriale maritime, comme le suggère par exemple la proposition de directive de 2013 de la Commission. La partie suivante s'intéresse aux divers éléments qui permettent de définir la coopération transfrontalière maritime.

Partie 4. Les caractéristiques de la coopération transfrontalière maritime

Nous avons vu précédemment l'apparition de la notion de coopération transfrontalière maritime en Europe. L'union souhaite aujourd'hui établir un cadre pour encourager les Etats et les régions à mettre en place des actions de coopération transfrontalière sur des espaces maritimes. Nous allons maintenant dégager les caractéristiques de cette notion de coopération transfrontalière maritime qui permettent de la définir.

4.1. Des thématiques sectorielles liées à la mer et au littoral

« La spécificité de la coopération maritime de proximité réside [...] dans la variété des thématiques auxquelles elle est associée [...] Les thèmes de la coopération sont nombreux : liaisons maritimes, mise en valeur des aires portuaires et urbaines, développement

²⁵ « L'obstacle le plus important dans les relations entre les régions maritimes frontalières du Sud de Corse et de Sardaigne, de Corse et de Toscane, et des Pouilles et de Grèce de l'Ouest est le niveau continuellement et relativement faible de contacts transfrontaliers » (Traduction : Aline Bourdais)

économique, coopération touristique et culturelle, protection de l'environnement marin, gestion intégrée des zones côtières, etc. » (MOT. La coopération maritime). Les programmes de coopération maritime soutiennent ainsi des projets portant sur des domaines particuliers, liés à la mer et au littoral.

Ces thématiques maritimes sont nombreuses, comme le montrent les exemples suivants.

Tout d'abord, la coopération maritime et chacun des secteurs concernés doivent permettre à l'Union européenne d'être plus compétitive. Les secteurs maritimes jouent également un rôle dans la stratégie de croissance et de développement économique de l'Union européenne. La politique maritime intégrée et la coopération transfrontalière maritime s'intègrent dans la stratégie « croissance bleue », qui vise à soutenir la croissance du secteur maritime dans sa globalité. Par exemple, la stratégie du transport 2009-2018 « répertorie les domaines d'action clés où une intervention de l'UE renforcera la compétitivité du secteur tout en promouvant un transport maritime de qualité et en améliorant sa performance du point de vue social, de la sécurité et de l'environnement » (Commission européenne 2009 p. 9).

Un secteur important de la coopération transfrontalière maritime est l'environnement. La Directive-cadre « stratégie pour le milieu marin », pilier de la politique maritime intégrée, garantit la prise en compte du milieu marin dans la planification de l'espace maritime et dans les documents de l'Union européenne. La coopération transfrontalière maritime doit donc prendre en compte la préservation de l'environnement, l'utilisation rationnelle des ressources naturelles, et la résilience des espaces maritimes face au changement climatique.

« La feuille de route fait de l'approche fondée sur les écosystèmes un principe primordial qui doit guider la planification de l'espace maritime. Les débats ont confirmé l'avis de la Commission selon lequel la planification de l'espace maritime doit reposer tout entière, dans sa structure, sur l'écosystème. »

(Commission européenne 2010c p. 3)

Les activités de la mer sont également des thématiques importantes pour la coopération transfrontalière maritime, comme la pêche et l'aquaculture, les énergies marines, nouvelles et renouvelables, les activités liées à l'exploitation du gaz et du pétrole en mer, le transport maritime etc. (Commission européenne 2010c p.10, Commission européenne 2013 p.17).

Les échanges de bonnes pratiques, recommandées par la politique maritime intégrée de l'Union européenne, sont des pratiques récurrentes pour la coopération transfrontalière maritime. Ces échanges doivent permettre d'établir un socle de connaissances du milieu marin, mais également des références en matière de politique maritime.

« L'initiative de la Commission sur le plan des connaissances et des données sur le milieu marin a pour objectif d'offrir une base en la matière, de qualité contrôlée et facilement accessible, mise à la disposition du secteur privé industriel, des

pouvoirs publics, et de la recherche scientifique de ce domaine, qui ont un rôle primordial à jouer dans la planification de l'espace maritime. »

(Commission européenne 2010c p. 8)

En plus de la planification de l'espace maritime, la coopération transfrontalière maritime prend en compte l'autre instrument de la stratégie maritime européenne, la gestion intégrée des zones côtières, qui a pour objectif :

« un cadre de gestion global pour l'ensemble de la zone côtière, incluant la politique environnementale, l'aménagement de l'espace, la politique industrielle, et d'autres politiques et instruments ayant une incidence sur les régions côtières. Elle vise l'amélioration des conditions de vie, sur un plan économique et social, dans les zones côtières et aide ces dernières à développer pleinement leur potentiel. En pratique, elle s'est davantage concentrée sur la terre et le voisinage immédiat des rivages. Par comparaison, la planification de l'espace maritime s'est concentrée elle sur la distribution de l'espace et la recherche d'un équilibre dans l'utilisation des zones marines, bien que des similitudes existent au niveau de l'engagement des parties prenantes. »

(Commission européenne 2010c p. 10)

La première caractéristique de la coopération transfrontalière maritime est donc que ses projets abordent des thématiques particulières, liées aux différents secteurs maritimes et côtiers.

4.2. Des logiques de bassins maritimes

La seconde caractéristique de la stratégie européenne de coopération maritime est la prise en compte des spécificités de chaque bassin maritime, et des enjeux qui lui sont propres.

« Il faut, dans le cadre de la planification de l'espace maritime, tenir compte de toutes les spécificités de celui-ci (taille, type et densité d'utilisation, vulnérabilité environnementale, structure politique et administrative). Les zones de gestion doivent donc être définies en fonction de tous ces éléments. »

(Commission européenne 2010c p.4)

Les bassins maritimes européens présentent une grande diversité, et nécessitent une approche différenciée. La Conférence des Régions Périphériques Maritimes a d'ailleurs une approche spécifique pour chaque bassin maritime, à travers la mise en place de six commissions géographiques²⁶ pour chacune des « mers régionales ». La préservation de chaque bassin maritime est favorisée par une coopération entre les différentes régions de ces

²⁶ Les commissions Arc Atlantique, Balkans/Mer Noire, Iles, Interméditerranéenne, Mer Baltique, Mer du Nord. (CRPM. Commissions géographiques)

bassins. La Commission a défini en 2000 des critères favorables pour la coopération transfrontalière maritime allant dans le sens d'une approche par bassin :

« key elements favouring close cross-border cooperation on maritime borders are:

- A short distance between the shores of border regions, plus good transport links (ports, ferries), which enable "gateway" functions for the free movement of goods and persons and for international transport;
- In some cases where the border regions are very close to each other, access was improved further by creating fixed links between the coasts concerned (e.g. via the tunnel under the English Channel linking the UK and France, and the bridge over the Øresund between Denmark and Sweden);
- Strong historical ties and cultural similarities (e.g. between Denmark/ Sweden/ Finland, between Estonia/ Finland or between Ireland/ Wales). »

(Commission européenne, ARFE 2000 p. 25)

Ces trois critères, proximité géographique, communication facilitée par les infrastructures de transport et liens culturels étroits, sont les premiers éléments par lesquels la coopération transfrontalière maritime trouve son sens pour la Commission. Profitant de l'exemple de l'Eurotunnel entre la France et l'Angleterre, Nathalie COS affirme qu'il « a permis de faire reconnaître la frontière maritime comme permettant à ces territoires de s'inscrire dans une politique régionale de l'Union européenne »²⁷. Ces éléments favorables à la coopération amènent notamment l'apparition du programme INTERREG IIIA France – Royaume-Uni (période 2000-2006), dont la Manche constitue une frontière maritime entre les Départements français du Nord, Pas-de-Calais, Seine-Maritime, Somme, et les Comtés anglais de Brighton & Hove, East Sussex, Kent et Medway.

Plus tard, en vue de la quatrième période de programmation d'INTERREG (2007-2013), la Commission fixe la « distance courte » comme critère sept années auparavant, à 150 km maximum de la frontière maritime :

« les régions de niveau NUTS 3 sont éligibles, le long de toutes les frontières terrestres intérieures et de certaines frontières terrestres extérieures, le long des frontières maritimes séparées par une distance maximum de 150 km »

(Union européenne 2007a p.20)

Cette nouvelle étape dans la définition d'un cadre pour la coopération transfrontalière maritime apporte de nouvelles perspectives, comme l'explique Nathalie COS : « l'introduction de ce nouveau critère par la Commission européenne a amené de nouveaux territoires éligibles à la coopération transfrontalière »²⁸. De plus, ce critère qui maintient une proximité étroite entre les régions permet de différencier la coopération transfrontalière d'une

²⁷ Annexe 2 : entretien

²⁸ Annexe 2 : entretien

autre échelle de coopération, la coopération transnationale, comme le souligne la MOT en 2011 en vue de la fin de la période INTERREG IV : « ce critère de définition, conjugué avec une continuité par rapport aux périmètres des programmes actuels, permet notamment de distinguer une coopération maritime transfrontalière de proximité de celle transnationale et donc de faciliter les choix de stratégies et l'orientation des porteurs de projets » (MOT. La coopération maritime).

Néanmoins, cette limite fixée par la Commission est sujette à certaines exceptions et critiques. La distance « courte » fixée en 2000 n'est pas satisfaisante dans tous les cas de figures pour la coopération transfrontalière. Nathalie COS met en évidence le fait que pour « garder une certaine cohérence au niveau des territoires éligibles [concernant le cas du programme Franche (Manche) – Angleterre], certains Départements français, notamment en Bretagne, ont tout de même été intégrés comme étant éligibles »²⁹. La MOT, quant à elle, souhaiterait une possibilité d'extension sur un espace plus vaste : « le critère de délimitation des programmes de coopération transfrontalière maritime (150 km) devrait être maintenu. Toutefois, une plus grande flexibilité (en termes de zones adjacentes, ou de pourcentage pouvant être dépensé en dehors de la zone) devrait être privilégiée également » (MOT 2011 p. 3). La CRPM avance également que cette limite des 150 km « n'est pas pertinente pour les régions isolées par la mer et qui ont une longue tradition de coopération au sein de leur bassin maritime » (CRPM, Commission des Iles 2012 p. 14). Nous pouvons dans ce cas penser à l'Etat de Chypre, géographiquement isolé des états membres de l'Union européenne. Pour la période 2007 – 2013, les programmes transfrontaliers maritimes que nous pouvons prendre en exemple sont le France – Italie Maritime, le France – Manche ainsi que notre cas d'étude des 2 Mers (Source : mission opérationnelle transfrontalière).

Quoi qu'il en soit, la logique de bassin est une caractéristique de la coopération transfrontalière maritime, et les territoires impliqués doivent être à une distance à la mer maximale de 150 km.

4.3. Des partenaires maritimes situés à proximité du littoral

Les thématiques particulières associées à la coopération transfrontalière maritime et l'approche par bassin employée entraînent une spécificité des partenaires de projets.

Tout d'abord, nous avons vu que les thématiques abordées par les projets de coopération maritime portent sur des secteurs liés à la mer et au littoral. Pour diriger des actions de coopération dans des domaines maritimes, les partenaires doivent être parties prenantes des secteurs abordés (pêche, industrie de la mer, environnement marin, tourisme côtier etc.). Les partenaires de projets maritimes sont donc eux-mêmes maritimes. EUROMOT affirme cela avec l'exemple des partenaires publics : « la coopération

²⁹ Annexe 2 : entretien

transfrontalière maritime de proximité peut être définie comme une relation entre des collectivités ou autorités locales maritimes frontalières » (EUROMOT 2008 p. 21).

De plus, les territoires impliqués devant être à une distance à la mer maximale de 150 km, les partenaires des projets de coopération sont également à une distance à la mer maximale de 150 km.

Nous retrouvons donc une troisième caractéristique de la coopération transfrontalière maritime : elle fait intervenir des acteurs maritimes localisés à une certaine proximité du littoral.

4.4. Conclusion : trois caractéristiques de la coopération transfrontalière maritime

La coopération transfrontalière maritime peut donc être définie grâce à trois caractéristiques principales. Tout d'abord, ce type de coopération aborde des thématiques traitant de questions maritimes, comme les activités de la mer, la protection du milieu marin et littoral, le transport et la sécurité maritime etc. De plus, les partenaires de projet impliqués, étant parties prenantes des secteurs maritimes concernés, ont également une vocation maritime. Enfin, la logique de bassin maritime et la règle fixant l'éligibilité des régions situées à moins de 150 km d'une frontière maritime induit une localisation des acteurs à proximité de la mer.

Conclusion : une définition de la coopération transfrontalière maritime

Nous pouvons dans un premier temps constater que la coopération territoriale est un processus long qui se structure par à-coups. A la suite de chaque période de programmation, nous observons une amélioration dans les objectifs, les moyens d'évaluation, une plus grande clarté dans les documents de l'Union européenne. Il existe un clivage entre les dix premières années plutôt désorganisées, et les années 2000 marquées par un renforcement de la coopération territoriale. En tout cas, une amélioration générale se fait sentir au cours des vingt dernières années et l'on sent comme un effet d'apprentissage de la part de l'Union européenne qui apprend et cible de mieux en mieux les enjeux de la planification de l'espace communautaire à travers ses politiques.

Dans un deuxième temps, nous constatons l'absence d'une définition claire pour la coopération transfrontalière maritime. Des éléments existent sur l'éligibilité géographique, culturelle, les liens de communication et les thématiques de coopération abordées, mais il n'existe pas de précision ou de position sur le type de partenaires à impliquer, ou la gouvernance entre partenaires publics et privés.

La période de programmation 2007-2013 est-elle un tournant pour le futur de cette coopération transfrontalière maritime ? Pour la première fois, dans cette génération, les enjeux maritimes de coopération apparaissent dans les objectifs des programmes opérationnels de certains programmes INTERREG IVA. L'analyse et le bilan de ces programmes fournira peut-être une base de données suffisante pour établir les différences entre projet transfrontalier terrestre et projet transfrontalier maritime. Cela pourrait aboutir à une définition plus étroite pour basculer vers des programmes transfrontaliers maritimes stricts dans leurs projets, en développant encore plus la mise en relation de partenaires aux compétences maritimes, en exigeant une certaine localisation des activités et des partenaires, en cadrant la gouvernance des partenaires.

Au terme de cette partie théorique, nous formulons après analyse de la littérature la définition suivante de la coopération transfrontalière :

- Les thématiques de coopération sont maritimes.
- Les partenaires de projet ont une ou des compétences en lien avec les thématiques abordées et ont une vocation maritime.
- En lien avec le critère d'éligibilité géographique fixé par la Commission, la localisation des partenaires doit être proche du littoral et ne pas avoir un rapport trop grand par rapport aux 150 km de côte à côte.

Dans le chapitre suivant, nous utiliserons ces trois éléments de définition pour construire une grille multicritère. Cette grille nous permettra d'analyser les projets soutenus par les programmes de coopération INTERREG et d'évaluer la dimension maritime des projets qu'ils soutiennent. Nous vérifierons notamment que le programme INTERREG IVA 2 Mers est bien un programme de coopération en partie maritime, et nous dégagerons ses spécificités.

Chapitre 3. Analyse des projets du programme 2 Mers

Nous avons dans un premier temps défini la coopération transfrontalière maritime européenne en analysant la stratégie maritime et les politiques de coopération territoriale de l'Union européenne. Cette définition nous permet maintenant d'évaluer la dimension maritime des projets soutenus par les programmes INTERREG IVA. La problématique de cette partie est donc la suivante : **dans quelle mesure le programme de coopération transfrontalière 2 Mers est-il maritime ? Quelles sont ses spécificités?**

Afin de répondre à cette problématique, nous proposons d'analyser les projets de différents programmes de coopération à travers une grille multicritère, établie grâce à la définition de la coopération transfrontalière maritime. Les objectifs de cette grille sont les suivants :

- Observer dans la pratique et mesurer la dimension maritime des projets de coopération transfrontalière.
- Déterminer une méthode qui permette de comparer les degrés d'intégration maritime des différents programmes de coopération. En outre, une comparaison des dimensions maritimes de différents programmes de coopération pourra amener à dégager les spécificités du programme 2 Mers.

Nous proposons d'analyser deux programmes transfrontaliers ayant une logique de bassin maritime: les 2 Mers ; France (Manche) - Angleterre.³⁰ Nous cherchons à définir la vocation maritime du programme des 2 Mers et comparer cette vocation à un autre programme européen, les deux étant dits « maritimes » et de même catégorie – programmes INTERREG IVA. Ces deux programmes ont été soumis à la même grille multicritère, présentée ci-après.³¹

Partie 1. Les critères

La grille multicritère établie permet d'évaluer la dimension maritime de chaque projet financé par les différents programmes INTERREG. Elle se compose de trois critères représentant les caractéristiques d'un projet maritime facilement mesurables, qu'il s'agisse de pouvoir traduire ces caractéristiques en critères ou de trouver les informations permettant de les calculer. Nous avons retenu trois critères :

- Les thématiques abordées par le projet
- La localisation des partenaires de projet par rapport à la mer
- Le caractère maritime des partenaires de projet.

³⁰ Annexe 4 : programmes analysés dans la grille »

³¹ Annexe 3 : la grille multicritère »

1.1. Les thématiques abordées par le projet

Nous partons ici de l'hypothèse que les thématiques d'un projet sont le critère principal pour affirmer que ce projet est maritime ou non, et constituent le cœur de notre réflexion sur la dimension maritime des projets en question. Par exemple, le projet « BPPE » (Programme INTERREG IVA 2 Mers, Annuaire des projets 2012, p. 30) traite du développement de la culture entrepreneuriale et de la promotion de la création d'entreprises dans les zones défavorisées. Il est difficile de donner une dimension maritime à ce projet dont les activités ne sont pas en rapport avec la mer. En revanche, le projet « MICRO » (Programme INTERREG IVA 2 Mers, Annuaire des projets 2012, p. 95) a pour objet de rassembler toutes les informations concernant les microplastiques présents dans le milieu marin afin d'établir une évaluation des risques en mer et les activités qui y sont pratiquées. La thématique de ce projet est bien maritime, et nous avons considéré que ce projet a une dimension maritime forte. Ainsi, le premier critère choisi concerne les thématiques abordées par le projet analysé.

Nous avons considéré le nombre de thématiques le plus large possible, afin de pouvoir mettre en évidence de manière pertinente et précise les thématiques abordées par un projet. Nous différencions deux types de thématiques : dans un premier temps, celles ayant une vocation maritime évidente, intrinsèque, comme la pêche ou la gestion portuaire. Dans un deuxième temps, certaines plus générales dont le caractère maritime ou non sera à déterminer pendant l'analyse des projets en fonction des informations auxquelles nous aurons accès – description du projet de coopération, objectifs et enjeux. Pour déterminer si le projet aborde une thématique maritime, nous avons d'abord procédé par une analyse par mots-clés du descriptif du projet : « maritime », « marin », « côtier », « littoral », « portuaire ». Si le descriptif du projet contient l'un de ces mots-clés, nous pouvons en déduire que les thématiques sont en rapport avec la mer et le littoral. Dans le cas contraire, une lecture plus approfondie a été nécessaire pour déterminer le caractère maritime des thématiques abordées par le projet.

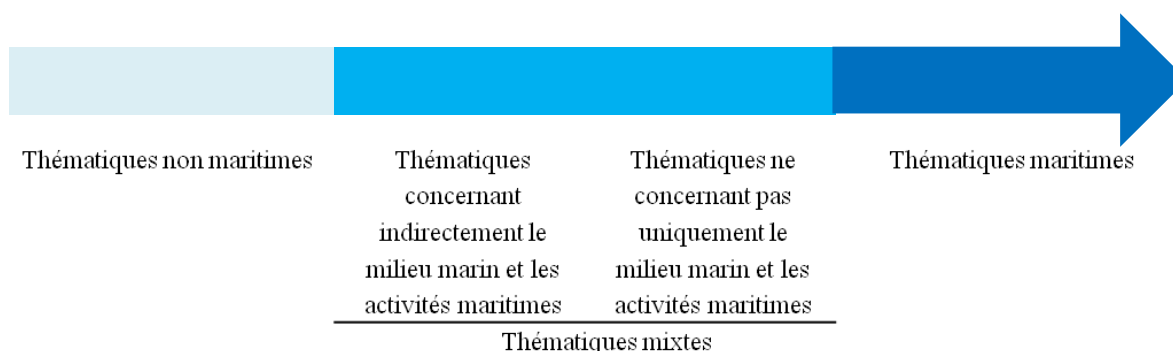
Le choix des thématiques s'est établi en deux temps. Premièrement à partir des grands activités retrouvées dans les projets du programme 2 Mers. Ensuite, nous avons enrichi ces éléments à partir des activités retrouvées sur le site de MAREMED et de la DG Mare. Le premier est un projet mis en place dans le cadre de la politique maritime intégrée, dans le but de coordonner les différentes politiques sectorielles en lien avec les affaires maritimes. MAREMED prend donc en compte les politiques sectorielles maritimes les plus importantes du point de vue de l'Union européenne. Quant à la DG Mare, il s'agit de l'entité de la Commission européenne ayant autorité en matière d'affaires maritimes. Ces deux organisations sont donc des références au sein de l'Union européenne concernant la mer.

MAREMED exerce son activité sur six thématiques, à savoir la gestion des données, la pêche, la gouvernance, l'adaptation au changement climatique en zones côtières, la pollution et la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) (MAREMED). L'Atlas maritime européen de la DG Mare renseigne sur sept thématiques : la géographie des bassins maritimes, la nature, le tourisme, la sécurité et la sûreté, la population et l'emploi, le transport et

l'énergie, et enfin la gouvernance et les politiques européennes (Commission européenne, DG Mare. Atlas maritime européen). Nous avons ainsi un panel de thématiques plutôt maritimes, puisqu'elles proviennent d'organisations liées à la mer et au littoral. Néanmoins, nous devons analyser des projets financés par des programmes INTERREG qui ne sont pas uniquement des projets maritimes. Dans ce sens, nous devons pouvoir attribuer à n'importe quel projet une ou plusieurs thématiques. Nous ne devons donc pas nous limiter à celles, maritimes, recensées par MAREMED et la DG Mare, mais les réutiliser et les adapter aux programmes INTERREG. Les thématiques présentées dans le tableau suivant peuvent convenir à des projets maritimes ou non, et sont assez larges pour pouvoir catégoriser n'importe quel projet.

Thématiques abordées par le projet	Activités économiques et emploi
	Développement durable, gestion des ressources
	Environnement, biodiversité et adaptation au changement climatique
	Gestion portuaire
	Pêche et aquaculture durables
	Qualité de vie, actions sociales et éducation
	Recherche, innovation, gestion des données et enseignement supérieur
	Sécurité, prévention des risques
	Tourisme, culture et loisirs
	Transport
	Gouvernance, politiques européennes (PMI, GIZC etc.)

Comme expliqué auparavant, ces thématiques peuvent se rattacher à des activités maritimes ou non. Nous avons ainsi défini trois catégories : les thématiques non maritimes, les thématiques mixtes – qui regroupent les thématiques concernant indirectement et celles ne concernant pas uniquement le milieu marin et les activités maritimes, et les thématiques maritimes. Dans la grille multicritère, les thématiques abordées par les projets seront mises en valeur par un surlignage de trois couleurs, d'un dégradé de bleu.



1.1.1. Thématiques non-maritimes

Nous considérons comme thématiques non maritimes celles n'ayant aucun lien avec le milieu maritime ou les activités liées à la mer. Le projet « CURA-B » (Programme INTERREG IVA 2 Mers, Annuaire des projets 2012, p. 12), par exemple, traite de la « qualité de vie et actions sociales ». Il vise à offrir aux personnes âgées des services de soins et une prise en charge à un prix abordable. Ce projet n'a aucun lien avec le milieu marin et les activités maritimes.

1.1.2. Thématiques mixtes

Nous retrouvons deux sous-catégories dans les thématiques mixtes. La première est celle qui concerne indirectement le milieu marin ou les activités liées à la mer. La seconde est celle qui ne concerne pas uniquement le milieu marin ou les activités liées à la mer. Prenons l'exemple du projet « SEACo » (Programme INTERREG IVA 2 Mers, Annuaire des projets 2012, p. 26.) qui traite de la redynamisation économique et touristique de la zone côtière. Ce projet aborde donc deux thématiques : « activités économiques et emploi », et « tourisme, culture et loisirs ». Concernant les activités économiques, le projet a pour objectif le développement de l'entrepreneuriat local et d'une approche marketing innovante pour les PME et les collectivités locales, afin de rendre le territoire plus attractif pour les entreprises. L'implantation de nouvelles entreprises sur le littoral peut avoir des conséquences sur le milieu marin et sur les activités maritimes de la zone. C'est pourquoi, dans le cas de ce projet, nous avons choisi de classer « activités économiques et emploi » dans la catégorie concernant indirectement le milieu et les activités maritimes. Concernant le tourisme, qui est la deuxième thématique du projet, « SEACo » a pour objectif le développement de l'offre touristique, par la promotion du territoire et par un front de mer plus attractif. « Tourisme, culture et loisirs » ne concerne donc pas uniquement le milieu marin et les activités maritimes, c'est pourquoi nous avons choisi de le classer dans la catégorie des thématiques mixtes.

1.1.3. Thématiques maritimes

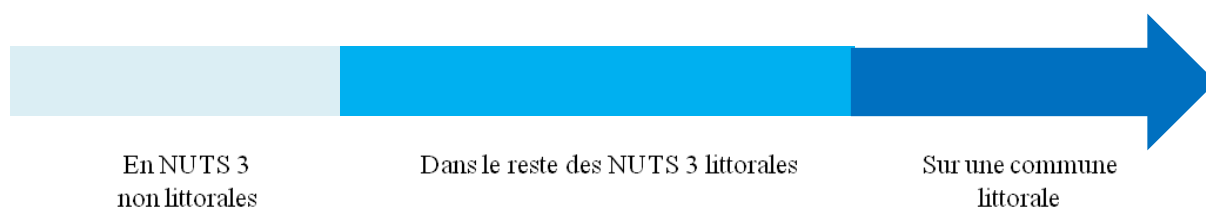
Enfin, les thématiques maritimes sont celles qui concernent directement et uniquement le milieu marin ou les activités liées à la mer. Par exemple, le projet « PATCH » (Programme INTERREG IVA 2 Mers, Annuaire des projets 2012, p. 7) aborde la « gestion portuaire ». En effet, il vise un partenariat entre les ports de la zone des 2 Mers, afin de partager les ressources et les bonnes pratiques, et d'améliorer les performances des couloirs de transports. Dans le cas de ce projet, la thématique est totalement maritime.

Avantages du critère	Inconvénients du critère
- Thématiques larges pouvant être attribuées à tous les projets - Présence d'une catégorie intermédiaire avec les thématiques mixtes	- Lecture et analyse personnelles des descriptifs des projets, et donc subjectives - La qualité de notre analyse dépend en partie des informations disponibles

1.2. La localisation des partenaires de projet

Nous partons de l'hypothèse que plus les partenaires sont localisés en bord de mer, plus la dimension maritime du projet est importante. Prenons l'exemple du projet « WW2 Heritage » (Programme INTERREG IVA 2 Mers, Annuaire des projets 2012, p. 86). Ce projet traite de la conservation et de l'ouverture au public du patrimoine de défense côtier mis en œuvre par les Allemands en vue du débarquement pendant la seconde guerre mondiale. A première vue, ce projet traite d'une thématique concernant en partie le littoral, donc mixte. Cependant la localisation des partenaires indique un lien fort avec la mer. En effet, ce patrimoine étant situé sur le littoral, plus de 50% des partenaires se situent sur une commune littorale. Ainsi, le caractère maritime d'un projet peut être illustré et confirmé par la localisation des partenaires.

Dans la grille multicritère, il s'agit de situer la localisation des partenaires de projet en termes de distance à la mer, puis d'évaluer la dimension maritime des projets via cette localisation. Nous avons donc considéré comme sous-critères les trois situations géographiques suivantes, de la mieux notée à la moins bien notée dans la grille :



1.2.1. Sur une commune littorale

N'ayant trouvé aucune définition d'une zone côtière ou littorale par la distance à la mer, en termes de kilométrage par exemple, nous avons alors décidé d'exploiter la notion de commune littorale.

« La loi "Littoral" de 1986 définit et liste les communes littorales où elle s'applique. En bord de mer, ce sont les communes maritimes, riveraines des océans, des lagunes ou des estuaires en aval de la limite transversale à la mer.

Depuis le décret n°2004-311 de mars 2004, ont été ajoutées les communes d'estuaires, situées entre la limite de salure et la limite transversale à la mer. »

(Observatoire National de la Mer et du Littoral)

La commune étant un découpage administratif que l'on retrouve dans chacun des pays de l'Union européenne, nous avons fait le choix de considérer cette équivalence administrative, tout en passant outre les différences d'échelles entre les communes des différents pays – en superficie et en nombre. L'Union européenne procède de la même façon, notamment en fixant dans sa nomenclature des équivalences territoriales de différentes envergures³². Nous avons donc choisi cette approximation, modérée par notre catégorie intermédiaire, « dans le reste des NUTS 3 littorales ». La figure 1 représente le linéaire de côte de part et d'autre de la Manche et de la Mer du Nord pour lequel la notion de « commune littorale » s'appliquera au sein de l'ensemble de la zone des 2 mers (zones éligibles et adjacentes confondues). Nous considérons le trait de côte créé comme rentrant dans les estuaires, notamment les nombreux estuaires hollandais.

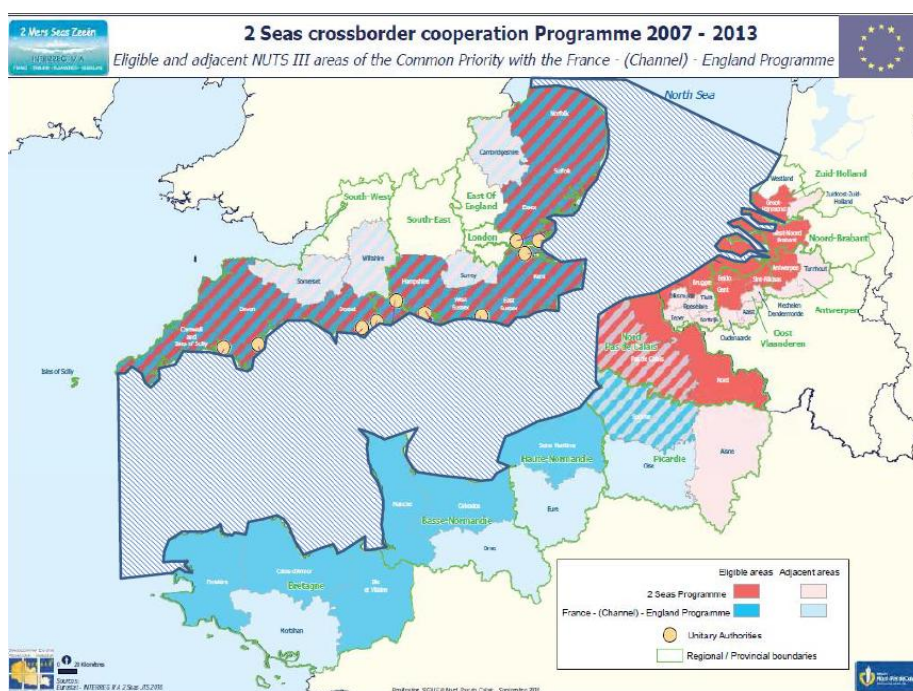


Figure 3: Littoral considéré pour l'analyse des projets du programme des 2 Mers

Source: <http://www.pasdecalais.fr/Europe/Monter-un-projet-europeen-ou-une-action-internationale/Trouver-des-financements/Cooperation-transfrontaliere-avec-l-Angleterre-la-Flandre-et-les-Pays-Bas>

³² Exemple des Länder allemands et des Départements français pour les NUTS 3. Il existe seize Länder en Allemagne pour une superficie moyenne de 22 312,5 hectares, et 96 Départements français en métropole pour une superficie moyenne de 5 750 hectares. L'Union européenne considère cependant ces unités territoriales comme équivalentes en NUTS 3 (http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=98&ref_id=CMPTEF01105)

1.2.2. Dans le reste des NUTS 3 littorales

Nous considérons comme partenaires situés en NUTS 3 littorales les structures et acteurs situés au sein des Départements, Provinces, Comtés littoraux au sein de l'ensemble de la zone des 2 mers et de la zone commune avec le programme France (Manche) - Angleterre.

1.2.3. En NUTS 3 non littorales

Quant aux NUTS 3 non littorales, il s'agit des structures et partenaires que nous trouverons au sein des Départements, Provinces, Comtés situés en arrière-pays (pas de contact avec la mer). Dans le cas des NUTS 3 non littorales, nous considérons que la dimension maritime de cette localisation n'est plus significative. L'éloignement géographique du littoral, et donc l'accès à la mer qui se fait plus difficilement, permet moins de favoriser l'émergence d'un projet maritime.

Avantages du critère	Inconvénients
- Ce critère est facilement applicable à tous les projets, les partenaires ayant tous un siège social ou un bureau. - L'intermédiaire représenté par le reste des NUTS 3 littorale est intéressant, du fait des nombreuses structures, notamment publiques, localisées dans des centres urbains en arrière-pays. Ces partenaires ne seront pas sous-notés.	- La localisation des partenaires de projet est moins pertinente que la localisation des activités générées par le projet. Cependant, par manque d'informations nous n'avons pas pu utiliser la localisation des activités. - Dans le cas de thématiques maritimes ou mixtes, certains partenaires localisés dans des ports en arrière-pays (exemples de Rouen ou Londres) se verront sous-notés. - Le saut d'échelle de la commune littorale à l'ensemble de la NUTS 3 littorale est important. Mais une autre configuration aurait été trop difficile à appliquer.

1.3. Le caractère maritime des partenaires de projet

Nous avons choisi comme troisième critère le caractère maritime des acteurs impliqués dans chaque projet. Nous partons de l'hypothèse que plus le projet implique de partenaires maritimes, plus il est lui-même maritime. Considérons l'exemple du projet « Flood Aware » (Programme INTERREG IVA 2 Mers, Annuaire des projets 2012, p. 41). Ce projet traite de la sensibilisation et de la préparation de la population et des entreprises aux risques d'inondations. Les thématiques de ce projet sont considérées comme « mixtes », car les



inondations peuvent être maritimes et fluviales. Le caractère maritime des acteurs traduit également une dimension maritime du projet, puisqu'il implique un acteur maritime, l'Agence des Services Maritimes et Côtiers du Gouvernement flamand, et deux collectivités qui ont des compétences relatives à la mer. Le caractère maritime des partenaires impliqués confirme ici la dimension maritime du projet.

Il s'agit dans la grille multicritère d'indiquer le nombre et le type d'acteurs concernés par le projet – les organismes publics, les organismes relevant du droit public, les organisations à but non lucratif et les organismes privés (Programme INTERREG IVA 2 Mers, Liste des bénéficiaires), puis d'évaluer le caractère maritime de ces acteurs. La détermination du caractère maritime des acteurs est basée à la fois sur la nature et la fonction de la structure, ainsi que sur ses activités et ses éventuels champs de compétences. Nous avons considéré trois catégories d'acteurs : les partenaires non maritimes, mixtes et uniquement maritimes.

1.3.1. Les acteurs non maritimes

Les acteurs non maritimes sont des structures dont les activités et compétences ne sont pas liées à la mer et au littoral. Il s'agit d'entreprises privées, d'associations, de syndicats et de services publics ou semi-publics spécialisés dans des secteurs n'ayant pas de lien avec la mer. Nous retrouvons également des collectivités non littorales.

1.3.2. Les acteurs mixtes

Les acteurs mixtes sont des acteurs dont les compétences et activités ne sont pas uniquement liées à la mer et au littoral. Prenons par exemple le projet « MIRG-EU » (Programme INTERREG IVA 2 Mers, Annuaire des projets 2012, p. 44), dont l'objet est le secours en mer et la formation de groupes d'intervention en cas d'accident en milieu marin. Les acteurs impliqués sont des Conseils Généraux ou des centres départementaux d'incendie et de secours. La majorité des activités de ces acteurs ne sont pas liées à la mer, mais certains incendies peuvent se produire en mer ou à sur le littoral. Afin de ne pas surclasser ce projet en notant ces partenaires de la même façon que des partenaires uniquement maritimes, mais aussi de ne pas le dévaloriser en le notant ses partenaires comme des partenaires non maritimes, nous lui avons attribué une note intermédiaire. En tant qu'acteurs mixtes, nous allons ainsi principalement retrouver les Conseils Généraux français, les County Councils britanniques et les Provinces belges et néerlandaises qui peuvent être compétentes sur le milieu marin et le littoral, les municipalités littorales qui peuvent intervenir sur les côtes de leur territoire, mais

également les universités en fonction de leurs domaines d'étude et de recherche, ou encore les syndicats mixtes littoraux, toujours dans la mesure de leurs compétences.

1.3.3. Les acteurs uniquement maritimes

Les acteurs uniquement maritimes sont les acteurs dont les activités sont uniquement et directement liées à la mer et au littoral. Il s'agit d'entreprises privées, d'associations et de services publics ou semi-publics spécialisés (ports, industriels, sociétés de transport maritime, laboratoires, musées etc.).

Avantages du critère	Inconvénients du critère
- Critère applicable à tous les projets. - Caractère maritime ou non maritime facilement identifiable pour les structures ayant des compétences restreintes.	- Difficulté à caractériser certains acteurs ayant de nombreuses compétences. - Certains acteurs ont parmi leurs services un pôle spécialisé dans un domaine maritime. Ne pas pouvoir isoler ce pôle et traiter ces acteurs comme uniquement maritimes sous-note le projet.

Nous obtenons ainsi une grille composée de trois critères, les thématiques abordées par le projet, la localisation des partenaires par rapport à la mer, et le caractère maritime des acteurs. La partie suivante explique la méthode de calcul utilisée afin d'évaluer la dimension maritime des projets soutenus par les programmes INTERREG, c'est-à-dire la méthode utilisée pour traduire ces critères qualitatifs en critères quantitatifs.

Partie 2. Méthode de calcul pour l'évaluation des projets

Ces trois critères ont alors été intégrés dans la grille multicritère pour permettre d'évaluer les projets, grâce à une méthode de calcul présentée dans cette partie. Des notes individuelles sur 10 ont été attribuées à chaque critère, et des coefficients de pondération leur ont été appliqués afin de fournir aux projets une note globale sur 100.

2.1. Notes individuelles des critères

Pour le calcul des notes individuelles des trois critères, nous avons procédé de la même manière, comme le montre le tableau.

Comme expliqué dans la partie précédente, chacun compte trois catégories. Nous avons indiqué le pourcentage que chaque catégorie représente dans l'ensemble du critère, sous forme décimale. Par exemple, pour le critère « Thématiques abordées par le projet », nous avons attribué le pourcentage de thématiques maritimes, mixtes, et non maritimes que compte le projet. Etant indiqués sous forme décimale, la somme des trois pourcentages est toujours égale à 1.

Chaque pourcentage est associé à un multiplicateur qualitatif :

- on multiplie par 1 le pourcentage de la catégorie traduisant le mieux le caractère maritime du projet ;
- on multiplie par 0,5 le pourcentage de la catégorie intermédiaire ;
- on multiplie par 0 le pourcentage de la catégorie ne traduisant pas de dimension maritime.

Pour chaque critère, nous obtenons ainsi une note individuelle en additionnant les trois pourcentages des catégories associés à leurs multiplicateurs. Prenons l'exemple du critère « thématiques abordées par le projet » :

$1 \times \% \text{ de thématiques maritimes} + 0,5 \times \% \text{ de thématiques mixtes} + 0 \times \% \text{ de thématiques non maritimes} = \text{note individuelle du critère.}$

Pour faciliter la lecture de ces résultats, nous multiplions ce calcul par 10. La somme des trois pourcentages des catégories étant toujours égale à 1, cela nous permet d'obtenir des notes individuelles allant de 0 à 10.

Le fait d'avoir une note individuelle sur 10 pour chaque critère offre une homogénéité numérique dans l'ensemble des notes obtenues par tous les projets pour chacun des critères, qui permet de manipuler et de comparer plus facilement les résultats obtenus, et légitime l'emploi de coefficients de pondération pour les critères.

Critères	Catégories	Pourcentages [0..1]	Multiplicateurs
Thématiques abordées par le projet	Thématiques maritimes	% thématiques maritimes	1
	Thématiques mixtes	% thématiques mixtes	0,5
	Thématiques non maritimes	% thématiques non maritimes	0
Localisation des partenaires de projet	Sur une commune littorale	% communes littorales	1
	Dans le reste des NUTS 3 littorales	% NUTS 3 littorales	0,5
	En NUTS 3 non littorales	% NUTS 3 non littorales	0
Caractère maritime des partenaires de projet	Acteur uniquement maritime	% acteurs uniquement maritimes	1
	Acteur mixte	% acteurs mixtes	0,5
	Acteur non maritime	% acteurs non maritimes	0

2.2. Coefficients de pondération des critères

De plus, nous avons affecté un coefficient de pondération à chacun des trois critères, qui témoigne de l'importance relative de chaque critère pour évaluer la dimension maritime des projets. La somme de ces coefficients de pondération est égale à 10 (5,3 et 2). Chaque critère ayant une note individuelle sur 10, nous avons ainsi pour les projets une note maximale de 100 ($5 \times 10 + 3 \times 10 + 2 \times 10$).

Le critère des thématiques abordées par le projet a le coefficient de pondération le plus fort, 5. La suite de l'analyse, en cas d'absence de thématique maritime, devra aboutir à un score qui nous permettra de qualifier le projet de non-maritime. En effet, le critère des thématiques ayant une note individuelle sur 10, une absence de thématique maritime fournira au projet une note globale inférieure à 50, soit la moitié de la note globale maximale. Au contraire, la présence d'au moins une thématique maritime devra donner un score grâce auquel le projet sera considéré comme maritime. D'où ce coefficient de 5, plus important que les autres pour conditionner l'ensemble de l'analyse.

Le critère de la localisation des partenaires de projet possède le coefficient de pondération le plus faible, c'est-à-dire 2. La seule localisation des partenaires ne permet

effectivement pas de qualifier un projet de maritime. Un projet dont les partenaires sont tous situés sur le littoral peut tout à fait traiter d'une thématique non maritime. Il doit donc plus s'agir d'un critère venant confirmer le caractère maritime d'un projet, d'un complément dans la note qui ne prend pas autant d'importance que les thématiques des projets. D'où ce coefficient de 2.

Le critère du caractère maritime des partenaires de projet a un coefficient de pondération de 3. Ce critère doit être considéré comme plus important que la localisation pour ne pas léser les partenaires localisés en arrière-pays mais dont les activités se portent sur le maritime. Nous pouvons donner l'exemple du projet « PRISMA » (Programme INTERREG IVA 2 Mers, Annuaire des projets 2012, p. 58), traitant d'une thématique maritime. Les partenaires de ce projet ne sont pas situés sur des communes littorales, mais leurs activités concernent essentiellement le milieu marin. En revanche, ce critère doit rester moins important que celui des thématiques, pour la simple raison que l'implication d'acteurs maritimes ne garantit pas un projet agissant sur le maritime. Prenons l'exemple de « Murailles et Jardins » (Programme INTERREG IVA 2 Mers, Annuaire des projets 2012, p. 85) qui traite de la valorisation et de l'accessibilité d'éléments architecturaux et d'espaces anciennement militaires. Ce projet fait intervenir quelques acteurs maritimes, qui plus est localisés en majeure partie sur les communes littorales, mais dont l'objet ne concerne en rien le milieu maritime. D'où ce coefficient de 3.

Partie 3. L'analyse des résultats

Après avoir établi la grille multicritère, nous lui avons soumis les 86 projets du programme INTERREG IVA 2 Mers et les 116 projets du programme INTERREG IVA France (Manche) – Angleterre.³³

Dans un premier temps, nous avons analysé les projets soutenus par le programme 2 Mers. Il est important de signaler que la construction de la grille s'est fait en collaboration avec un membre du Secrétariat Technique Conjoint du programme 2 Mers. Nous avons confronté notre méthode et les résultats obtenus par la grille avec l'avis de notre encadrant au sein du programme, afin d'adapter notre grille en fonction de ses remarques et d'obtenir des résultats cohérents.

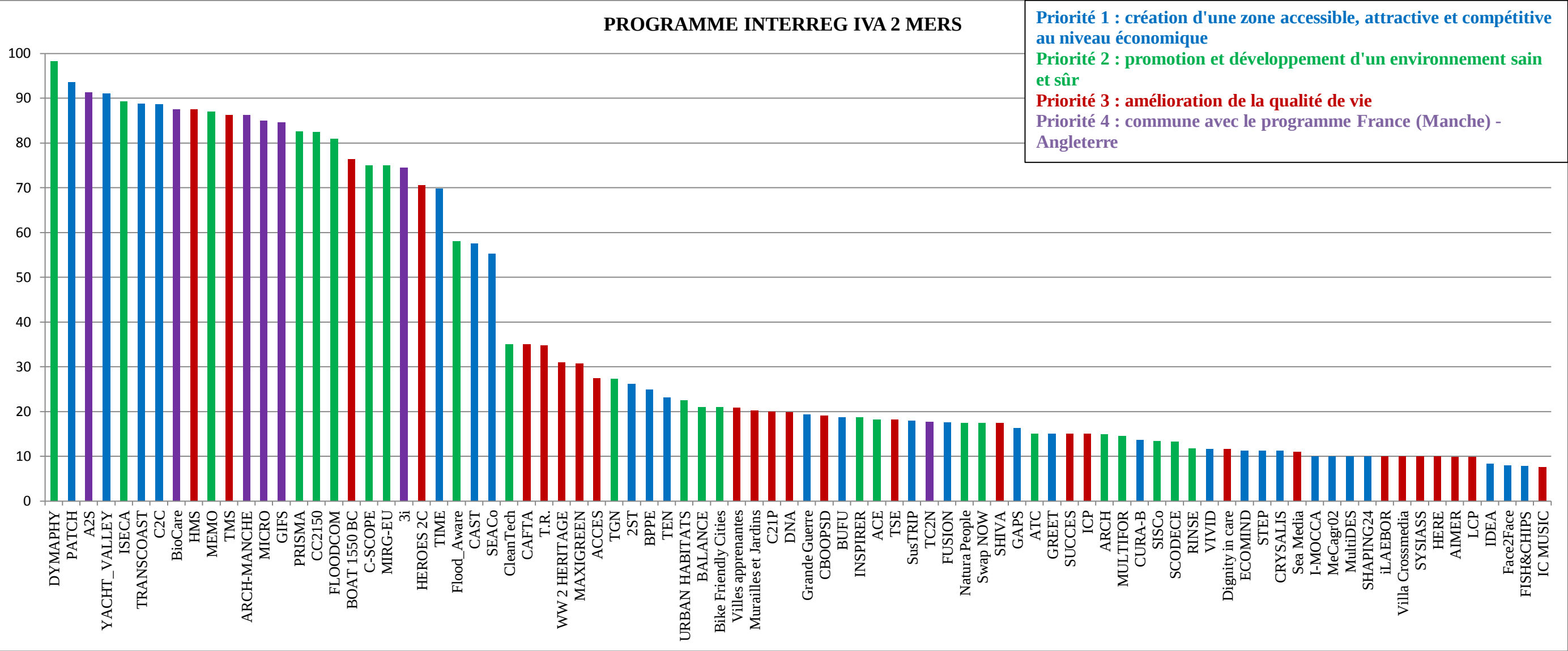
Après avoir obtenu une grille multicritère qui fonctionne pour le programme 2 Mers, nous avons analysé les projets soutenus par le programme France (Manche) – Angleterre, afin d'établir une comparaison entre les projets maritimes soutenus par l'un et par l'autre. La grille ayant été élaborée à partir des projets des 2 Mers, les projets de ce programme sont a priori mieux analysés que ceux du programme France (Manche) – Angleterre. Cependant, il s'avère qu'aucun projet maritime de ce programme n'est mal noté dans la grille, et qu'aucun des

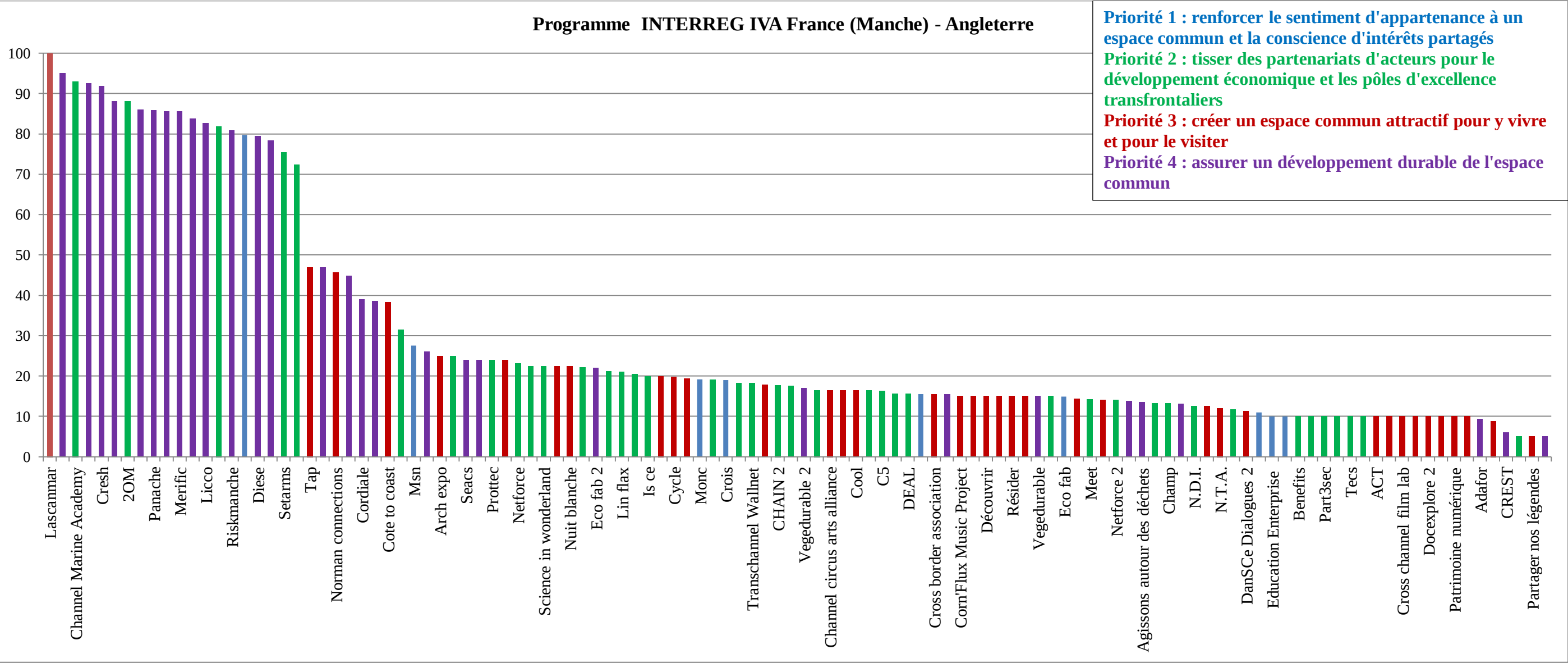
³³ Annexes 5 et 6 : résultats obtenus par les projets des programmes 2 Mers et France (Manche) – Angleterre

projets non maritimes n'est sur-noté. Les résultats obtenus sont donc cohérents par rapport à la lecture des descriptifs des projets.

Dans cette partie nous présentons l'analyse des résultats obtenus, nous faisons ressortir les éléments qui confèrent un caractère maritime ou non-maritime à un projet, et nous dégageons les spécificités du programme 2 Mers.

Les deux tableaux ci-dessous représentent les notes globales obtenues par les projets des programmes INTERREG IVA 2 Mers et France (Manche) – Angleterre après que nous les ayons entrés dans la grille multicritère.





3.1. Les projets jugés maritimes

3.1.1. Le programme 2 Mers

Dans la partie précédente, nous avons mentionné que la grille fournissait aux projets une note globale sur 100, qu'un projet non maritime était caractérisé par un score maximum de 50 et qu'un projet maritime était caractérisé par un score minimum de 50.

Sur la base de cette limite de 50, nous obtenons pour le programme 2 Mers un total de 26 projets maritimes et de 60 projets non maritimes, soit 30,2 % de projets maritimes.

Comme nous pouvons le voir sur le premier graphique, ces projets maritimes concernent les quatre priorités du programme. Nous retrouvons :

- 27 % des projets maritimes dans la priorité 1 (création d'une zone accessible, attractive et compétitive au niveau économique) ;
- 35 % des projets maritimes dans la priorité 2 (promotion et développement d'un environnement sain et sûr) ;
- 15 % des projets maritimes dans la priorité 3 (amélioration de la qualité de vie) ;
- 23 % des projets maritimes dans la priorité 4 (priorité commune avec le programme France (Manche) – Angleterre).

La priorité qui compte le moins de projets maritimes est la priorité 3. En effet, cette priorité concerne majoritairement des projets relatifs à l'action sociale, qui intègrent moins une dimension maritime. Au contraire, la priorité qui compte le plus de projets maritimes est la priorité 2. Celle-ci concerne des projets traitant de l'environnement, thème propice à une dimension maritime (le milieu marin est sujet à la protection et à la préservation).

Le programme a donc bien respecté la volonté initiale d'intégrer des projets maritimes et non maritimes dans chacune des priorités³⁴.

3.1.2. Le programme France (Manche) – Angleterre

Pour le programme France (Manche) – Angleterre, toujours sur la base de la limite d'un score de 50, nous obtenons 20 projets maritimes sur 116 projets analysés, soit 17,2% de projets maritimes.

Nous pouvons facilement constater sur le second graphique que ces projets maritimes concernent particulièrement la quatrième priorité du programme, à savoir « assurer un développement durable de l'espace commun ». En effet, nous retrouvons :

- 5 % des projets maritimes dans la priorité 1 (renforcer le sentiment d'appartenance à un espace commun et la conscience d'intérêts partagés) ;

³⁴ Voir Chapitre 1 – Partie 1, p.13

- 25 % des projets maritimes dans la priorité 2 (tisser des partenariats d'acteurs pour le développement économique et les pôles d'excellence transfrontaliers) ;
- 5 % des projets maritimes dans la priorité 3 (créer un espace commun attractif pour y vivre et pour le visiter) ;
- 65 % des projets maritimes dans la priorité 4 (assurer un développement durable de l'espace commun).

Nous retrouvons deux priorités sous-représentées : les priorités 1 et 3. Celles-ci, de par leur sujet, sont moins propices à des projets traitant de thématiques maritimes. En revanche, la priorité 4 domine très fortement. Elle concerne en effet un sujet dans lequel il est facile d'intégrer des projets traitant de questions maritimes.

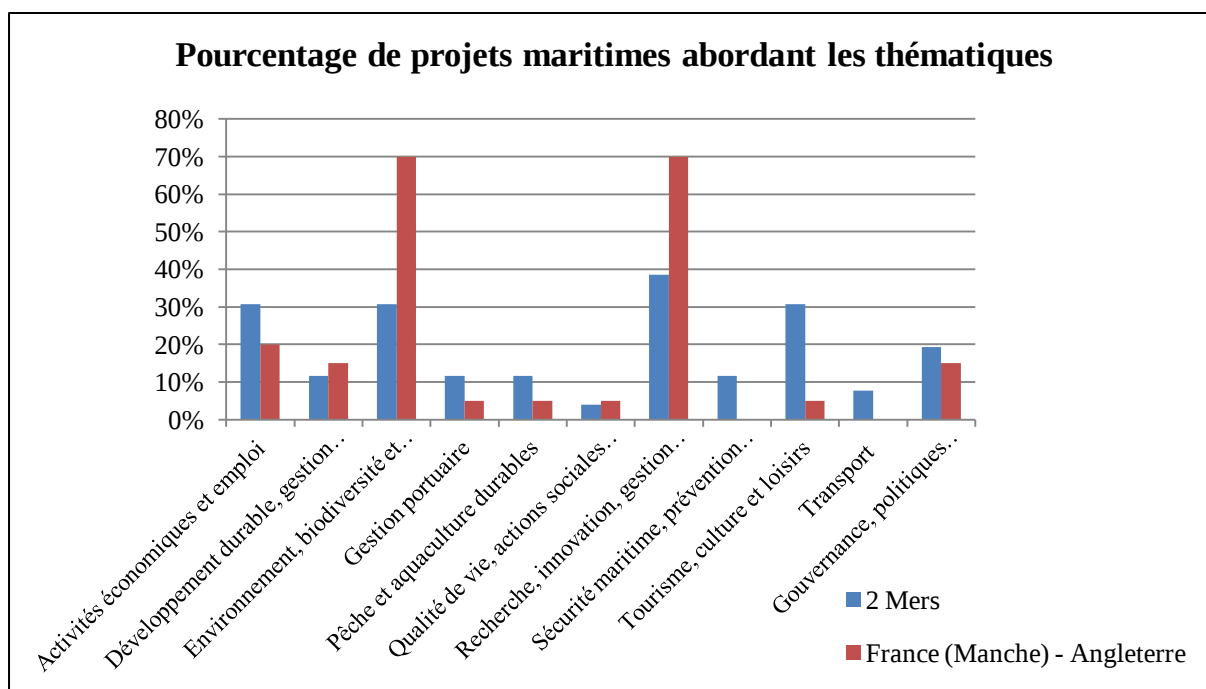
3.1.3. Comparaison : plus de projets maritimes soutenus par les 2 Mers

Un premier élément comparatif que nous ressortons de cette analyse est que, que ce soit en termes de nombre de projets maritimes ou en termes de rapport au nombre total de projets, le programme 2 Mers soutient plus de projets maritimes que le programme France (Manche) – Angleterre.

De plus, les projets maritimes soutenus par France (Manche) – Angleterre s'inscrivent en grande majorité dans un seul axe, le développement durable de l'espace. Les projets maritimes des 2 Mers se répartissent de façon plus équilibrée entre les quatre priorités du programme, même si le deuxième axe, promotion et développement d'un environnement sain et sûr, est plus fortement représenté.

3.2. Les thématiques abordées

Ce que nous mettons en avant dans le graphique suivant est le pourcentage de projets maritimes (sur l'ensemble des 26 et 20 projets) qui abordent chaque thématique dans les deux programmes.



3.2.1. Le programme 2 Mers

Nous constatons que 23 des projets maritimes ont pour ce critère une note individuelle maximale de 10, soit 88,5 % des projets maritimes³⁵. Ce résultat vient du fait que les projets maritimes des 2 Mers abordent majoritairement des thématiques maritimes, ce qui leur confère des notes individuelles importantes.

Nous remarquons que quatre des douze thématiques sont récurrentes sur l'ensemble des 26 projets maritimes. Ces quatre thématiques sont celles qui s'intègrent le plus aux priorités du programme, citées précédemment, et qui font chacune intervenir plusieurs projets maritimes. Nous avons donc les quatre thématiques récurrentes suivantes³⁶ :

- « recherche, innovation, gestion des données et enseignement supérieur », qui est abordée à onze reprises (dix thématiques maritimes et une mixte), soit dans 38 % des projets maritimes ;
- « activités économiques et emploi », qui est abordée à huit reprises (sept thématiques maritimes et une mixte), soit dans 31 % des projets maritimes ;
- « environnement, biodiversité et adaptation au changement climatique », qui est abordée à 8 reprises (huit thématiques maritimes), soit dans 31 % des projets maritimes ;

³⁵ Voir Chapitre 3 – Partie 2 – 2.1

Annexe 5 : résultats obtenus par les projets du programme 2 Mers

³⁶ Voir le graphique précédent

- « tourisme, culture et loisirs », qui est également abordée à huit reprises (sept thématiques maritimes et une mixte), soit dans 31 % des projets maritimes.

3.2.2. Le programme France (Manche) – Angleterre

Les projets maritimes de ce programme possèdent tous la note maximale de dix pour ce critère, et il n'y a pas de thématiques mixtes présentes.

Deux thématiques dominent véritablement les autres sur les 20 projets maritimes. Ces deux thématiques sont celles qui s'intègrent le plus dans les deux priorités du programme qui font intervenir des projets maritimes. Nous avons donc les deux thématiques récurrentes suivantes³⁷ :

- « recherche, innovation, gestion des données et enseignement supérieur », qui est abordée à 14 reprises (uniquement en thématiques maritimes), soit dans 70 % des projets maritimes. Cette thématique est en lien avec la priorité 2 en ce qui concerne les pôles d'excellence, et la priorité 4 en ce qui concerne la recherche sur le développement durable ;
- « environnement, biodiversité et adaptation au changement climatique », qui est également abordée à 14 reprises (uniquement en thématiques maritimes), soit dans 70 % des projets maritimes. Cette thématique s'intègre dans la priorité 4, qui concerne le développement durable et la protection de l'environnement.

3.2.3. Comparaison : les 2 Mers, un programme moins spécialisé

Le second élément comparatif que nous ressortons de l'analyse est que les projets du programme 2 Mers abordent un panel de thématiques plus large et plus diversifié que ceux du programme France (Manche) – Angleterre. Nous remarquons une vraie spécialisation de ce dernier programme. Il s'agit généralement de projets de recherche portant sur des questions environnementales et maritimes. En ce qui concerne les projets du programme 2 Mers, nous observons plus de diversité, puisqu'il aborde plus de thématiques. Nous retrouvons aussi des projets de recherche comme des projets plus opérationnels.

3.3. La localisation des acteurs

3.3.1. Le programme 2 Mers

Les notes individuelles du critère de la localisation des partenaires de projets maritimes sont très hétérogènes, puisqu'elles s'étalent de 4,95 à 9,65. Ce minimum

³⁷ Voir le graphique précédent

approximatif de cinq montre que les projets maritimes du programme impliquent un certain nombre de partenaires situés sur une commune littorale ou en NUTS 3 littorale.

En moyenne, 48 % des partenaires de projets maritimes sont situés sur une commune littorale, et 48 % sont situés dans le reste des NUTS 3 littorales,³⁸ contre des moyennes respectives de 34 % et 56 % pour l'ensemble des projets du programme. Les projets maritimes font donc intervenir autant de partenaires situés sur une commune littorale que de partenaires localisés dans le reste d'une NUTS 3 littorale et, en comparaison avec l'ensemble des projets du programme, le nombre de partenaires situés sur une commune littorale est bien plus important dans les projets maritimes. Nous avons donc une large diffusion des partenaires sur l'ensemble de la façade maritime.

De plus, les projets maritimes ont une note individuelle moyenne de 7,5 pour ce critère, alors que les projets non maritimes ont une note moyenne de 5,8.³⁹ Les projets maritimes font donc intervenir en proportion plus de partenaires situés directement sur le littoral que les projets non maritimes.

3.3.2. Le programme France (Manche) – Angleterre

Pour ce programme, le rapport entre les partenaires de projets maritimes situés sur des communes littorales et dans des NUTS 3 littorales est déséquilibré. Nous retrouvons une majorité de partenaires localisés en commune littorale, à hauteur de 62%, contre 32% de partenaires situés dans le reste des NUTS 3 littorales.⁴⁰ Les projets maritimes du programme impliquent donc en majorité des acteurs diffusés directement sur le littoral.

Les projets maritimes ont une note moyenne de 7,6 pour ce critère, alors que les projets non maritimes ont une note moyenne de 5,9.⁴¹ Les projets maritimes font donc intervenir en proportion plus de partenaires situés directement sur le littoral que les projets non maritimes.

3.3.3. Comparaison : les 2 Mers, une diffusion des partenaires sur toute la façade maritime

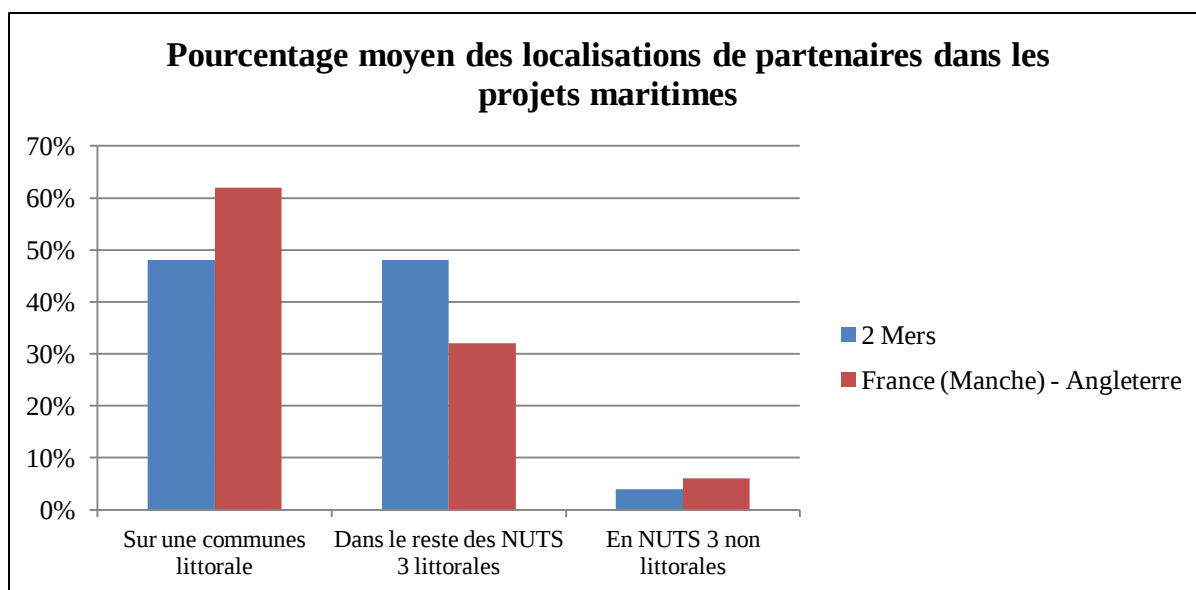
Le graphique suivant illustre le pourcentage de partenaires situés aux trois niveaux de localisation pour les projets maritimes des deux programmes de coopération.

³⁸ Voir le graphique suivant

³⁹ Annexe 5 : résultats obtenus par les projets du programme 2 Mers

⁴⁰ Voir le graphique suivant

⁴¹ Annexe 6 : résultats obtenus par les projets du programme France (Manche) – Angleterre



Nous remarquons que les deux programmes font globalement intervenir autant de partenaires situés dans les deux premiers niveaux de proximité à la mer. C'est la répartition des acteurs entre ces deux niveaux qui diffère d'un programme à l'autre.

L'analyse montre que le nombre d'acteurs situés dans les deux premiers niveaux de proximité à la mer est plus important pour les projets maritimes que pour les projets non maritimes. Il y a donc bien une corrélation entre la vocation maritime d'un projet et la localisation de ses partenaires par rapport à la mer.

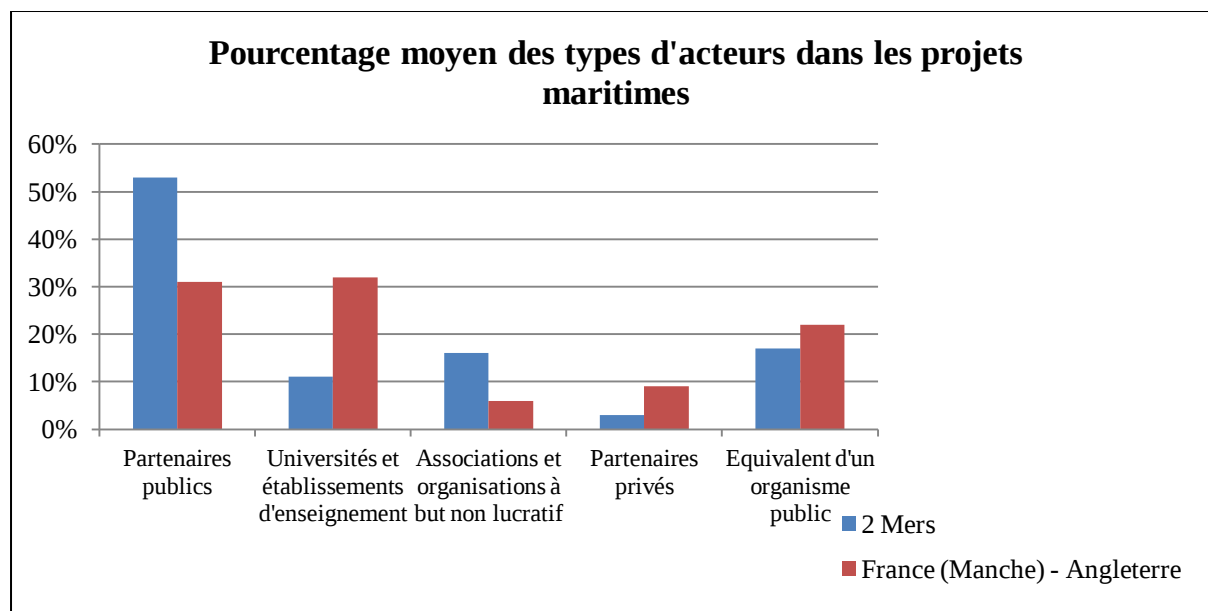
En proportion, le programme France (Manche) – Angleterre fait intervenir plus de partenaires situés directement sur le littoral que le programme 2 Mers, mais moins de partenaires situés dans le reste des NUTS 3 littorales. Nous pouvons expliquer cela par les thématiques principalement abordées par le programme France (Manche) – Angleterre. Nous avons vu précédemment qu'il s'agit de la recherche et de l'environnement. La partie suivante montre que les partenaires impliqués dans ces projets sont majoritairement des centres de recherche et universités uniquement liés à la mer et au littoral, et donc situés directement sur les côtes.

3.1. Typologie des partenaires de projet

Pour classer l'ensemble des partenaires que nous avons rencontrés dans l'analyse de ces projets, nous nous sommes basés sur les catégories répertoriées dans la liste des bénéficiaires du programme des 2 Mers (Programme INTERREG IVA 2 Mers 2012b) : partenaires publics, équivalents d'un organisme public, associations à but non-lucratif et privés. Nous avons voulu y ajouter une catégorie supplémentaire : les universités et établissements d'enseignement. Nous avons fait ce choix à cause des caractères différents des universités que nous pouvons rencontrer. En effet, certaines universités sont publiques,

d'autres sont privées, et pouvaient donc s'intégrer dans deux catégories, celle des partenaires publics et celle des partenaires privés. Etant donné le caractère particulier que revêtent ces établissements, nous avons choisi de les insérer dans une catégorie à part.

Le tableau suivant représente le pourcentage de chaque typologie de partenaires retrouvés dans les projets maritimes des deux programmes.



3.1.1. Le programme 2 Mers

Nous constatons pour le programme 2 Mers une répartition déséquilibrée des types d'acteurs impliqués :

- 53 % d'acteurs publics ;
- 11 % d'universités et d'établissement d'enseignement ;
- 16 % d'associations et d'organisations à but non lucratif ;
- 3 % de partenaires privés ;
- 17 % de partenaires équivalents à des organismes publics.

Nous avons donc une forte domination des acteurs publics dans les projets maritimes et très peu de partenaires privés. En effet, les partenaires publics sont des partenaires historiques de la coopération transfrontalière. A l'origine, les initiatives de coopération s'appuyaient sur ces structures.

3.1.2. Le programme France (Manche) – Angleterre

Pour le programme France (Manche) – Angleterre, nous avons une configuration plus équilibrée :

- 31 % d'acteurs publics ;
- 32 % d'universités et d'établissement d'enseignement ;
- 6 % d'associations et d'organisations à but non lucratif ;
- 9 % de partenaires privés ;
- 22 % de partenaires équivalents à des organismes publics.

Nous retrouvons en majorité des universités et des partenaires publics. Ceci apparaît cohérent par rapport à la domination forte des thématiques de recherche remarquée précédemment. Le nombre de projets de recherche soutenus est conséquent, c'est-à-dire 14 projets sur 20. Ces thématiques sollicitent généralement les universités et leurs pôles de recherche.

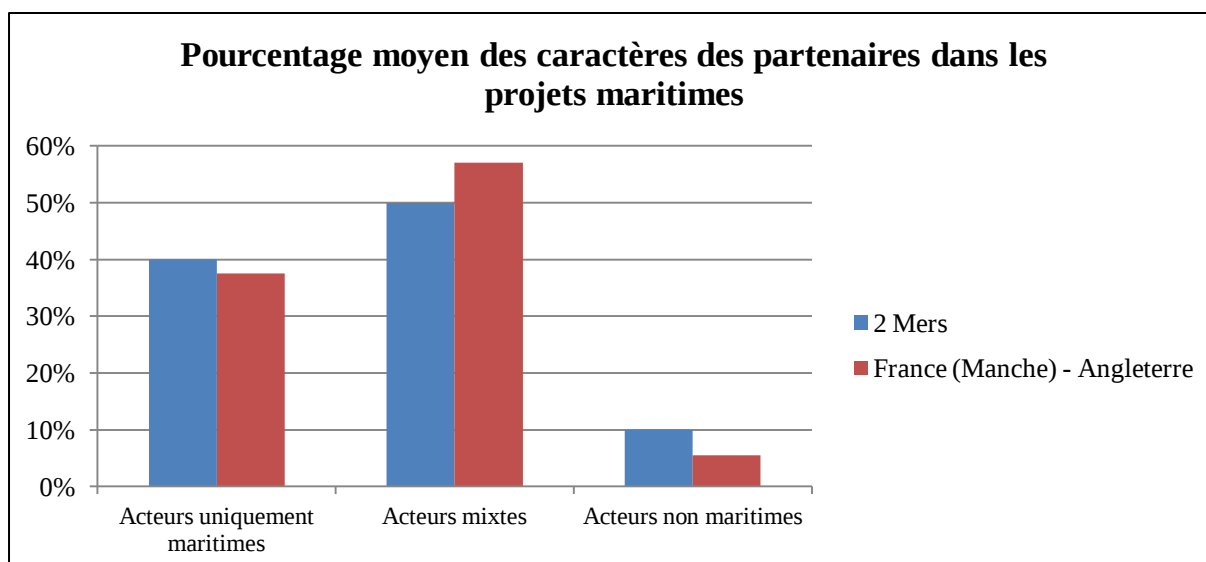
3.1.3. Comparaison : les 2 Mers et ses partenaires publics

Nous remarquons que les projets maritimes des deux programmes de coopération ne font intervenir que peu de partenaires privés. En revanche, les partenaires publics sont très bien représentés, voire en nette domination pour le programme 2 Mers. Cette prépondérance des acteurs publics pour le programme 2 Mers explique d'ailleurs en partie le pourcentage de partenaires localisés en NUTS 3 littorales. En effet, ces acteurs publics (Conseils Généraux, County Councils, Provinces etc.) sont généralement localisés en arrière-pays, dans la NUTS 3 littorale, puisqu'ils se concentrent dans les centres urbains, qui ne sont pas directement localisés sur le littoral dans le cas de la zone de coopération.

C'est pourquoi, si les informations avaient été disponibles, il aurait été intéressant d'examiner la localisation des activités engendrées par les projets.

3.2. Caractère maritime des partenaires

Le graphique suivant illustre les pourcentages des acteurs maritimes, mixtes et non maritimes impliqués dans les projets maritimes des deux programmes.



3.2.1. Le programme 2 Mers

Les notes individuelles du critère du caractère maritime des partenaires sont très hétérogènes, puisqu'elles vont de 2,5 à 10 pour les projets maritimes. Seulement quatre des 26 projets maritimes ont une note individuelle inférieure à 5 et, en moyenne, les projets maritimes ont une note individuelle de 6,5. En revanche, les projets jugés non maritimes ont des notes individuelles faibles pour ce critère, à hauteur de 1,8 en moyenne. Les projets maritimes font donc intervenir plus de partenaires maritimes ou mixtes que les projets non maritimes.

Les projets maritimes de ce programme font intervenir en moyenne 40 % de partenaires uniquement maritimes et 50 % de partenaires mixtes. La majorité d'acteurs mixtes s'explique par la majorité d'acteurs publics impliqués. En effet, comme dit précédemment, ceux-ci sont généralement des Conseils Généraux, des County Councils, des Provinces, voire des Villes. Ce type d'acteurs possède diverses compétences, et ne ciblent pas leurs activités sur des secteurs maritimes. Il s'agit donc principalement d'acteurs mixtes.

3.2.2. Le programme France (Manche) – Angleterre

Pour France (Manche) – Angleterre, les notes sont hétérogènes, puisqu'elles vont de 4,15 à 10. Cinq des projets maritimes ont une note inférieure à 5 et, en moyenne, les projets maritimes ont une note individuelle de 6,5. En revanche, les projets jugés non maritimes ont des notes individuelles faibles pour ce critère, à hauteur de 1,4 en moyenne. Les projets maritimes font donc intervenir plus de partenaires maritimes ou mixtes que les projets non maritimes.

En ce qui concerne les 20 projets maritimes, nous retrouvons une majorité d'acteurs mixtes avec 57 % contre 37,5% uniquement maritimes, ce qui est cohérent avec le nombre important d'universités impliquées dans ces projets, universités auxquelles nous avons attribué un caractère mixte.

3.2.3. Comparaison : les deux programmes et leurs acteurs mixtes

Concernant le caractère maritime des partenaires, nous avons la même configuration globale pour les projets maritimes des deux programmes. Dans les deux cas, une majorité d'acteurs mixtes, donc aux compétences plus larges, et d'acteurs uniquement maritimes interviennent. Il semble donc que la présence de partenaires maritimes et mixtes soit bien un critère pour qu'un projet ait une dimension maritime.

De plus, l'analyse montre que le nombre d'acteurs maritimes et mixtes est plus important pour les projets maritimes que pour les projets non maritimes. Il y a donc bien une corrélation entre la vocation maritime d'un projet et le caractère maritime de ses partenaires.

Conclusion : vérification des hypothèses et spécificités des 2 Mers

Nous devons dans cette analyse évaluer la dimension maritime du programme 2 Mers. Il en ressort que le tiers de ses projets ont été classés comme maritimes, ce qui est une part conséquente du total des projets soutenus.

Pour évaluer la dimension maritime des projets, nous avons construit une grille à partir des trois hypothèses de départ pour définir la coopération transfrontalière maritime. Nous en avons ressorti que les projets maritimes :

- abordent des thématiques maritimes ;
- impliquent une proximité géographique des partenaires par rapport au littoral ;
- impliquent des acteurs ayant des compétences maritimes.

Les résultats obtenus par cette grille multicritère sont cohérents et ont été confirmés par un membre du Secrétariat Technique Conjoint du programme 2 Mers, ce qui valide nos trois hypothèses.

Si les deux programmes présentent des similitudes, nous ressortons tout de même de la comparaison entre les projets maritimes des 2 Mers et ceux de France (manche) – Angleterre des particularités du premier programme. Tout d'abord le programme 2 Mers est moins spécialisé, il aborde plus de thématiques. De la grille, nous ressortons quatre thématiques récurrentes : la recherche, l'environnement, les activités économiques et le tourisme qui obtiennent une forte proportion des projets maritimes. Les acteurs publics sont les principaux partenaires de projets maritimes, tandis que France (Manche) – Angleterre implique une proportion égale d'acteurs publics et d'universités. Dans les 2 Mers, on retrouve notamment

des villes, des Conseils Généraux, des County Councils et des Provinces. Ces acteurs sont historiquement liés aux programmes de coopération transfrontalière et ont généralement des compétences diverses, ce qui nous paraît cohérent comme résultat. En revanche, les deux programmes présentent des similitudes en ce qui concerne la proportion d'acteurs maritimes et mixtes, et sur la localisation des partenaires en NUTS 3 littorales et en commune littorale.

Malgré la confirmation de ces trois critères, la possibilité de localiser les activités générées par les projets maritimes aurait pu rendre l'analyse beaucoup plus pertinente. Cela apparaît comme le point faible de la grille multicritère.

Conclusion

L'objet de notre recherche était de définir la coopération transfrontalière maritime européenne et de dégager les spécificités du programme INTERREG IVA 2 Mers, qui se veut maritime, afin de répondre à la problématique suivante : **dans quelle mesure la coopération maritime est-elle un type de coopération transfrontalière particulier ?** Nous avons fait l'hypothèse que la coopération maritime était bien un type de coopération transfrontalière particulier, avec trois caractéristiques :

- des thématiques abordées traitant de questions maritimes ;
- des partenaires de projet localisés à proximité de la mer ;
- des partenaires dont les compétences et les activités concernent la mer et le littoral.

Pour répondre à notre problématique et vérifier cette hypothèse, notre recherche s'est effectuée en deux étapes.

Tout d'abord, nous avons défini la coopération transfrontalière maritime européenne grâce à l'étude et l'analyse de la politique de cohésion et de coopération territoriale et de la stratégie maritime et de l'Union européenne.

On observe deux périodes distinctes dans l'histoire de la coopération territoriale en Europe. La première couvre les années 1990 qui voient l'apparition des premiers programmes opérationnels de coopération INTERREG financés par le FEDER. Ces programmes marquent le début de la volonté de planifier l'aménagement du territoire à l'échelle communautaire. Dans un premier temps, ces programmes sont menés à partir des affinités historiques frontalières entre Etats. Le Schéma de développement de l'espace communautaire de 1999 apporte un cadre pour la décennie suivante, mais, à la fois par ses manques d'objectifs, de contenu cartographique et par l'adoption de la stratégie de Lisbonne, son rôle ne sera pas exploité en tant que tel. Par la suite, l'orientation économique de l'Union européenne influence la coopération territoriale. Néanmoins, une reconnaissance est accordée à la coopération territoriale lorsqu'elle devient l'un des trois leviers de la politique de cohésion de l'UE.

La stratégie de coopération maritime de l'UE est principalement tournée vers la politique maritime intégrée. Il s'agit d'une politique visant à coordonner les différentes politiques sectorielles maritimes de l'Union européenne, afin d'assurer une cohérence entre elles. Cependant, comme elle aborde plusieurs domaines de compétences européennes, qu'elle compte des objectifs ambitieux et qu'elle touche de près les compétences des Etats membres, la politique maritime intégrée est difficile à mettre en place, qui la voient comme une menace au principe de subsidiarité. Toutefois la Commission a présenté en mars 2013 une proposition de directive qui pourrait permettre d'appliquer enfin la politique maritime intégrée, dont la planification de l'espace maritime serait l'un des outils.

La coopération transfrontalière maritime n'existe toujours pas clairement dans les textes de l'Union européenne. Pourtant, il semble qu'elle soit apparue en même temps que la coopération territoriale et son programme communautaire INTERREG. L'Europe est un continent chargé d'histoire, et la mer a toujours été un lieu d'échanges, de voies commerciales depuis l'Antiquité. Ces échanges se sont toujours maintenus jusqu'à notre époque et l'Union européenne, dans sa volonté de coopération entre Etats membres à partir des années 1990, a naturellement permis à cette coopération d'exister. Elle n'a pas su dans un premier temps la définir et ainsi quelques programmes ponctuels de coopération transfrontalière maritime ont été créés comme notamment entre les pays nordiques, historiquement et culturellement liés.

Devant les enjeux et la volonté grandissante de coopérer au niveau des frontières maritimes, la Commission a, à partir des années 2000, fixé certains critères pour définir l'éligibilité des territoires pour la coopération transfrontalière maritime : la proximité géographique, les liens culturels et les liens de communication.

Nous avons fait ressortir d'autres caractéristiques de la coopération transfrontalière, à savoir qu'elle aborde des thématiques traitant de questions maritimes, qu'elle implique des partenaires localisés à proximité de la mer et dont les compétences et les activités concernent la mer et le littoral.

Grâce à cette première étape, nous pouvons répondre à la problématique posée, et affirmer que la coopération transfrontalière maritime est bien un type de coopération particulier, pouvant être définie par les trois critères précédents.

En 2007, le programme INTERREG IVA 2 Mers a fait intervenir pour la première fois dans un programme de coopération transfrontalier quatre Etats membres de part et d'autre d'une frontière maritime. Ce programme a souhaité avoir une dimension maritime forte au cours de sa période de programmation. La deuxième étape de notre recherche a porté sur l'évaluation du caractère maritime des projets soutenus par le programme, et sur la mise en évidence des spécificités de ce programme.

Pour cela, nous avons construit une grille multicritère à partir des trois éléments de définition de la coopération transfrontalière maritime déterminés dans la première étape, à savoir : des thématiques maritimes, des partenaires situés sur la façade maritime, et des acteurs dont les compétences et les activités sont portées sur des secteurs liés à la mer.

Nous avons analysé les projets du programme INTERREG IVA 2 Mers, puis nous les avons comparés aux résultats obtenus pour un autre programme transfrontalier maritime, le programme INTERREG IVA France (Manche) – Angleterre.

Cette deuxième étape nous a permis de dégager les spécificités des 2 Mers. Nous avons remarqué que les deux programmes comportent des similitudes : ils impliquent tous les deux des partenaires maritimes localisés directement sur la façade maritime de la zone de coopération. En revanche, le programme 2 Mers est moins spécialisé, il aborde plus de thématiques, notamment la recherche, l'environnement, les activités économiques et le tourisme. De plus, les acteurs publics sont ses principaux partenaires de projets maritimes,

notamment des villes, des Conseils Généraux, des County Councils et des Provinces, tandis que le programme France (Manche) – Angleterre implique une proportion égale d'acteurs publics et d'universités.

Il aurait cependant pu être intéressant de soumettre des programmes INTERREG d'une autre catégorie, transnationale, à une grille multicritère adaptée. Cette adaptation concernerait particulièrement le critère de la localisation des acteurs : nous ne serions plus sur des NUTS 3, mais sur des NUTS 2. Cette nouvelle comparaison permettrait de confronter les tendances au niveau des thématiques abordée et des caractéristiques des partenaires entre le programme 2 Mers et des programmes transnationaux maritimes. Nous aurions également pu comparer le programme 2 Mers avec un programme transfrontalier terrestre, mettre en évidence les différences existants entre des projets transfrontaliers maritimes et terrestres.

Il aurait aussi été intéressant de tester la grille multicritère en isolant deux critères, pour observer la différence des résultats obtenus. Cela aurait pu permettre de bien vérifier la pertinence de chaque critère indépendamment des autres. Il aurait également fallu vérifier sur le terrain chaque élément d'analyse, afin d'analyser plus en profondeur les résultats obtenus. Cependant, par insuffisance de temps, nous n'avons pu mener cette démarche, qui représente la suite de l'étude.

Néanmoins cette deuxième étape nous permet d'enrichir la définition énoncée à la fin de notre partie théorique avec quelques éléments supplémentaires pour tenter de répondre à cette question :

- Des relations historiques de coopération entre les territoires.
- Les thématiques de coopération sont maritimes.
- Une gouvernance équilibrée avec une présence de partenaires publics.
- La mise en œuvre des projets doit être localisée en mer ou à proximité du littoral.
- Les partenaires de projet ont une ou des compétences maritimes.
- La distance de côte à côte ne doit pas excéder 150 km
- La localisation des partenaires doit être équilibrée entre le littoral et la NUTS 3 littorale.

Bibliographie

Alliance des Démocrates et des Libéraux pour l'Europe (ADLE) 2011. Fiche technique. L'Espace Schengen, le 01/12/2011, 6 p. Consulté le 25/03/2013. Disponible sur :

<http://www.alde.eu/fileadmin/docs/documents/Fiches_t%C3%A9chniques/FT-ADLE-Espace_Schengen.pdf>

Amilhat-Szary Anne-Laure, Fourny Marie-Christine (dir.) 2006. Après les frontières, avec la frontière, nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube, 169 p.

Association des Régions Frontalières d'Europe (ARFE). Buts et missions de l'ARFE. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://www.aebr.eu/fr/profil/buts_missions.php>

Association des Régions Frontalières d'Europe, Conférence des Réseaux Transfrontaliers et Interrégionaux de Villes Européennes (ARFE, CECICN) 2012. Document stratégique sur la coopération intelligente. La coopération Territoriale accélérateur de l'intégration européenne : les Villes et les Régions, traits d'union par-delà les frontières. 05/2012, 21 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur :

<http://www.cecicn.eu/CECICN_AEBR_report__Mars_2012_FR.pdf>

De Cacqueray Mathilde 2011. La planification des espaces maritimes en France métropolitaine : un enjeu majeur pour la mise en œuvre de la Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral. Université de Bretagne Occidentale, Thèse de Doctorat des Sciences de la Mer, 12/12/2011, 554 p.

Commission européenne. Site officiel : <<http://ec.europa.eu/>>

Commission européenne 1999. Schéma de Développement de l'Espace Communautaire. Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne. Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes, 1999, 89 p. Consulté le 11/05/2013. Disponible sur :

<http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_fr.pdf >

Commission européenne 2006a. Communication de la Commission. Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers. Bruxelles, le 7.6.2006

COM(2006) 275 final, volume I, 6 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com_2006_0275_fr.pdf

Commission européenne 2006b. Livre vert : vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers. Bruxelles, le 7.6.2006 COM(2006) 275 final, volume II - Annexe, 55 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com_2006_0275_fr_part2.pdf

Commission européenne 2007a. Communication de la Commission. Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne. Bruxelles, le 10.10.2007 COM(2007) 575, 17 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:FR:PDF>

Commission européenne 2007b. Document de travail des services de la Commission. Document accompagnant la Communication de la Commission. Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne. Bruxelles SEC(2007) 1278/2, 41 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : http://www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/2007-12-03_-_plan_d_action_version_francaise.pdf

Commission européenne 2008a. Communication de la Commission. Green Paper on Territorial Cohesion : turning territorial diversity into strength. Bruxelles, le 06/10/2008 COM(2008) 616 final, 12 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0616:FIN:EN:PDF>

Commission européenne 2008b. Communication de la Commission. Feuille de route pour la planification de l'espace maritime : élaboration de principes communs pour l'Union européenne. Bruxelles, le 25.11.2008 COM(2008) 791 final, 14 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0791:FIN:FR:PDF>

Commission européenne 2009. Rapport de la Commission. Rapport sur l'état d'avancement de la politique maritime intégrée de l'UE. Bruxelles, le 15.10.2009 COM(2009)540 final, 13 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0540:FIN:FR:PDF>

Commission européenne 2010a. Communication de la Commission. Europe 2020 : une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive. Bruxelles, le 03/03/2010 COM(2010) 2020, 38 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:FR:PDF>>

Commission européenne 2010b. Investing in Europe's future: Fifth report on economic, social and territorial cohesion. Luxembourg: Office des publications de l'Union européenne, le 09/11/2010, 264 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur :

<http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion5/pdf/5cr_en.pdf>

Commission européenne 2010c. Communication de la Commission. Planification de l'espace maritime dans l'UE. Bilans et perspectives d'évolution. Bruxelles, le 17/12/2010 COM(2010) 771 final, 12 p. Consulté le 05/05/2013. Disponible sur : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0771:FIN:FR:PDF>>

Commission européenne 2012a. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil portant dispositions particulières relatives à la contribution du Fonds européen de développement régional à l'objectif «Coopération territoriale européenne». Bruxelles, le 14/03/2012 COM(2011) 611 final/2, 40 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/regulation/pdf/2014/proposals/regulation/etc/etc_proposal_fr.pdf>

Commission européenne 2012b. Discours du Président Barroso: "A strong maritime pillar for the Europe 2020 strategy". Informal Ministerial meeting on EU Integrated Maritime Policy. Conference de Limassol, le 08/10/2012. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur: <http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-12-696_fr.htm?locale=en>

Commission européenne 2013. Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime et la gestion intégrée des zones côtières. Bruxelles, le 12/03/2013 COM(2013) 133 final, 39 p. Consulté le 05/05/2013. Disponible sur :

<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0133:FIN:FR:PDF>>

Commission européenne, Association des Régions Frontalières d'Europe (ARFE) 2000. Practical Guide to Cross-Border Cooperation, third edition. 217 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://www.aebr.eu/files/publications/lace_guide.en.pdf>

Commission européenne, DG Mare 2012a. Planification de l'espace maritime. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur :

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime_spatial_planning/index_fr.htm>

Commission européenne, DG Mare 2012b. Croissance bleue. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth/index_fr.htm>

Commission européenne, DG Mare 2012c. Atlas maritime européen. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur :

<http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime_atlas/#theme=themeGeography.subthemeIMPSeaBasins&extent=-38.5_27.7_16.9_73.3&=null>

Commission européenne, DG Mare 2013. Direction générale des affaires maritimes et de la pêche. Consulté le 05/05/2013. Disponible sur :

<http://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs_fisheries/index_fr.htm>

Commission européenne, DG Regio 2011. La coopération territoriale européenne tisse des liens entre les citoyens. Luxembourg : Office des publications de l'Union européenne, 2011, 144 p.

Commission européenne, EuropeAid. L'analyse multicritère. Consulté le 28/03/2013. Disponible sur :

<http://ec.europa.eu/europeaid/evaluation/methodology/examples/too_cri_res_fr.pdf >

Commission européenne, OURCOAST. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <<http://ec.europa.eu/environment/iczmm/ourcoast.htm>>

Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM). Site officiel : <<http://www.crpm.org>>

CRPM 2005. Note technique du Secrétariat Général de la CRPM. Vers une politique maritime de l'Union : contribution à l'élaboration du Livre Vert. Rennes, le 10/10/2005. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur :

<http://www.crpm.org/pub/docs/88_1ere_contribution_au_livre_vert_sur_leurope_de_la_mer.pdf>

CRPM 2006. Note technique du Secrétariat Général de la CRPM. La politique maritime de l'UE : comparaison Livre Vert/Propositions CRPM. Rennes, 04/2006, 4 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur :

<http://www.crpm.org/pub/docs/115_la_politique_maritime_de_lue_-_comparaison_livre_vert_-_propositions_crpm.pdf>

CRPM 2009. Note technique du Secrétariat Général de la CRPM. L'objectif 3 "Coopération territoriale" : quels objectifs, quelle architecture, quel fonctionnement après 2013 ? Eléments de réflexion du groupe de travail. Rennes, le 31/08/2009, 6 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://www.crpm.org/pub/docs/246_projet_ntp_wgo3_ag.pdf>

CRPM, Commission des Iles 2012. Politique européenne de cohésion 2014-2020. Propositions législatives. Propositions d'amendements de la Commission des Iles de la CRPM. Rennes, 01/2012, 15 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://www.commissiondesiles.org/pub/docs2/190_fr-amendements_fs__cdi.pdf>

CRPM. Commissions géographiques. Consulté le 05/04/2013. <<http://www.crpm.org/fr/index.php?act=3>>

CRPM, Commission Mer du Nord. Site officiel : <<http://www.northseacommission.info/>>

Conseil Supérieur de la Marine Marchande (CSMM) 2006. Avis du CSMM sur le Livre Vert de l'UE. 21/12/2006, 7 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur :

<http://www.csmm.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Avis_LV4_cle52d7ba.pdf>

DATAR 2011. La coopération transfrontalière. La Documentation française, Collection Territoires en mouvement, Paris, 120 p.

Deprédurand Philippe 2011. L'Union européenne et la mer : ou les limbes d'une puissance maritime. L'Harmattan, collection Diplomatie et stratégie, 151 p.

Dictionnaire Larousse. Frontière. Consulté le 25/03/2013. Disponible sur : <<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/fronti%C3%A8re/35408>>

Doucet Philippe 2007. Cohésion territoriale de l'Union européenne : la gestation ambiguë d'un ambitieux projet politique. Ministère de la Région wallonne, Namur, Editions Mardaga, Les Cahiers de l'Urbanisme, n°64, 06/2007, p. 6-11. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <books.google.fr/books?isbn=2870099576>

Dühr Stefanie 2011. Baltic Sea, Danube and Macro-Regional Strategies: a model for transnational cooperation in the EU? Notre Europe, 07/2011, 59 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur :

<http://www.oerok.gv.at/fileadmin/Bilder/2.Reiter-Raum_u._Region/4.Europ-Raumentwicklung/Makroregionen/allgemein/2011-09_Stefanie_Duehr_2011_.Baltic_Sea_Danube_and_Macro-Regional_Strategies_-_A_model_for_transnational_cooperation_in_the_EU.pdf>

Dühr Stefanie, Colomb Claire, Nadin Vincent 2010. European Spatial Planning and territorial cooperation. Routledge, London, New York, 460 p.

Dühr Stefanie, Nadin Vincent 2007. Europeanization through Transnational Territorial Cooperation? The Case of INTERREG IIIB North-West Europe. Planning, Practice & Research, Aug 2007, Vol. 22, Issue 3, pp. 373-394.

Dühr Stefanie, Stead Dominic, Zonneveld Wil 2007. The europeanization of spatial planning through territorial cooperation. Planning, Practice & Research, Aug 2007, Vol. 22, Issue 3, pp. 291-307. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur :

<http://www.lote.ut.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=950185/03_ESP_GC_required02.pdf>

Eckstein Anne 2012. L'UE place la croissance et l'emploi au cœur de la PMI. Europolitique, 8 octobre 2012.

Europolitique 2010. Politique maritime intégrée : où en est-on ? Europolitique, 20/05/2010, supplément au N° 3981, 38^e année, 27 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://www.europolitique.info/pdf/gratuit_fr/supp_3981-fr.pdf>

Faludi Andreas 2009. A turning point in the development of European spatial planning? The 'Territorial Agenda of the European Union' and the 'First Action Programme'. Progress in Planning, Vol. 71, Issue 1, pp. 1-42.

Gerfert Sonya 2009. Cross-Border Cooperation: Transforming Borders. University of Twente, Enschede, le 18/08/2009, 45 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://www.global-local-forum.com/upload/pdf/Cross_Border_Cooperation;Transforming_Borders_20130104181020_Transforming_Borders.pdf>

Groupe Frontière 2004. La frontière, un objet spatial en mutation. EspacesTemps.net, Travaux, 29/10/2004. Consulté le 25/03/2013. Disponible sur : <<http://test.espacestemp.net/articles/la-frontiere-un-objet-spatial-en-mutation/>>

Harguindeguy Jean-Baptiste 2007. La frontière en Europe : un territoire ? Coopération transfrontalière franco-espagnole. L'Harmattan, collection Logiques politiques , 319 p.

Hinfray Noémie 2010. Les espaces transfrontaliers, nouveaux territoires de projet, nouveaux pôles de développement au sein d'une Europe polycentrique ? Université François-Rabelais de Tours, Thèse de doctorat en aménagement de l'espace-urbanisme, 14 septembre 2010, 367 p.

Juda Lawrence 2007. The European Union and ocean use management: the marine strategy and the maritime policy. Ocean Development and International Law, N°3, Vol.38, 2007, pp.259-282.

Juda Lawrence 2010. The European Union and the Marine Strategy Framework Directive: continuing the development of European ocean use management. Ocean Development and International Law, N°1, Vol.41, 2010, pp.34-54.

Koivurova Timo 2009. A note on the European Union integrated Maritime Policy. Ocean Development and International Law, N°2, Vol.40, 2009, pp.171-183.

Levy Jacques 1997. Europe : Une géographie. Paris : Hachette, collection Carré-Géographie, 288 p.

Levy Jacques 2004. Frontière. EspacesTemps.net, Livres, 29/10/2004. Consulté le 25/03/2013. Disponible sur : <<http://www.espacestemp.net/articles/lsquofrontierersquo/>>

MAREMED. Les thématiques. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://www.maremed.eu/index.php?act=1,4,1>

Meideros Eduardo 2011. Re-defining the Euroregion Concept. European Planning Studies, 01/2011, Vol. 19, Issue 1, pp. 141-158.

Meresse Morgane 2006. Vers une politique maritime européenne. Analyse des contributions régionales et nationales dans le cadre du projet "Europe de la mer". Ecole Polytechnique de Tours – Département Aménagement, Rapport de stage de 3^{ème} année de Magistère Aménagement, 2006. 155 p.

Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT). Site officiel : <http://www.espaces-transfrontaliers.org>

MOT. La coopération maritime. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://www.espaces-transfrontaliers.org/indexsite.php>

MOT, EUROMOT 2008. Manifeste pour la coopération transfrontalière en Europe : recommandations à l'attention des autorités nationales et européennes pour rapprocher l'Europe des citoyens. Avril 2008, 42 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : http://www.espaces-transfrontaliers.org/document/MANIFESTE_FR.pdf

MOT 2011. Prise de position, Règlements 2014/2020. Position de la MOT sur le volet coopération transfrontalière dans les propositions de règlements publiés par la Commission européenne le 6 octobre 2011. 8 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : http://www.espaces-transfrontaliers.org/position_MOT_2014_2020_dec2011.pdf

Observatoire National de la Mer et du Littoral. La notion de littoral terrestre. Consulté le 09/04/2013. Disponible sur : <http://www.onml.fr/articles/la-notion-de-littoral-terrestre/>

Parlement européen. La stratégie de Lisbonne. Consulté le 11/05/2013. Disponible sur : http://circa.europa.eu/irc/opoce/fact_sheets/info/data/policies/lisbon/article_7207_fr.htm

Parlement européen et Conseil 2008. Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 présentant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre "stratégie pour le milieu marin"). Journal

officiel de l'Union européenne, 25/06/2008, pp. 19-40. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:164:0019:0040:FR:PDF>>

Présidence chypriote du Conseil de l'Union européenne en 2012. "Redynamiser" la politique maritime intégrée de l'UE... de Lisbonne à Limassol. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <<http://www.cy2012.eu/fr/page/integrated-maritime-policy>>

Présidence portugaise du Conseil de l'Union européenne en 2007. First Action Programme for the Implementation of the Territorial Agenda of the European Union. Ponta Delgada, Azores, le 23/11/2007, 20 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://www.eu-territorial-agenda.eu/Reference%20Documents/AP1_23NovembroVfinal.pdf>

Présidence chypriote du Conseil de l'Union européenne en 2012. Communiqué de presse. Déclaration de Limassol: la stratégie Europe 2020 acquiert une forte dimension maritime. Publié le 08/10/2012. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <<http://www.cy2012.eu/fr/news/press-release-limassol-declaration-giving-the-europe-2020-strategy-a-strong-maritime-dimension>>

Programme INTERREG IVA 2 Mers. Site officiel : <<http://www.interreg4a-2mers.eu/fr>>

Programme INTERREG IVA 2 Mers 2010. Le Programme INTERREG IVA 2 Mers. Séminaire pour les chefs de file potentiels, Lens, 02/12/2010, 108 p.

Programme INTERREG IVA 2 Mers 2011. Programme opérationnel des 2 Mers. Version révisée, 12/2011, 115 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <<http://www.interreg4a-2mers.eu/programme/key-information/fr>>

Programme INTERREG IVA 2 Mers 2012a. Annuaire des projets 2012. Mai 2012, 95 p. Projets consultables sur le site officiel. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <<http://www.interreg4a-2mers.eu/left-navigation-box-1/approved-projects/fr>>

Programme INTERREG IVA 2 Mers 2012b. List of all the beneficiaries of all calls for proposals cofinanced by the European Regional Development Fund (ERDF) through the INTERREG IVA 2 seas crossborder cooperation Programme. 10/05/2012, 32 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <<http://www.interreg4a-2mers.eu/projects/list-of-beneficiaries/fr>>

Programme INTERREG IVA France (Manche) – Angleterre. Site officiel : <http://www.interreg4a-manche.eu/>

Région Bretagne. Une politique Mer pour la Bretagne. Consulté le 05/05/2013. Disponible sur : http://www.bretagne.fr/internet/jcms/TF071112_5058/mer

Salez Patrick 2009. Comment l'Europe devient aménagiste : de la naissance de la politique régionale au Livre vert sur la cohésion territoriale, plus de 20 ans de déploiement de l'acteur européen. Chapitre 1 du livre "L'Europe : aménager les territoires ", Armand Colin, Paris, le 16/09/2009, 19 p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://www.eu-territorial-agenda.eu/Related%20Documents/livre%20geographie%202009%20texte.pdf>

Soulet Jean-François 2009. Vie et mort du "rideau de fer". Diploweb.com, La revue géopolitique, 10/04/2009. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://www.diploweb.com/Vie-et-mort-du-rideau-de-fer.html>

Teigny Laure 2013. The role of France in the elaboration of the Integrated Maritime Policy of the European Union. Radboud University of Nijmegen – MSc European spatial and environmental planning, Master thesis, March 2013, 72 p.

Union européenne 2007a. La politique de cohésion 2007-2013. Commentaires et textes officiels. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 01/2007, 160 p.

Union européenne 2007b. The Territorial Agenda of the European Union: towards a more competitive and sustainable Europe of diverse regions. Leipzig, les 24 et 25/05/2007, 11p. Consulté le 04/05/2013. Disponible sur : <http://www.eu-territorial-agenda.eu/Reference%20Documents/Territorial-Agenda-of-the-European-Union-Agreed-on-25-May-2007.pdf>

Union européenne 2008. Un nouvel élan pour la stratégie de Lisbonne (2005). Consulté le 11/05/2013. Disponible sur :

http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/eu2020/growth_and_jobs/c11325_fr.htm

Union européenne 2011. Agenda territorial de l'Union européenne 2020 – Vers une Europe inclusive, intelligente et durable, faite de régions diverses. Adopté lors de la réunion ministérielle informelle des ministres chargés de l'aménagement du territoire et du développement territorial, le 19/05/2011 à Gödöllő, Hongrie. Consulté le 12/05/2013. Disponible sur :

<http://www.sciencespo.fr/coesionet/sites/default/files/Agenda%20territorial%202020_final%20%C3%A0%20publier%20pres%20HU.pdf >

Union européenne, Etats membres, 1957. Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, version consolidée 2012. Rome, le 25/03/1957. Journal officiel de l'Union européenne, le 26/10/2012 C 326/47. Consulté le 05/05/2013. Disponible sur : < <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:FR:PDF>>

Valois-Mercier Cédric, JOSEPH Jonia, Dubuc-Valentine Laurence 2010. Sommet de Copenhague, réussite ou échec ? Rapport final. Université de Sherbrooke de Québec – Maîtrise en Environnement, avril 2010, 42 p. Consulté le 28/08/2013. Disponible sur : <<http://fr.scribd.com/doc/51067914/Copenhague-1>>

Index des sigles

CRPM : Conférence des régions périphériques maritimes

DG MARE : Direction Générale des affaires maritimes et de la pêche

DG REGIO : Direction régionale de la politique régionale

ESDP : European spatial development perspective (nom anglais du SDEC)

FEDER : Fonds européen de développement régional

GIZC : Gestion intégrée des zones côtières

MAREMED : Maritime regions cooperation for the Mediterranean

NUTS : Nomenclature d'unités territoriales statistiques

MOT : Mission opérationnelle transfrontalière

ORATE : Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen

PME : Petite et moyenne entreprise

PMI : Politique maritime intégrée

SDEC : Schéma de développement de l'espace communautaire

UE : Union européenne

Table des illustrations

Figure 1: Zones éligibles et adjacentes du programme IVA 2 Mers.....	11
Figure 2: Zones éligibles et adjacentes du programme IVA France (Manche) – Angleterre...	12
Figure 3: Littoral considéré pour l’analyse des projets du programme des 2 Mers	47

Table des matières

INTRODUCTION : RAPPEL SUR LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE EUROPEENNE.....	8
CHAPITRE 1. L'ETUDE	11
Partie 1. Le contexte de l'étude : un espace frontalier maritime	11
1.1. Un programme de coopération transfrontalière	11
1.2. Un programme de coopération maritime	13
Partie 2. Objet de la recherche et méthodologie	13
CHAPITRE 2. CARACTERISATION DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE MARITIME DANS L'UNION EUROPEENNE	15
Partie 1. La coopération territoriale en Europe	15
1.1. L'émergence timide de la coopération territoriale	16
1.1.1. Les premières initiatives de coopération territoriale	16
1.1.2. Les premiers cadres pour la programmation territoriale (1989 – 2000).....	17
1.2. Le basculement économique avec la stratégie de Lisbonne (2000 – 2013)	20
1.2.1. L'ambitieuse stratégie de Lisbonne	20
1.2.2. Un faible contenu stratégique depuis 2007	22
1.3. Conclusion : passage d'une vision à un objectif de la politique de cohésion.....	23
Partie 2. La politique maritime intégrée, une nouvelle stratégie de l'UE.....	23
2.1. L'émergence de la politique maritime intégrée de l'UE	24
2.1.1. Les premiers pas en 2006	24
2.1.2. Une volonté qui se poursuit.....	26
2.1.3. Un regard plus économique en 2012, après un certain essoufflement	27
2.1.4. La première étape vers une application de la politique maritime intégrée	28
2.2. Les freins et leviers de l'application de la politique maritime intégrée	29
2.2.1. Les Directions Générales	29
2.2.2. Les Etats membres	29
2.2.3. Le soutien des régions.....	29
2.3. Conclusion : la PMI, une politique particulière en voie d'application.....	30
Partie 3. Une approche progressive de la coopération transfrontalière maritime ...	30

3.1.	La planification de l'espace dans la stratégie maritime européenne	30
3.2.	La naissance de la coopération territoriale maritime	32
3.2.1.	Au cours d'INTERREG I et II : l'apparition de la notion de frontière maritime.....	32
3.2.2.	Le SDEC et ses aspects maritimes : valoriser les atouts maritimes du territoire européen 33	
3.2.3.	Un premier cadre pour la coopération transfrontalière maritime	34
3.3.	Conclusion : la volonté d'un cadre pour la coopération transfrontalière maritime européenne.....	35
Partie 4.	Les caractéristiques de la coopération transfrontalière maritime	35
4.1.	Des thématiques sectorielles liées à la mer et au littoral	35
4.2.	Des logiques de bassins maritimes.....	37
4.3.	Des partenaires maritimes situés à proximité du littoral	39
4.4.	Conclusion : trois caractéristiques de la coopération transfrontalière maritime	40
	Conclusion : une définition de la coopération transfrontalière maritime	40
CHAPITRE 3.	ANALYSE DES PROJETS DU PROGRAMME 2 MERS	42
Partie 1.	Les critères	42
1.1.	Les thématiques abordées par le projet	43
1.1.1.	Thématiques non-maritimes	45
1.1.2.	Thématiques mixtes	45
1.1.3.	Thématiques maritimes	45
1.2.	La localisation des partenaires de projet.....	46
1.2.1.	Sur une commune littorale	46
1.2.2.	Dans le reste des NUTS 3 littorales	48
1.2.3.	En NUTS 3 non littorales	48
1.3.	Le caractère maritime des partenaires de projet.....	48
1.3.1.	Les acteurs non maritimes	49
1.3.2.	Les acteurs mixtes.....	49
1.3.3.	Les acteurs uniquement maritimes.....	50
Partie 2.	Méthode de calcul pour l'évaluation des projets	50
2.1.	Notes individuelles des critères.....	50
2.2.	Coefficients de pondération des critères.....	52

Partie 3. L'analyse des résultats.....	53
3.1. Les projets jugés maritimes	57
3.1.1. Le programme 2 Mers.....	57
3.1.2. Le programme France (Manche) – Angleterre	57
3.1.3. Comparaison : plus de projets maritimes soutenus par les 2 Mers	58
3.2. Les thématiques abordées	58
3.2.1. Le programme 2 Mers.....	59
3.2.2. Le programme France (Manche) – Angleterre	60
3.2.3. Comparaison : les 2 Mers, un programme moins spécialisé	60
3.3. La localisation des acteurs	60
3.3.1. Le programme 2 Mers.....	60
3.3.2. Le programme France (Manche) – Angleterre	61
3.3.3. Comparaison : les 2 Mers, une diffusion des partenaires sur toute la façade maritime	61
3.1. Typologie des partenaires de projet	62
3.1.1. Le programme 2 Mers.....	63
3.1.2. Le programme France (Manche) – Angleterre	63
3.1.3. Comparaison : les 2 Mers et ses partenaires publics	64
3.2. Caractère maritime des partenaires	64
3.2.1. Le programme 2 Mers.....	65
3.2.2. Le programme France (Manche) – Angleterre	65
3.2.3. Comparaison : les deux programmes et leurs acteurs mixtes	66
Conclusion : vérification des hypothèses et spécificités des 2 Mers	66
CONCLUSION	68
BIBLIOGRAPHIE	71
INDEX DES SIGLES.....	82
TABLE DES ILLUSTRATIONS	83
TABLE DES MATIERES	84
ANNEXES	88

Annexe 1: zones éligibles et adjacentes du programme INTERREG IVA 2 Mers ...	88
Annexe 2 : entretien.....	89
Annexe 3 : la grille multicritère	91
Annexe 4 : programmes analysés dans la grille	92
Annexe 5 : résultats obtenus par les projets du programme 2 Mers	93
Annexe 6 : résultats obtenus par les projets du programme France (Manche) – Angleterre.....	96

Annexes

Annexe 1: zones éligibles et adjacentes du programme INTERREG IVA 2 Mers

Source : Programme INTERREG IVA 2 Mers 2011

Zones éligibles du programme INTERREG IVA 2 Mers (échelle NUTS 3)			
France	Angleterre	Belgique (Flandre)	Pays-Bas
Nord Pas-de-Calais	Norfolk Suffolk Southend-on-Sea Thurrock Essex County Council Brighton and Hove East Sussex County Council West Sussex Portsmouth Southampton Hampshire County Council Isle of Wight Medway Towns Kent County Council Bournemouth and Poole Dorset County Council Cornwall and Isles of Scilly Plymouth Torbay Devon County Council	Arr. Antwerpen Arr. Brugge Arr. Oostende Arr. Veurne Arr. Eeklo Arr. Gent Arr. Sint-Niklaas	Delft en Westland Groot-Rijnmond Zeeuwsch-Vlaanderen Overig Zeeland West-Noord-Brabant

Zones adjacentes au programme INTERREG IVA 2 Mers (échelle NUTS 3)			
France	Angleterre	Belgique (Flandre)	Pays-Bas
Somme Aisne	Surrey Somerset Wiltshire County council Cambridgeshire County council	Mechelen Turnhout Diksmuide Ieper Kortrijk Roeselare Tielt Aalst Dendermonde Oudenaarde	Zuid-Oost Zuid-Holland

Annexe 2 : entretien

Entretien réalisé avec Nathalie COS, Responsable du service Coopérations Europe et International à la Communauté Urbaine de Dunkerque, le 05/04/2013.

Quelques questions/réponses réalisées au cours de l'entretien :

Dans quel contexte est apparu le premier programme de coopération transfrontalier INTERREG IIIA entre la France et l'Angleterre ?

Au début des années 1990 le tunnel sous la Manche a permis de faire reconnaître la frontière maritime comme permettant à ces territoires français et anglais de s'inscrire dans une politique régionale de l'Union européenne. INTERREG (A) a ensuite permis le début de cette coopération franco-britannique.

A partir de quand l'Union européenne a-t-elle fixé les critères d'éligibilité à la coopération transfrontalière maritime ?

En 2006 l'Union européenne a permis un nouveau type de coopération, le transfrontalier maritime. La Commission a défini comme étant éligibles à la coopération maritime transfrontalière les territoires qui n'étaient pas plus distants de 150 km de côte à côte, ce qui a entraîné l'éligibilité de territoires qui à l'origine n'étaient pas éligibles à la coopération maritime, comme la Bretagne. Afin de ne pas avoir de « trous » et de garder une certaine cohérence au niveau des territoires éligibles, certains Départements français, notamment en Bretagne, ont tout de même été intégré comme étant éligibles.

Comment est apparu le programme 2 Mers ?

Nous sommes passés d'un type de coopération bilatérale à une coopération où nous pouvions avoir à un niveau transfrontalier des partenaires français, néerlandais, anglais et flamands. Cet apport a apporté un souffle nouveau aux coopérations franco-anglaises antérieures en amenant de nouveaux partenaires sur des projets de coopération. La question s'est posée de savoir s'il fallait systématiquement un partenaire anglais par projet. La Commission a tranché en invoquant le fait que la frontière étant la mer, il fallait donc systématiquement un partenaire anglais dans tous les projets de coopération.

Dans quelle mesure le programme 2 Mers a-t-il une dimension maritime ?

Cette question s'est tout de suite posée : « qu'est-ce qu'un projet maritime ? » La Commission, au-delà de la dimension géographique, n'a pas défini à quoi correspondait la coopération transfrontalière maritime à l'époque de la création des 2 Mers. Les programmes sont actuellement en train d'être évalués pour la suite, et vont pouvoir faire un bilan par rapport à leurs attentes depuis le lancement.

Qu'en est-il au niveau des projets de ce programme ?

La question s'était posée sur le financement de projets uniquement considérés comme maritimes pour les 2 Mers. Est-ce qu'on retient une dimension thématique ou une dimension géographique ? Est-ce que le simple fait de coopérer *via* une frontière maritime suffit pour classer un projet comme maritime ? N'ayant pas suffisamment d'éléments pour sélectionner parmi les projets, cette idée a été abandonnée. On peut facilement percevoir cette dimension maritime dans les projets sans pour autant trouver de réponse concrètement sur ce qu'est cette coopération.

Annexe 3 : la grille multicritère

Coefficient	Critère	Détails du critère	Sous-critères	Pourcentage	Multiplicateur	Note obtenue par le projet
5	Thématiques abordées par le projet	Activités économiques et emploi	Thématique maritime	T1	1	Note 1 = 10*(1*T1+0,5*T2+0*T3)
		Développement durable, gestion des ressources	Thématique mixte	T2	0,5	
		Environnement, biodiversité et adaptation au changement climatique	Thématique non maritime	T3	0	
		Gestion portuaire				
		Pêche et aquaculture durables				
		Qualité de vie et actions sociales				
		Recherche, innovation, gestion des données et enseignement supérieur				
		Sécurité maritime, prévention des risques				
		Tourisme, culture et loisirs				
		Transport				
		Gouvernance, politiques européennes (PMI, GIZC etc.)				
2	Localisation des partenaires de projet		Sur une commune littorale	L1	1	Note 2 = 10*(1*L1+0,5*L2+0*L3)
			Dans le reste des NUTS 3 littorales	L2	0,5	
			En NUTS 3 non littorales	L3	0	
3	Caractère maritime des partenaires de projet	Organismes publics	Acteurs uniquement maritimes	C1	1	Note 3 = 10*(1*C1+0,5*C2+0*C3)
		Organismes relevant du droit public	Acteurs mixtes	C2	0,5	
		Organisations à but non lucratif	Acteurs non maritimes	C3	0	
		Organismes privés				
						Total = 5*Note 1 + 2*Note 2 + 3*Note 3

Annexe 4 : programmes analysés dans la grille

	2 mers
Carte	
Objectifs	Création d'une zone accessible, attractive et compétitive au niveau économique Promotion et développement d'un environnement sain et sûr Amélioration de la qualité de vie Priorité Commune avec le Programme France (Manche) – Angleterre.
Etats membres impliqués	Angleterre - France - Belgique - Pays-Bas
Espace maritime partagé	Manche - Mer du Nord

	France (Manche) - Angleterre
Carte	Zones éligibles et adjacentes au programme INTERREG IVA France (Manche) - Angleterre 2007-2013 Eligible and adjacent areas to the INTERREG IVA France (Manche) - England 2007-2013
Objectifs	Renforcer le sentiment d'appartenance à un espace commun et la conscience d'intérêt partagés Tisser des partenariats d'acteurs pour le développement économique et les pôles d'excellence transfrontaliers Construire un espace commun attractif pour y vivre et le visiter Assurer le développement durable de l'espace commun
Etats membres impliqués	Angleterre - France
Espace maritime partagé	Manche - Mer du Nord

Annexe 5 : résultats obtenus par les projets du programme 2 Mers

Projet	CRITERE 1		CRITERE 2		CRITERE 3		Total
	Coefficient	Note 1	Coefficient	Note 2	Coefficient	Note 3	
PATCH	5	10	2	9,4	3	8,25	93,55
TIME	5	10	2	4,95	3	3,3	69,8
TRANSCOAST	5	10	2	8,75	3	7,1	88,8
YACHT_VALLEY	5	10	2	8,5	3	8	91
2ST	5	0	2	5,6	3	5	26,2
CURA-B	5	0	2	5	3	1,25	13,75
FISH&CHIPS	5	0	2	2,85	3	0,7	7,8
TEN	5	0	2	6,6	3	3,3	23,1
ECOMIND	5	0	2	3,75	3	1,25	11,25
FUSION	5	0	2	5,5	3	2,2	17,6
IDEA	5	0	2	4,2	3	0	8,4
I-MOCCA	5	0	2	5	3	0	10
MeCagr02	5	0	2	5	3	0	10
MultiDES	5	0	2	5	3	0	10
VIVID	5	0	2	5	3	0,55	11,65
CAST	5	7,5	2	6,25	3	2,5	57,5
Face2Face	5	0	2	4	3	0	8
Grande Guerre	5	0	2	5,95	3	2,5	19,4
GREET	5	0	2	6	3	1	15
SEACo	5	5	2	8,25	3	4,6	55,3
SHAPING24	5	0	2	5	3	0	10
STEP	5	0	2	3,75	3	1,25	11,25
SusTRIP	5	0	2	6	3	2	18
BPPE	5	0	2	5	3	5	25
BUFU	5	0	2	7,5	3	1,25	18,75
CRYSALIS	5	0	2	3,75	3	1,25	11,25
GAPS	5	0	2	7,1	3	0,7	16,3
C2C	5	10	2	8,1	3	7,5	88,7
CC2150	5	10	2	7,5	3	5,8	82,4
C-SCOPE	5	10	2	5	3	5	75
ISECA	5	10	2	8,1	3	7,7	89,3
CleanTech	5	0	2	6,25	3	7,5	35
DYMAPHY	5	10	2	9,15	3	10	98,3
Flood_Aware	5	5	2	6,6	3	6,6	58
FLOODCOM	5	10	2	5	3	7	81
MEMO	5	10	2	5	3	9	87
MIRG-EU	5	10	2	5	3	5	75
MULTIFOR	5	0	2	4,4	3	1,9	14,5
ACE	5	0	2	6,6	3	1,65	18,15

SCODECE	5	0	2	6,6	3	0	13,2
SISCo	5	0	2	6,7	3	0	13,4
ARCH	5	0	2	5	3	1,65	14,95
ATC	5	0	2	3,75	3	2,5	15
BALANCE	5	0	2	6	3	3	21
Natura People	5	0	2	5	3	2,5	17,5
RINSE	5	0	2	3,4	3	1,65	11,75
TGN	5	0	2	7,5	3	4,1	27,3
URBAN							
HABITATS	5	0	2	7,5	3	2,5	22,5
Bike Friendly							
Cities	5	0	2	5,55	3	3,3	21
INSPIRER	5	0	2	7,5	3	1,25	18,75
PRISMA	5	10	2	5	3	7,5	82,5
Swap NOW	5	0	2	5	3	2,5	17,5
ACCES	5	0	2	10	3	2,5	27,5
AIMER	5	0	2	2,5	3	1,65	9,95
CAFTA	5	0	2	10	3	5	35
DNA	5	0	2	5	3	3,3	19,9
HEROES 2C	5	6,6	2	7,5	3	7,5	70,5
iLAEBOR	5	0	2	5	3	0	10
SUCCEs	5	0	2	6	3	1	15
Villa Crossmedia	5	0	2	5	3	0	10
CBOOPSD	5	0	2	6,6	3	1,95	19,05
Dignity in care	5	0	2	5,8	3	0	11,6
SHIVA	5	0	2	8,75	3	0	17,5
SYSIASS	5	0	2	5	3	0	10
TSE	5	0	2	6,6	3	1,65	18,15
BOAT 1550 BC	5	10	2	5,7	3	5	76,4
Villes apprenantes	5	0	2	6,65	3	2,5	20,8
C21P	5	0	2	10	3	0	20
HERE	5	0	2	5	3	0	10
HMS	5	10	2	9,65	3	6,05	87,45
IC MUSIC	5	0	2	3,8	3	0	7,6
ICP	5	0	2	7,5	3	0	15
LCP	5	0	2	4,95	3	0	9,9
Sea Media	5	0	2	4,2	3	0,85	10,95
TMS	5	10	2	8,75	3	6,25	86,25
T.R.	5	0	2	7,5	3	6,6	34,8
Murailles et Jardins	5	0	2	6,35	3	2,5	20,2
WW 2 HERITAGE	5	0	2	8	3	5	31
MAXIGREEN	5	0	2	7,85	3	5	30,7
3i	5	10	2	7,9	3	2,9	74,5
A2S	5	10	2	8,25	3	8,25	91,25
BioCare	5	10	2	7,5	3	7,5	87,5
GIFS	5	10	2	8,55	3	5,85	84,65

ARCH-MANCHE	5	10	2	5	3	8,75	86,25
TC2N	5	0	2	6,8	3	1,35	17,65
MICRO	5	10	2	7	3	7	85

Annexe 6 : résultats obtenus par les projets du programme France (Manche) – Angleterre

Projet	CRITERE 1		CRITERE 2		CRITERE 3		Total
	Coefficient	Note 1	Coefficient	Note 2	Coefficient	Note 3	
Camis - Emdi+	5	10	2	4,95	3	4,15	72,35
Crois	5	0	2	7	3	1,65	18,95
E-learning	5	0	2	4	3	1	11
Eco fab	5	0	2	6,6	3	0,55	14,85
Education Enterprise	5	0	2	5	3	0	10
Jef	5	0	2	7	3	0,5	15,5
Misco ²	5	0	2	5	3	0	10
Monc	5	0	2	5,85	3	2,5	19,2
Msn	5	0	2	10	3	2,5	27,5
2OM	5	10	2	10	3	6	88
A-i chem channel	5	0	2	6,1	3	3,3	22,1
Admin	5	0	2	5,8	3	2,5	19,1
Alcobinge	5	0	2	5	3	1,65	14,95
B.new	5	0	2	7,1	3	3,55	24,85
Beems	5	10	2	9,1	3	4,55	81,85
Benefits	5	0	2	5	3	0	10
Bridge	5	0	2	4,45	3	2,25	15,65
C.C.F.L.2	5	0	2	6,85	3	0,9	16,4
C5	5	0	2	6,5	3	1,25	16,75
Cereev	5	0	2	6,6	3	0	13,2
Chain	5	0	2	6,5	3	2,5	20,5
CHAIN 2	5	0	2	6,85	3	1,35	17,75
Champ	5	0	2	6,6	3	0	13,2
Channel Marine Academy	5	10	2	9,15	3	8,25	93,05
Coalas	5	0	2	5,85	3	0	11,7
D.e.e.d.s.	5	0	2	8,25	3	5	31,5
DEAL	5	0	2	4,6	3	2,15	15,65
Gims	5	10	2	4,95	3	4,15	72,35
Hot pot	5	0	2	7,5	3	2,5	22,5
Impress	5	0	2	6	3	1,5	16,5
Intrames	5	0	2	2,5	3	0	5
Is ce	5	0	2	6,25	3	2,5	20
Lin flax	5	0	2	6	3	3	21
Meet	5	0	2	3,75	3	2,25	14,25
N.D.I.	5	0	2	4,2	3	1,4	12,6
Netforce	5	0	2	6,6	3	3,3	23,1
Netforce 2	5	0	2	4	3	2	14
Noba	5	0	2	5	3	0	10

Pacific	5	0	2	6,6	3	1,65	18,15
Part3sec	5	0	2	5	3	0	10
PeReNe	5	0	2	6,85	3	2,5	21,2
Prottec	5	0	2	6,3	3	3,75	23,85
Recreate	5	0	2	5,95	3	1,9	17,6
Rural survive and grow	5	0	2	5	3	0	10
Science in wonderland	5	0	2	7,5	3	2,5	22,5
Setarms	5	10	2	5,85	3	4,55	75,35
Tecs	5	0	2	5	3	0	10
Transchannel Wallnet	5	0	2	6,6	3	1,65	18,15
Under eighteen entrepreneurs	5	0	2	5	3	0	10
ACT	5	0	2	5	3	0	10
Arch expo	5	0	2	5	3	5	25
Archives en ligne	5	0	2	5	3	0	10
Au-delà du bleu - Waide	5	0	2	7,85	3	0,7	17,8
AVP/ACL	5	0	2	7,5	3	2,5	22,5
C.Y.C	5	0	2	9,45	3	1,65	23,85
Channel circus arts alliance	5	0	2	8,25	3	0	16,5
Cool	5	0	2	4,1	3	2,75	16,45
Corn'Flux Music Project	5	0	2	7,5	3	0	15
Cote to coast	5	5	2	6,6	3	0	38,2
Cross border association	5	0	2	6,85	3	0,6	15,5
Cross channel film lab	5	0	2	5	3	0	10
Cycle	5	0	2	5,65	3	2,8	19,7
DanSCe Dialogues	5	0	2	7,5	3	0	15
DanSCe Dialogues 2	5	0	2	5,6	3	0	11,2
Découvrir	5	0	2	7,5	3	0	15
Docexplore	5	0	2	5	3	0	10
Docexplore 2	5	0	2	5	3	0	10
Golf handicap	5	0	2	4,4	3	0	8,8
ICR	5	0	2	7,2	3	1,65	19,35
Lascanmar	5	10	2	10	3	10	100
MAP	5	0	2	7,5	3	0	15
Moments inoubliables	5	0	2	5	3	0	10
N.T.A.	5	0	2	6	3	0	12
Norman connections	5	5	2	6,1	3	2,8	45,6
Notre ville by the sea	5	0	2	10	3	0	20
Nuit blanche	5	0	2	7,5	3	2,5	22,5
Partager nos légendes	5	0	2	2,5	3	0	5
PASS	5	0	2	6,25	3	0,625	14,375
Patrimoine numérique	5	0	2	5	3	0	10

Résider	5	0	2	7,5	3	0	15
Sangam	5	0	2	7,5	3	0	15
Self efficacy	5	0	2	5	3	0,85	12,55
Tap	5	5	2	8	3	2	47
V.i.p.	5	0	2	7	3	0	14
Waves	5	0	2	5	3	0	10
Zepa	5	0	2	7,5	3	0,5	16,5
Adafor	5	0	2	3,75	3	1,625	12,375
Agissons autour des déchets	5	0	2	5,75	3	0,7	13,6
Aquamanche	5	10	2	7,5	3	6,25	83,75
Charm 3	5	10	2	7,35	3	6,95	85,55
Chronexpo	5	10	2	9	3	6	86
Climatwat	5	0	2	7	3	4	26
Cordiale	5	2,5	2	6,6	3	4,45	39,05
Cresh	5	10	2	8,35	3	8,35	91,75
CREST	5	0	2	3	3	0	6
Diese	5	10	2	7,25	3	5	79,5
Eco fab 2	5	0	2	6,45	3	3	21,9
Ecotec 21	5	0	2	5	3	1,8	15,4
GreenFit	5	0	2	5	3	1	13
Ifore	5	0	2	5	3	1,25	13,75
Licco	5	10	2	5,55	3	7,2	82,7
Liparis	5	5	2	5	3	4	47
Lna	5	5	2	4,35	3	3,7	44,8
Marinexus	5	10	2	8,125	3	8,75	92,5
Medon	5	10	2	10	3	8,35	95,05
Merific	5	10	2	8	3	6,5	85,5
Morfish 2	5	10	2	6,65	3	5	78,3
Panache	5	10	2	6,65	3	7,5	85,8
Riskmanche	5	10	2	5,75	3	6,45	80,85
Seacs	5	0	2	6	3	4	24
SFC	5	0	2	2,5	3	0	5
Valmer	5	10	2	8,65	3	6,95	88,15
Vegedurable	5	0	2	7,5	3	0	15
Vegedurable 2	5	0	2	7	3	1	17
Water	5	5	2	3	3	2,5	38,5
WOW	5	0	2	6	3	4	24

CITERES
UMR 6173
Cités, Territoires,
Environnement et Sociétés



Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement, Paysage,
Environnement

Département Aménagement
35 allée Ferdinand de
Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Directeur de recherche :
BLONDEL Cyril

BOURDAIS Aline
LE CLECH Antoine
Projet de Fin d'Etudes
DA5
2012-2013

**Titre : CARACTERISATION DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE
MARITIME : l'exemple du programme de coopération transfrontalière des 2 Mers**

L'Union européenne s'investit depuis maintenant vingt ans dans la planification territoriale en Europe. Cette volonté s'est traduite par la création du programme communautaire INTERREG en 1990 qui a été l'outil majeur de la politique territoriale européenne et s'est étalé sur quatre périodes de programmation (INTERREG I (1990-1993), INTERREG II (1994 – 1999), INTERREG III (2000 – 2006) et INTERREG IV (2007-2013)). Il existe dans cette coopération territoriale trois échelles : transnationale, transfrontalière et interrégionale.

Ce travail vise à définir, à travers notre cas d'étude, le programme INTERREG IVA des 2 Mers, ce qu'est la coopération transfrontalière maritime. Comment la Commission européenne définit-elle aujourd'hui la coopération transfrontalière dans le cas d'une frontière maritime entre les Etats membres? Et comment cette définition s'articule-t-elle avec la politique maritime intégrée de l'Union européenne ? Ce projet de recherche s'appuiera d'une part sur une analyse de la littérature de l'Union européenne, mais aussi par l'élaboration d'une grille multicritère dans le but d'analyser le programme des 2 Mers. Nous constaterons les spécificités de ce programme ainsi que sa dimension maritime pour aboutir à une définition plus précise du transfrontalier maritime qui manque aujourd'hui dans la coopération territoriale européenne.