

Vers une politique maritime européenne...

*Analyse des contributions régionales
et nationales dans le cadre du projet
« Europe de la mer »*



Rapport de stage réalisé au sein de la CRPM
(Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe)
Novembre 2005 – Février 2006

Morgane Meresse – 3ème année de Magistère Aménagement
Ecole Polytechnique de Tours – Département Aménagement
Tuteur de stage : Jean Paul Carrière

Résumé

A l'aube du XXIème siècle, dans un contexte de mondialisation et d'enjeux environnementaux de plus en plus forts, les espaces maritimes apparaissent comme un atout essentiel mais aussi un défi de taille pour l'Union européenne. La Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM) a toujours prôné une politique en faveur du développement maritime, notamment à travers la coordination du projet « Europe de la mer » qui est soutenu par 50 villes et Régions côtières. L'objectif du projet est d'influencer le processus de consultation du Livre Vert sur une future politique maritime européenne, lancé par la Commission européenne, en présentant le point de vue des partenaires. Dans cette optique, des questionnaires remplies par les partenaires nous ont permis de recueillir de nombreuses informations et de faire un état des lieux sur la situation maritime actuelle en Europe, sur les politiques maritimes régionales et nationales, sur les initiatives menées, sur les attentes de chacun... Tous ces éléments ont contribué à une tentative de définition d'une politique maritime pour l'Europe.



Département Aménagement

Université François Rabelais
35 allée Ferdinand de Lesseps
37200 Tours



Conférence des Régions Périphériques
Maritimes d'Europe (CRPM)
6, rue Saint-Martin
35 700 RENNES

Cellule de Prospective de la CRPM
Rua do Campo Alegre, 276
2º Dto – 4150-095 PORTO

Vers une politique maritime européenne...

Analyse des contributions régionales et nationales dans le cadre du projet « Europe de la mer »

Source image : www.europeofthesea.org

Rapport de stage pour la CRPM, Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe
Stage réalisé à la Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes de Porto - Portugal
Novembre 2005 – Février 2006

Morgane Meresse – 3ème année de Magistère Aménagement
Ecole Polytechnique de Tours – Département Aménagement
Tuteur de stage : Jean Paul Carrière

Je tiens à remercier l'ensemble de l'équipe de la Cellule de Prospective de Porto, pour leur accueil et leurs conseils avisés :

- *mon maître de stage **Rui AZEVEDO** (Directeur de la cellule))*
- ***Carla GUIMARÃES** (Assistante technique et administrative)*
- ***Frederico FERREIRA** (Chargé d'études)*

*Je remercie également **Julie GOURDEN** de la CRPM (Conférence des Régions Périphériques Maritimes) ainsi que **Jean Paul CARRIERE**, enseignant au CESA qui a suivi mon travail avec attention.*

Sommaire

Introduction	5
<u>Section 1: Présentation du projet "Europe de la mer".....</u>	<u>7</u>
A. Les caractéristiques du projet «Europe de la mer »	8
I. La Conférence des Régions Périphériques Maritimes et sa mobilisation sur la question maritime	8
II. L'initiative « Europe de la mer » : principes et actions du projet.....	9
B. Méthodologie	11
I. Présentation des questionnaires	11
II. Le traitement des questionnaires : quel mode d'analyse ? Les difficultés rencontrées ? ...	12
<u>Section 2: Etat des lieux "multiscale" sur les questions maritimes en Europe. Analyse des questionnaires "Europe de la mer".....</u>	<u>14</u>
A. Les caractéristiques de la gouvernance maritime en Europe	15
I. Un pouvoir décisionnel concentré dans les mains des Etats.....	15
II. Les compétences régionales dans les différents secteurs maritimes : données générales ..	17
III. L'organisation de la gouvernance maritime: articulation et coordination entre les différents niveaux territoriaux	19
B. Les objectifs et principes communs aux Régions et Etats	24
I. Une approche intégrée : exemples de stratégies de développement intégré	24
II. L'approche durable et la protection environnementale, principes majeurs dans la gestion des affaires maritimes.....	29
C. Les initiatives menées au niveau national et régional dans les principaux secteurs maritimes.....	34
I. Les secteurs privilégiés par les Régions et les Etats	34
II. Quelles sont les caractéristiques des initiatives menées au niveau régional et national dans chaque secteur ?	38
III. Les difficultés rencontrées dans la gestion des affaires maritimes.....	74
D. La coopération transfrontalière et internationale dans le domaine maritime.....	86
I. Les expériences de coopération maritime.....	86
II. Les organismes de coopération régionale.....	107
<u>Section 3: Vers l'élaboration d'une politique maritime européenne</u>	<u>122</u>
A. Les attentes des principaux protagonistes	123
I. Le lancement d'un Livre vert par la Commission Européenne sur une politique maritime européenne	123
II. Les attentes des Etats et des Régions maritimes.....	125
B. Essai de définition d'une politique maritime européenne	129
I. La « philosophie » de la politique maritime européenne selon les Etats membres et les Régions européennes : les principes et objectifs fondamentaux	129
II. Le champ d'application de la politique maritime européenne : quels sont les secteurs prioritaires ?	130
III. La mise en œuvre de la politique maritime européenne : quels sont les outils nécessaires pour rendre ces secteurs compétitifs et durables ?	141
Conclusion	150

Introduction

A l'échelle mondiale, la mer occupe 70% du globe. A l'échelle européenne, on peut considérer les Etats Européens comme des territoires maritimes plus que des territoires terrestres, si l'on se réfère à l'étendue considérable de leurs zones de juridiction. Aujourd'hui, 60% de la population européenne vit à proximité de la mer. Celle-ci représente une **source considérable de richesses**: richesses économiques et emplois (3 millions), richesses en ressources vivantes ou minérales, réservoir de biodiversité, réservoir d'énergie renouvelable, moyen de transport, espace d'expérimentation, ressources pour le tourisme et les loisirs...

Au-delà de l'**importance économique et environnementale** des services et ressources qu'elle fournit, la mer est attachée à de très nombreuses **valeurs non marchandes**: identité, valeurs sociales, culturelles, patrimoniales...qu'il convient de valoriser.

Néanmoins, ce potentiel de croissance économique est **soumis à de nombreuses menaces**, le plus souvent conséquences directes ou indirectes d'activités humaines: pollution, perte de biodiversité, atteintes aux écosystèmes marins et côtiers... Ces espaces maritimes et côtiers font l'objet d'un nombre croissant de conflits liés à ces activités, du fait de la compétition pour ces espaces ou pour les ressources qu'ils renferment.

La préservation d'un patrimoine naturel irremplaçable est indispensable pour les générations présentes et futures et doit faire l'objet d'une véritable prise de conscience. De même, **la maîtrise des questions maritimes et des enjeux** liés à la mer est nécessaire pour permettre à l'Europe de promouvoir ses attentes et ses valeurs.

Face à ces enjeux, en particulier la protection de l'environnement, la sécurité et la sûreté des transports maritimes, la gestion durable des ressources, il est nécessaire de développer **une action à l'échelle européenne**. Une vision purement nationale ne permet pas d'atteindre un équilibre dans le développement maritime et ne répond pas aux nombreux enjeux maritimes. Même si il existe actuellement des politiques communautaires concernant directement ou indirectement la mer, il convient d'avoir **une véritable stratégie maritime commune** pour aborder de manière coordonnée les différents volets maritimes qui aujourd'hui ne font pas l'objet d'une vision commune.

C'est dans cette optique que le président de la Commission européenne José Manuel Barroso a lancé, en mars 2005, **une première phase de consultation sur une future politique maritime de l'Union Européenne**. A cet effet, une Task force a été mise en place, elle est en charge de la constitution **d'un Livre Vert**, dont la publication est attendue au printemps 2006. Joe Borg, le Commissaire en charge de la pêche et des affaires maritimes, coordonne les travaux qui devraient aboutir à un document d'appui et une large **consultation européenne** pour l'élaboration d'une future politique maritime en Europe. Sous l'autorité du président Barroso, on s'intéresse donc désormais tout spécialement au potentiel des mers et des océans pour une croissance durable dans l'Union Européenne.

Cette initiative européenne innovante justifie d'avantage **l'engagement fort de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM)** sur les questions maritimes. Son action s'est véritablement concrétisée avec la mise en place du projet **"Europe de la mer"**. 50 collectivités littorales coopèrent au sein du projet. Leur objectif est de préparer et de proposer un ensemble d'orientations stratégiques pour la mer adaptées à leurs besoins. L'initiative « Europe de la mer » entend **proposer une valeur ajoutée au débat**. Accompagnées dans leur tâche par 5 experts scientifiques, les Villes et Régions partenaires veulent apporter une expertise dans la consultation lancée par Barroso et **alimenter le Livre vert**.

A cet effet, **des questionnaires** ont été réalisés par la CRPM, avec l'aide des experts participant au projet. Ces questionnaires constituent un outil important dans la phase de recueil d'informations et de positions des Etats, des Commissions Géographiques, des Régions et des Villes.

Ainsi, **le travail réalisé** durant la période de stage fut de recueillir ces informations et **d'analyser ces questionnaires**. A partir des données fournies, il nous a été possible d'établir un état des lieux sur la question maritime en Europe, de recueillir les attentes des partenaires et de proposer une définition de ce que pourrait constituer une politique maritime européenne.

Avant d'établir les principales caractéristiques de la situation maritime en Europe, il nous faudra présenter **le projet "Europe de la mer" menée par la CRPM**, ses grands principes, ses objectifs et ses grandes actions. Cette section sera aussi l'occasion de présenter plus précisément les questionnaires et de faire part de **la méthodologie** employée pour les analyser.

Une fois le contexte établi, nous pouvons entrer dans la phase analytique et dresser un tableau de la situation actuelle en Europe. On doit ainsi pouvoir faire ressortir **les principaux modes de gouvernance maritime** dans chacun des Etats maritimes, les grandes tendances politiques et les caractéristiques de la gouvernance (quels types de compétences selon les niveaux territoriaux?).

On remarquera ensuite que les Etats et les Régions sont guidés par des idées communes dans le sens où l'on retrouve **des objectifs communs : le développement durable et l'approche intégrée** dans la gestion des affaires maritimes. On présentera quelques exemples illustrant ces idées.

Pour mesurer l'importance des secteurs maritimes dans le développement des Régions Européennes, nous ferons part **des principales initiatives maritimes menées tant à l'échelle nationale que régionale**. Ces exemples d'initiatives permettent de cerner les secteurs prioritaires et de se figurer le type de projets, d'études ou d'initiatives politiques que réalisent les partenaires du projet "Europe de la mer".

Enfin, notre état des lieux se terminera par une présentation de **la coopération maritime en Europe**. Nous y ferons part, selon les différents secteurs maritimes, des principaux projets menés entre Régions ou entre Etats.

Ainsi, cette seconde section constitue la partie principale de notre rapport car elle illustre le contenu des réponses aux questionnaires. Elle nous donne de nombreuses informations sur l'état actuel des politiques maritimes en Europe.

Elle nous a également permis de prendre conscience de l'enjeu d'une politique maritime pour l'Europe et c'est dans ce sens que nous allons proposer quelques grandes idées qui pourraient constituer une politique communautaire dans le champ maritime. Cet **essai de définition d'une politique maritime européenne** se fonde sur le traitement des questionnaires et sur les attentes énoncées par les Régions et Etats vis à vis du Livre vert lancée par la Commission Européenne. Cette dernière section est donc une sorte de synthèse de notre travail.

Section 1 :
Présentation du projet
« Europe de la mer »

A. Les caractéristiques du projet « Europe de la mer »

I. La Conférence des Régions Périphériques Maritimes et sa mobilisation sur la question maritime

La Conférence des Régions Périphériques Maritimes réunit **152 Régions** issues de 25 Etats, membres ou non de l'Union Européenne. Interlocuteur des Institutions communautaires et des Gouvernements nationaux, la CRPM agit pour la **prise en compte des besoins et intérêts des Régions maritimes** et pour un développement plus équilibré du territoire communautaire. A ces fins, elle émet des propositions sur les politiques à fort impact territorial : cohésion, transports, pêche, recherche, environnement, ...

Ces propositions thématiques se doublent d'une approche par bassins maritimes transnationaux. **L'organisation des Régions membres en six Commissions géographiques** - l'Atlantique, la Mer baltique, la Mer du Nord, la Méditerranée, les Balkans - Mer noire, les Iles - permet de prendre également en compte les spécificités géographiques propres à chaque bassin.

Ses objectifs politiques et la nature géographique des Régions qui la composent ont fait de la CRPM **une force de proposition reconnue sur les aspects maritimes des politiques de l'UE.**

Quelle est la légitimité de la CRPM à s'engager dans le débat ?

Il est du ressort des Régions et Villes littorales de gérer, au quotidien, et de manière durable, **la situation complexe** induite par la proximité de la mer ou de l'océan : pressions liées aux usages contradictoires voire conflictuels du littoral – foncière, démographique, environnementale entre autres – conséquences d'éventuelles pollutions marines ou catastrophes naturelles, etc.

Cette tâche est rendue difficile par la profusion de politiques et d'acteurs agissant sur le littoral et leur manque de coordination, voire leur caractère contradictoire.

Actrices-clés de la gestion des territoires côtiers, les Régions et Villes littorales, représentées par la CRPM, ont donc naturellement **vocation à participer**, en complémentarité avec les Etats et les autres autorités compétentes, à **la consultation lancée par la Commission européenne sur une future politique maritime de l'UE.** Leur intervention dans le débat et les propositions est d'autant plus opportune qu'elles ont collectivement accumulé au fil du temps une expérience, une expertise, un savoir-faire précieux dans la mise en oeuvre de stratégies maritimes intégrées, et dans des domaines d'action comme les transports, les politiques portuaires, la sécurité, la gestion intégrée des zones côtières, le développement urbain ...

La mobilisation de la CRPM pour une politique maritime européenne est ancienne. Déjà en 1993, à l'occasion de son 20^e anniversaire, la CRPM lançait l'idée d'«Europe de la Mer». Sans doute alors prématurée, celle-ci n'avait pas suffisamment intéressé les Régions membres, les organisations et institutions partenaires pour être concrétisée. Mais l'évolution du contexte économique et politique au cours de la dernière décennie a rendu plus crédible et plus nécessaire encore le lancement d'une initiative de ce type.

Ainsi en 2003 la CRPM affirme-t-elle, dans la déclaration finale de son Assemblée Générale, qu'il est temps « *qu'enfin l'Europe prenne sa pleine dimension maritime* », et « *invite les Etats et les Régions qui le souhaitent à s'engager avec elle dans une évaluation globale de la dimension maritime de l'économie européenne afin de*

disposer, à l'horizon d'un an, des données de base qui permettront d'engager une discussion en profondeur sur sa valorisation. »¹.

Depuis lors, la **mobilisation de la CRPM sur la construction de «l'Europe de la Mer»** s'est amplifiée, simultanément à la mise en place par la Commission européenne de son dispositif de préparation du Livre Vert confié au Commissaire Borg. Cette initiative « Europe de la mer » doit **alimenter le Livre vert**, en se mobilisant pour qu'il débouche sur des mesures concrètes adaptées aux besoins des collectivités littorales, mais aussi animer le débat après sa publication.

II. L'initiative « Europe de la mer » : principes et actions du projet

II.1 Pour une vision prospective partagée des mers et océans

La démarche de la CRPM est fondée sur des principes essentiels à l'élaboration d'une politique maritime efficace et ambitieuse :

- **La transversalité et l'intégration des politiques** : la valeur ajoutée d'une politique communautaire viendra en grande partie de sa capacité à mettre en cohérence et en synergie le « patchwork » actuel des instruments sectoriels développés à chacun des échelons territoriaux

- **L'approche par bassins maritimes** : en matière de sécurité et de sûreté maritime, d'organisation des transports maritimes, d'écosystèmes, de partenariat avec les Pays voisins de l'Union, de gestion halieutique, de gestion des zones côtières, le bassin maritime apparaît comme une dimension pertinente, sans doute encore trop peu prise en compte. L'organisation de la consultation par la Commission européenne doit donc être organisée en donnant un rôle pivot à cet échelon transnational.

- **La contribution aux objectifs de Lisbonne et de Göteborg - un pas important vers le développement durable**. Les Régions maritimes ont un niveau de développement très inégal : en cette période de stagnation économique, certaines d'entre elles souffrent de la persistance d'un niveau élevé de chômage, tandis que d'autres sont actives et développées. Il s'agit donc, pour la future politique maritime communautaire, de contribuer et de soutenir la création de nouvelles activités et d'emploi dans ces Régions, tout en préservant le patrimoine naturel pour les générations futures.

Il est en effet essentiel que les aspects économiques et environnementaux liés aux questions maritimes soient coordonnés afin de promouvoir la compétitivité durable de l'Europe.

- **La consultation des Villes et des Régions, des acteurs socio-économiques, des citoyens** : le Livre Vert doit constituer le point de départ d'une consultation intense des citoyens et des acteurs européens et de leurs représentants aux différents échelons. Dans l'état actuel du débat européen, le lancement d'une nouvelle politique est une des occasions à saisir pour que les citoyens s'approprient la construction communautaire.

- **La prise en compte des expériences et travaux « intégrateurs » déjà menés aux différents échelons** : stratégies élaborées dans d'autres continents, développées par

¹ Source: Note technique du secrétariat général de la CRPM "Vers une politique maritime de l'Union – contribution à l'élaboration du Livre Vert" Oct 2005.

certaines Pays européens, expériences de planification maritime menées au niveau régional.

Enfin, l'ensemble de ces principes ne saurait suffire à bâtir une véritable politique maritime européenne s'ils n'étaient pas mis au service **d'une vision prospective partagée de la contribution de la mer et des océans au développement de l'Europe**. En complément des contributions de nature technique qu'elle fera, la CRPM souhaite apporter sa pierre à l'élaboration de cette vision, et considère que le débat public est un élément clé de la construction de celle-ci.

II.2 Deux outils en synergie

Deux outils mis en place par la CRPM contribuent aujourd'hui à la production d'idées et de propositions : le Conseil Scientifique et le projet de coopération interrégionale « Europe de la mer », qui agissent en synergie.

Réuni semestriellement, **le Conseil Scientifique** a entamé à l'automne 2004 un cycle complet de réflexions consacrées à l'Europe de la Mer. Les problématiques de transports, de recherche, de développement durable, de gouvernance et d'énergie et les questions d'économie, de compétitivité et d'emploi ont été traitées. Le dernier conseil scientifique (Novembre 2005) a plus particulièrement abordé le concept de cluster maritime sous ses différents aspects, ses concrétisations actuelles et ses développements possibles au service de la stratégie de Lisbonne.

Parallèlement, près de **50 Régions se sont engagées au sein du projet de coopération « Europe de la mer »**. Plusieurs Villes membres de la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique (CVAA), qui souhaitent travailler avec les Régions sur des propositions communes dans un esprit de bonne gouvernance, ont également décidé de se joindre au projet². Organisées en cinq groupes thématiques - transports, recherche, développement durable, gouvernance, économie et emploi - elles mutualisent leurs expériences afin de proposer un ensemble de recommandations et d'orientations politiques. Elles entendent également préparer des propositions de coopération pour la période de programmation 2007-2013, à développer avec le soutien des instruments communautaires : objectif de coopération territoriale (FEDER), autoroutes de la mer (RTE-T, Marco Polo), outils de la politique de développement durable, Programme Cadre de Recherche et Développement ...

Toute l'analyse faite dans le présent document s'appuie sur ce projet de coopération entre les Régions. Plus particulièrement, il se nourrit des contributions faites par les Régions, les Commissions Géographiques et les Etats à **travers leurs réponses au questionnaire « Europe de la mer »**. Quelle est la structure de ces questionnaires, quels en sont les objectifs et quelle méthodologie a été utilisée pour l'analyse des réponses ?

² Une liste des partenaires du projet « Europe de la mer » est fournie en annexe de ce rapport.

B. Méthodologie

I. Présentation des questionnaires

Dans le cadre du projet « Europe de la mer », les questionnaires sont **des outils importants dans la phase de recueil de d'informations et de positions** des Etats, des Commissions Géographiques, des Régions et des Villes. Toutes les autorités territoriales participant au projet « Europe de la mer » ont reçu un questionnaire auquel elles devaient répondre.

Ces réponses constituent des **éléments constitutifs du diagnostic stratégique** du projet « Europe de la mer ».

Trois questionnaires ont été envoyés, un pour le niveau régional, le niveau national et un pour les commissions géographiques de la CRPM.

✓ **Le questionnaire national vise à :**

- déterminer si les Etats qui ont une politique de la mer et du littoral
- identifier ses principes fondamentaux de mise en œuvre de ladite politique
- décrire ses principaux objectifs
- identifier les questions prioritaires
- identifier les mécanismes et les institutions existantes pour la définition et la mise en œuvre
- identifier les échelles de gouvernement / instances gouvernementales
- évaluer les articulations entre les instances gouvernementales européennes, nationales et infra-étatiques.

A l'analyse de ce questionnaire réalisé par la CRPM, **s'ajoute le traitement des réponses fournies par les Etats membres de l'UE dans le cadre de la Task Force** présidée par le commissaire Borg. Cette Task Force est destinée à élaborer un document d'appui et lancer une large consultation en vue d'une future politique maritime européenne. Dans ce cadre, nous nous sommes appuyés sur les contributions nationales fournies à la Task Force.

✓ **Le questionnaire des Commissions Géographiques** doit identifier les caractéristiques communes et les points de divergence entre les Commissions Géographiques. Il doit également permettre d'évaluer l'implication des Commissions dans la coopération transfrontalière et internationale, d'identifier les projets menés, de cibler les difficultés rencontrées et de dresser un tableau des attentes des Commissions par rapport aux questions maritimes en Europe.

✓ **Le questionnaire adressé aux Régions** qui intègre les propositions des différents experts coordinateurs du projet se compose en deux parties.

La première partie comporte un ensemble de questions générales et transversales qui doivent permettre d'obtenir des informations sur :

- les compétences régionales et locales dans le domaine maritime,
- leurs stratégies et politiques maritimes et de développement durable,
- la coopération interrégionale,
- les attentes des régions et des villes à l'égard du projet de livre vert sur la politique maritime européenne.

La deuxième partie est composée de questions ayant spécifiquement trait à certaines thématiques de réflexion du projet : économie et emploi, RD&I et gouvernance.

- ✓ **Les résultats obtenus** dans le cadre du projet sont les suivants :

Au niveau régional, sur une cinquantaine de partenaires, nous avons une quarantaine de contacts établis. La dizaine de régions sans contacts s'explique la plupart du temps par des raisons politiques (changement de président) ou un manque d'implication dans le projet.

On peut donc estimer à une quarantaine le nombre de questionnaires qui a été réellement reçu par les Régions. **Sur 40 questionnaires, nous avons reçu 21 réponses soit la moitié.** Il faut préciser qu'une petite dizaine de réponses devait arriver (d'après les échanges établis par téléphone et mails) mais à ce jour, nous ne possédons rien de plus.

Au niveau national, 10 Etats sont membres du projet. Nous n'avons reçu que deux réponses au questionnaire réalisé par la CPRM. Néanmoins, nous nous sommes appuyés à la fois sur les réponses au questionnaire de la Task Force et sur les contributions nationales rédigées pour le Livre vert. Lorsque nous ne possédions pas de réponse au questionnaire, nous avons généralement une contribution au livre vert. De plus, nous avons complété notre analyse avec des contributions nationales (Task Force) réalisées par des pays non membres de notre projet de coopération. On peut donc estimer que le niveau national est assez bien représenté.

Au niveau des 8 Commissions Régionales, nous avons obtenu toutes les réponses.

N.B : Les questionnaires ainsi que le détail sur le nombre de réponses obtenus sont disponibles en annexe.

II. Le traitement des questionnaires : quel mode d'analyse ? Les difficultés rencontrées ?

✓ **L'analyse des questionnaires** a été réalisée par niveau territorial, c'est-à-dire que l'on a traité séparément les questionnaires régionaux, nationaux et des commissions. Puis, les informations ont été recoupées entre les différentes échelles territoriales pour réaliser **une synthèse « multiscalaire »**.

Par questionnaire, nous avons traité les informations de **manière thématique**, question par question ou par groupe de questions.

Concernant le questionnaire adressé aux Régions, nous n'avons analysé que la première partie plus transversale (la deuxième partie étant réservée à l'analyse par les experts).

De manière générale, la démarche fut de relever les grandes idées qui ressortaient des questionnaires, à savoir **les thématiques communes, les objectifs et les attentes des Régions et des Etats en matière de politique maritime**. On a pu comparer également les différents niveaux territoriaux sur leur façon d'aborder les questions maritimes.

Enfin, l'analyse a mis en avant les **caractéristiques principales des modes de gouvernance, des stratégies maritimes menées et des modes d'actions**.

L'intérêt de cette analyse résidait dans le fait de pouvoir faire **un relevé des expériences maritimes régionales et nationales**. Nous avons pu mettre en avant certaines initiatives menées afin d'apporter de la matière au contenu de la contribution faite par la CRPM. Ces exemples illustrent les idées principales et sont explicités dans le rapport dans la partie sur les stratégies de développement durable ou d'approche intégrée, mais également dans la partie sur les initiatives ou sur la coopération.

Ce constat, **cet état des lieux sur les affaires maritimes européennes a été élaboré à partir des réponses et a permis de réaliser une synthèse de ce que pourrait être une politique européenne maritime.** La dernière partie du rapport qui présente les principaux objectifs et modes d'actions d'une politique maritime pour l'UE résulte donc des réponses faites aux questionnaires et de leur analyse.

✓ Il convient néanmoins de préciser **les limites de ce travail**. Tout d'abord, le **manque de réponses nationales** au questionnaire réalisé par la CRPM nous a poussé à utiliser au maximum les contributions nationales écrites pour la Task Force. Si elles ont l'avantage d'être une source sûre, elles ont le défaut d'aborder essentiellement des **considérations politiques**. On veut dire par là que cela a pu parfois impliquer une carence concernant les illustrations d'expériences nationales (initiatives, coopération...).

Au niveau du questionnaire régional, le manque de réponses implique forcément **un manque d'exhaustivité**. On ne peut pas avoir la prétention de représenter toutes les Régions maritimes européennes dans ce rapport car nous ne possédons pas toutes les réponses de celles-ci. Néanmoins, nous avons reçu des réponses de Régions provenant de presque tous les pays, ce qui permet d'avoir un échantillon assez représentatif. La véritable carence concerne les Régions italiennes et anglaises (presque aucune réponse).

Concernant les réponses reçues, il faut noter leur **hétérogénéité** tant sur le fond que sur la forme. Certaines **réponses sont très denses**, parfois illustrées avec des annexes alors que **d'autres sont beaucoup plus restreintes**. Par exemple, certaines régions donnent des précisions sur le type d'initiatives menées, présentent les projets etc... tandis que d'autres se contentent de répondre affirmativement ou négativement aux questions. Cela nous a conduit, involontairement, à valoriser certaines régions plus que d'autres dans le rapport.

Néanmoins, les expériences relevées sont bien réelles et peuvent **contribuer à justifier et illustrer les grandes idées et principes défendus par l'ensemble des Régions et des Etats**.

Maintenant que nous avons présenté le contexte de notre étude, c'est-à-dire le projet « Europe de la mer » dans lequel elle s'insère et la façon dont nous l'avons abordé, nous allons nous intéresser à l'analyse à proprement dite des questionnaires et essayer d'en retirer l'essentiel. Le traitement de ces informations nous amènera donc dans cette deuxième section à dresser un état des lieux complet sur la question maritime en Europe : les modes de gouvernance, les objectifs visés, les stratégies politiques élaborées, les initiatives menées, les projets de coopération établis...

Section 2 :
Etat des lieux « multiscalaire »
sur les questions maritimes
en Europe

Analyse des questionnaires
« Europe de la mer »

A. Les caractéristiques de la gouvernance maritime en Europe

I. Un pouvoir décisionnel concentré dans les mains des Etats

De manière générale, les politiques maritimes sont du ressort des Etats. Le domaine maritime reste la « propriété » de l'Etat et toutes les décisions prises sur la législation maritime se font dans l'arène nationale.

La présentation (ci-dessous) des Etats européens membres du projet « Europe de la mer », réalisée à partir des informations recueillies dans les réponses aux questionnaires nationaux³ illustre cette idée de **concentration du pouvoir au sein des instances nationales**.

Dans la majorité des cas, les affaires maritimes dépendent de **politiques sectorielles qui sont élaborées au sein des ministères représentatifs des différents secteurs**. Il existe cependant des exceptions comme l'Espagne qui a une politique maritime globale.

I.1 Dans les pays de l'Europe Nordique :

✓ **En Suède**, la politique maritime est décidée au niveau national. Ce sont les « County Administrative Boards » qui représentent l'Etat au niveau régional et qui mettent en œuvre la politique nationale. Leur rôle est de fournir aux municipalités des informations liées aux intérêts nationaux et régionaux, de coordonner les intérêts de l'Etat et de superviser l'aménagement municipal (droit d'intervention dans certains cas). Il existe également des Agences Nationales qui sont responsables du partage des compétences entre les municipalités.

✓ **En Norvège**⁴, le gouvernement national adopte les lois, définit les stratégies nationales, développe des programmes nationaux. Il est relayé par des « directorates » (conseils d'administration) et des bureaux régionaux qui exécutent et appliquent les décisions prises par le gouvernement central. Ces organes de représentation de l'Etat au niveau régional sont organisés de manière sectorielle (directorate de la pêche, de la conservation de la nature, des transports...)

I.2 Dans les pays d'Europe Occidentale :

✓ **Au Royaume-Uni**, la politique maritime est interministérielle car elle est coordonnée par le Ministère Central (« leader ») qui travaille avec les autres ministères concernés. Les principaux sont : le ministère du Commerce et de l'Industrie, de l'Environnement, de l'Alimentation et des Affaires rurales, de la Culture, de la Défense, des Affaires Etrangères et du Commonwealth ainsi que le pouvoir royal. Certaines responsabilités sont données aux différents gouvernements d'Ecosse, du Pays de Galles et d'Irlande du Nord. Il n'existe donc pas d'organe unique qui aurait la responsabilité de gérer toutes affaires maritimes. La réglementation se fait par secteur.

³ Source : 1. Projet « Europe de la mer » - questionnaire niveau national réalisé par la CRPM (conférence des régions périphériques maritimes) - 2. Questionnaire des membres représentatifs du groupe « Maritime policy Task Force » lancé par la Commission Européenne (Département de la pêche et des affaires maritimes).

⁴ Pays non membre de l'UE mais partenaire du projet « Europe de la mer ».

✓ **Au Portugal**, les politiques concernant les affaires maritimes sont sectorielles et sous la responsabilité des ministères concernés. Chaque ministère a des directions générales et régionales qui lui sont subordonnées. Les principaux sont le Ministère de la Pêche, le Ministère de l'Economie et de l'Innovation, le Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire et du Développement, le Ministère des Transports. Il existe des Commissions de Coordination et de Développement Régional (CCDR) qui sont des services déconcentrés de l'Etat et qui mettent en œuvre la politique gouvernementale. Elles n'ont cependant pas de pouvoir décisionnel sur la gestion des affaires maritimes.

✓ **En Espagne**, la politique maritime est transversale et liée à différentes mesures législatives. Le Ministère de l'Environnement est seul responsable de l'élaboration de cette politique et c'est la Conférence Sectorielle de l'Environnement qui élabore des dispositions et procédures institutionnelles sur la gestion des affaires maritimes. Il n'existe pas de comité de médiation ou d'agence dotée d'un mandat de direction pour l'approche intersectorielle. L'Etat est propriétaire du domaine public maritime et terrestre et gère tous les secteurs du maritime jusqu'à la limite des eaux juridictionnelles.

1.3 Dans les pays de l'Europe Méditerranéenne :

✓ **En Grèce**, il n'existe pas d'organe unique pour les affaires maritimes, de nombreux ministères sont impliqués. Néanmoins, l'ensemble de la politique est coordonnée par le Ministère de la Marine Mercantile qui prend les décisions législatives et possède des compétences dans les domaines suivants : navires, ports, frontières maritimes, lutte contre l'immigration clandestine et la criminalité, sécurité et sûreté maritime, protection de l'environnement marin, recherche et assistance en mer, navigation, emploi et formation dans le secteur maritime.

Les autres ministères impliqués sont le Ministère de Développement, de l'Environnement, du Développement Rural et de l'Alimentation, des Transports et de la Communication, du Développement Touristique et de la Civilisation. Ils sont en charge de la gouvernance des activités comme la gestion des côtes, la pêche, le patrimoine maritime, la construction navale, l'exploitation des ressources marines etc... Ces ministères coopèrent en se rencontrant régulièrement.

1.4 Dans les pays d'Europe Centrale :

✓ Pour confirmer l'idée d'une concentration du pouvoir législatif et décisionnel dans les mains des Etats, on peut citer la **Pologne et la Lettonie**⁵. En Pologne, les affaires maritimes sont sous la responsabilité du Cabinet du Gouvernement et de son Premier Ministre qui coordonne les différentes autorités. Plusieurs ministères, concernés directement ou indirectement) participent au processus, notamment à travers des groupes de travail sur des questions spécifiques.

En Lettonie, on a le même type de situation avec un Cabinet des Ministres qui subordonne et coordonne puis différents ministères à qui il est délégué des fonctions spécifiques selon leur secteur. Les principaux ministères sont celui de l'Environnement, de l'intérieur, de l'Agriculture et du Transport. La politique décidée est relayée par des institutions subordonnées aux ministères. Il existe également un organe spécifique, le « Latvian Port Council » qui réunit le premier ministre, de nombreux ministères impliqués dans le maritime et des représentants des municipalités. Son rôle est la coordination de la politique nationale dans le développement et l'opérationnalité des ports.

⁵ Pays non membres du projet « Europe de la mer » mais qui ont répondu au questionnaire de la Task Force et dont les réponses apportent des éléments intéressants dans notre constat.

✓ **L'Allemagne** représente une exception parmi les membres du projet « Europe de la mer » puisque le caractère fédéral de cet Etat est largement appliqué aux questions maritimes. Contrairement aux autres pays, les prises de décision sur la politique maritime sont partagées entre le Gouvernement Fédéral et les Etats Fédéraux (länders). Les compétences et responsabilités sont partagées ce qui signifie que le niveau régional (länder) a la responsabilité administrative et législative sur les affaires maritimes. Les länders participent aussi à l'élaboration des stratégies nationales. Néanmoins, certains domaines restent entièrement du domaine du Gouvernement Fédéral : « short sea shipping », les eaux profondes, l'assistance et secours à la navigation, les services météorologiques, les voies navigables à caractère maritime, les canaux utilisés pour le trafic. Dans ces domaines cités ci-dessus les länders n'ont pas de pouvoir législatif mais ils appliquent la législation nationale.

Cette présentation sur la gouvernance des affaires maritimes met en avant le fait que **les Etats possèdent de nombreuses responsabilités et compétences** sur ce domaine (exception de l'Allemagne). Néanmoins, le niveau régional n'est pas occulté puisque **les Régions jouent un rôle important** dans la mise en place des législations. Si elles ne possèdent pas de responsabilité législative, elles ont cependant des **compétences dans la phase opérationnelle** puisqu'elles doivent **exécuter les politiques nationales**.

A la lecture des réponses données par les Etats et les Régions⁶, on remarque que cette application s'organise très souvent de la manière suivante : **sur les zones côtières et les eaux intérieures**, les Régions sont responsables de l'application des lois nationales et de la gestion des affaires maritimes tandis que **dans les zones maritimes** (plus on s'éloigne du rivage), les Etats ont cette responsabilité.

Les Régions (en Norvège, Allemagne, Suède) deviennent **parfois de véritables partenaires** en mettant en place des plans d'aménagement régionaux et des programmes de développement régionaux. La **participation à la préparation des lois** (consultation publique) constitue une forme de coopération entre le niveau national et régional qu'il faut valoriser⁷. En Allemagne, cette coopération va même jusqu'à l'élaboration des lois et la prise de décisions sur les affaires maritimes.

Essayons de voir maintenant de manière plus précise quelles sont les compétences des Régions, dans quels secteurs sont elles les plus importantes et comment elles s'organisent d'un secteur à l'autre.

II. Les compétences régionales dans les différents secteurs maritimes : données générales

II.1 Les secteurs les plus importants dans les compétences attribuées aux Régions :

La classification suivante nous permet de remarquer la prédominance de certains secteurs en ce qui concerne les compétences attribuées aux régions européennes⁸.

⁶ Source : 1. Projet « Europe de la mer » - questionnaires niveau national et régional réalisés par la CRPM (conférence des régions périphériques maritimes) - 2. Questionnaire des membres représentatifs du groupe « Maritime policy Task Force » lancé par la Commission Européenne (Département de la pêche et des affaires maritimes).

⁷ Idée soulignée par la Norvège dans sa réponse au questionnaire de la CRPM.

⁸ Résultats statistiques élaborés à partir des réponses données par les régions à la question I.1 sur les compétences dans le questionnaire de la CRPM.

95% des régions interrogées ont des compétences sur les ports.
81% des régions interrogées ont des compétences sur la pêche.
76% des régions interrogées ont des compétences sur l'aquaculture.
76% des régions interrogées ont des compétences sur les transports.
76% des régions interrogées ont des compétences dans le tourisme.
67% des régions interrogées ont des compétences dans la gestion des risques.
67% des régions interrogées ont des compétences sur la pollution marine.
66% des régions interrogées ont des compétences sur la transformation des produits de la mer.
62% des régions interrogées ont des compétences dans la GIZC.
57% des régions interrogées ont des compétences dans la recherche.
57% des régions interrogées ont des compétences sur la pollution terrestre.
43% des régions interrogées ont des compétences dans la production d'énergie.
38% des régions interrogées ont des compétences dans la construction et réparation navale.

Les infrastructures maritimes (transport, ports), la pêche et aquaculture, le tourisme et la protection environnementale (pollution, risques) sont les secteurs où la majorité des régions interrogées ont des compétences.

N.B : Ces statistiques prennent en compte autant les compétences exclusives que les compétences partagées.

II.2 Des régions qui ne possèdent pas l'exclusivité des compétences :

Il apparaît que les régions, même si elles ont des compétences dans le domaine maritime (application des politiques et stratégies nationales), **ont très rarement des compétences exclusives**. La plupart du temps, elles partagent leurs compétences avec d'autres niveaux territoriaux, et notamment avec le niveau national. Le tableau suivant illustre cette tendance⁹ (résultats exprimés en pourcentage).

Secteur	Rég. ayant des compétences dans ce secteur	Rég. ayant des compétences exclusives ds ce sect.	Rég. ayant des compétences partagées ds ce sect.
Ports	95	20	80
Pêche	81	18	82
Aquaculture	76	25	75
Transports	76	35	65
Tourisme	76	25	75
Gestion des risques	67	18	82
Pollution marine	67	18	82
Transformation des produits de la mer	66	22	78
GIZC	62	23	77
Recherche publique marine/maritime	57	12	88
Pollution d'origine terrestre	57	13	87
Production d'énergie	43	28	72
Construction et réparation navale	38	25	75

⁹ Résultats statistiques obtenus grâce au traitement de la question I.1 sur les compétences, dans le questionnaire régional réalisé par la CRPM.

Les secteurs où les Régions possèdent le plus de compétences exclusives (même si elles restent restreintes) sont par ordre d'importance : **les transports, le secteur énergétique, la construction navale, le tourisme, l'aquaculture et la GIZC.**

N.B : il est important de préciser que ces statistiques se fondent sur la qualité des réponses données par les Régions. Plus les réponses sont claires et complètes, plus les résultats sont représentatifs de la réalité. Etant donné l'inégalité des réponses, il convient donc d'avoir une certaine marge dans l'appréciation de ces résultats. Néanmoins, ils permettent de dégager de grandes tendances.

Voyons maintenant de manière plus précise comment s'organisent les compétences régionales, comment elles s'articulent avec le niveau national et quels sont les principaux décideurs selon les différents secteurs maritimes.

III. L'organisation de la gouvernance maritime: articulation et coordination entre les différents niveaux territoriaux

Il faut préciser que les réponses fournies au questionnaire¹⁰ présentent **une grande diversité** selon les régions, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif. Certaines régions ont insisté sur les acteurs responsables de la gestion maritime (qui possède telle ou telle compétence ?) tandis que d'autres régions ont insisté sur le type de compétences. Cela explique que ce paragraphe présente des nuances dans l'analyse entre chaque pays mais également dans la quantité de données.

III.1 La Suède

En Suède, **les compétences exclusives concernent des secteurs d'importance pour le développement économique tels que :**

- la pêche (peu de professionnels : 25 dans le comté)/aquaculture/transformation des produits halieutiques,
- le transport maritime et les ports,
- le tourisme (développement du tourisme culturel, naturel, pêche récréative pour les touristes)
- la construction navale (surtout pour les constructions liées aux loisirs),
- la GIZC (planification).

De manière générale (à l'exception du secteur des ports), la responsabilité des compétences dans ces secteurs incombe à l'administration régionale (« County Administrative Boards ») et au secteur privé. Mais il y a des particularités à souligner : le secteur du tourisme et de la GIZC impliquent également le niveau municipal en plus de ceux cités précédemment. Dans le secteur de la pêche/aquaculture/transformation, le secteur privé est le seul à avoir des compétences, à noter le rôle important que joue deux compagnies publiques (Vattenfall et Graninje) dans le domaine de l'aquaculture. Enfin, les compétences pour les ports sont détenues par les autorités portuaires, les municipalités et leurs propres entreprises ainsi que les industriels.

En ce qui concerne, les questions liées à la **protection de l'environnement** (pollution marine et d'origine terrestre, gestion des risques), **le secteur énergétique et la recherche, les compétences sont toujours partagées** et notamment avec le niveau national et local. Concernant la pollution, les compétences sont partagées entre

¹⁰ Projet « Europe de la mer » - questionnaire niveau régional réalisé par la CRPM (conférence des régions périphériques maritimes) – question 1.1 et 1.2.

l'administration régionale, les municipalités et les autorités des gardes côtes (pollution marine) et l'Agence Nationale de la Protection Environnementale (pollution terrestre). Pour la gestion des risques, il s'agit des municipalités, des ports et des autorités maritimes suédoises. Dans le secteur de l'énergie, il y a un partage avec le secteur privé et les compagnies gouvernementales (Vattenfall). Enfin, les compétences sur la recherche sont partagées avec divers instituts de recherche, des universités nationales et de l'Agence suédoise de recherche sur la défense et la sécurité.

Concernant ces compétences partagées, on assiste dans certains cas spécifiques à la mise en place de « **task forces** » qui regroupent toutes les compétences afin de résoudre des problèmes et de trouver des consensus. La plupart du temps, l'autorité responsable ou la compagnie privée est à l'initiative de cette task force et choisit les acteurs qui doivent s'impliquer dans ce processus.

III.2 La Norvège

En Norvège, **il n'existe pas de compétences exclusives dans le secteur maritime pour le niveau régional**. Dans tous les secteurs, les compétences partagées sont coordonnées à travers un **partenariat entre le gouvernement régional** (« directorate ») et **les agences sectorielles nationales**. La principale fonction de ce partenariat est la mise en commun des politiques, des moyens financiers et autres ressources et de les coordonner dans le cadre des programmes de développement régionaux. Certains cas plus complexes nécessitent une coopération particulière. On peut faire quelques remarques par secteur.

Le secteur privé (ex : très souvent Innovation Norway) intervient dans le domaine de la pêche/aquaculture/transformation, de la construction navale, du tourisme, des transports, de la recherche. L'implication du **niveau municipal** dans le tourisme et la gestion des risques est à souligner.

III.3 La France

En France, **les compétences de droit (lois de décentralisation de 1982) des Régions dans le domaine maritime sont très limitées** (aide à la modernisation de la flotte de pêche pour les navires de moins de 18 mètres, aide à l'aquaculture, formation...). Plus récemment, la loi du 13 Août 2004 prévoit que les ports maritimes de commerce, non autonomes, ainsi que les Ecoles Nationales de la Marine Marchande pourront être transférées aux Régions.

En revanche, les compétences générales des Régions en matière d'économie, de formation, d'aménagement du territoire, de parcs naturels...s'appliquent aux espaces et aux activités maritimes, et confèrent par conséquent à la Région une légitimité pour son intervention dans de nombreuses questions maritimes. Les compétences partagées sont déterminées par les **Contrats de Plan Etat/Région** qui définissent le rôle de chacun, cible les opérations nécessaires à réaliser. Les CPER permettent de concerter les différents niveaux territoriaux (municipalités, niveau intercommunal, Départements, Régions et Etat) dans la définition des objectifs concernant les différents secteurs maritimes. Outre cet outil réglementaire et financier, les compétences sont coordonnées de la manière suivante : institution d'un comité de pilotage et d'un comité technique entre les organismes partageant une compétence ou un champ d'action commun. Lorsqu'il n'y a pas ces comités, des commissions sont mises en place.

Enfin, précisons que **certaines régions comme l'Aquitaine ou la région PACA** (Provence Alpes Côte d'Azur) possèdent **plus de compétences exclusives**. Dans le cas de la Région PACA, il existe un service mer au sein du Conseil Régional qui a mis en place une véritable politique régionale maritime. Les secteurs les plus concernés par les compétences exclusives sont la pêche/aquaculture, la GIZC (parcs naturels

régionaux) et les transports maritimes (transport passager, aide aux installations, promotion de l'intermodalité...).

III.4 Le Portugal

Au Portugal, **les régions n'ont pas de compétences exclusives** dans le domaine maritime. Celles-ci sont toujours partagées avec le niveau national et sont coordonnées grâce à la législation nationale. Au niveau régional, les **CCDR ou Directions Régionales** (services déconcentrés de l'Etat dans les deux cas) exécutent les stratégies définies au niveau national pour chaque secteur et **appliquent les politiques sectorielles et planifications grâce à des mécanismes et procédures institutionnelles définis dans un document législatif.**

On peut préciser que **dans le domaine des transports**, les CCDR, sous l'égide du Ministère de OPTC, sont toujours consultées dans la définition des politiques liées au développement et à l'aménagement régional des infrastructures. Elles interviennent également dans l'approbation de la localisation et des études de faisabilité pour ces infrastructures. Dans ce secteur, l'IPTM (Institut Portuaire et des Transports Maritimes) et les autorités portuaires maritimes sont des acteurs essentiels dans la gestion, la coordination, l'autorisation des activités et le contrôle (sécurité).

De manière générale (pour l'ensemble des secteurs maritimes), **les autorités avec qui les instances régionales partagent les compétences sont les suivantes** : la Direction Générale de la Pêche et de l'Aquaculture, la Direction Générale de l'Economie et de l'Innovation, de l'Energie, du Tourisme, direction Générale des Autorités Locales (notamment pour la pollution et la gestion des risques). Ces Directions sont sous la responsabilité des ministères correspondants selon les secteurs, certains sont particulièrement concernés par les questions maritimes comme le Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire ou celui de l'Economie. Précisons que les municipalités interviennent également sur certains secteurs comme la gestion des risques, la pollution d'origine terrestre, la GIZC, la pêche/aquaculture et le tourisme. Enfin, des instituts d'importance tels que l'Institut National de l'Eau (INAG), l'Institut pour la Conservation de la Nature (ICN), l'Institut Portuaire et des Transports Maritimes (IPTM), l'Institut d'Investigation de la Pêche et de la Mer (IPIMAR) et les Centres d'Investigation de la Pêche (CRIP) jouent un rôle dans la gestion des affaires maritimes au Portugal.

Il faut désormais souligner **deux cas particuliers : les Açores et Madeira**, deux régions insulaires qui de part leur **autonomie politico-administrative** possèdent **d'avantage de compétences exclusives** que les autres régions portugaises. Ces compétences exclusives sont coordonnées par le gouvernement régional et concernent surtout les secteurs des transports maritimes (définition de la politique et de la stratégie à avoir), la gestion des ports et des infrastructures portuaires, la pollution d'origine terrestre (déchets urbains et industriels) la pêche et enfin le secteur du tourisme (promotion, développement, gestion et entretien des infrastructures touristiques). Lorsque les compétences sont partagées (tous les autres secteurs), elles le sont avec le Gouvernement de la République Portugaise et les différents ministères concernés mais également avec le niveau local (municipalités, ports). La coordination se fait de la même manière qu'avec les autres régions portugaise (application de la législation nationale) mais les îles ont cependant parfois un droit de parole plus important en ce qui concerne des questions telles que Zone Economique Exclusive, la gestion des ressources marines ou la pollution marine.

III.5 L'Espagne

Les compétences se partagent entre les gouvernements régionaux (« consejos de Gobierno ») qui regroupent différentes directions sectorielles et les autorités nationales (différents ministères). Selon les secteurs, les compétences sont partagées avec le Ministère de l'Environnement, du Développement, de l'Agriculture, du Travail et des Affaires Sociales, de l'Industrie, de l'Education et de l'Economie.

Les gouvernements régionaux ont des compétences exclusives dans différents domaines comme : la pêche dans les eaux intérieures, les autorisations d'installation pour les activités de l'aquaculture, la promotion et le développement du tourisme régional, les ports de plaisance et de pêche (les ports d'intérêt général sont de la compétence de l'Etat), les politiques régionales énergétiques, aménagement terrestre et côtier dans la GIZC, les autorisations de déversements en mer et sur terre.

Généralement, **le niveau local** ne possède pas de compétences, les municipalités ont cependant quelques compétences exclusives dans le secteur du tourisme, de l'aquaculture, des infrastructures et la GIZC.

Enfin, **le secteur privé** intervient dans le domaine de l'aquaculture, de la transformation des produits halieutiques et la construction navale.

III.6 L'Italie

Pour l'Italie, nous nous appuyons sur l'unique réponse fournie (Abruzzo), en prenant celle-ci comme exemple de ce qui se fait à l'échelle de tout le pays (à l'exception des régions ayant un statut particulier).

La particularité à retenir dans la gouvernance de la **Région Abruzzo** est le fait que la **plupart de ses compétences sont partagées avec les villes côtières**, notamment dans les secteurs suivants : aquaculture (autorisation), transformation des produits halieutiques, GIZC (mesures pour la défense des parcelles côtières et des propriétés fédérales), pollution terrestre (dispositif de purification des eaux), la certification environnementale.

Elle partage des compétences avec le Ministère de l'Environnement pour ce qui concerne la pollution marine. Elle possède néanmoins des compétences exclusives sur une bande de trois kilomètres à partir de la côte. Enfin, dans le secteur des ports (maintenance, gestion et dragage des aires fermées), les compétences sont partagées avec les agences portuaires, les autorités maritimes et les municipalités des ports.

III.7 La Grèce

En Grèce, les réponses fournies sont différentes d'une région à l'autre.

En Central Macédonia, les seules compétences exclusives concernent l'aquaculture.

La Région délivre les autorisations par rapport aux emplacements sous l'autorité de la politique nationale qui définit les grandes aires de développement de l'aquaculture. En ce qui concerne les compétences partagées, elles sont coordonnées à travers des procédures institutionnelles relevant du cadre législatif national. La Région partage les compétences avec les Ministères (Marine Mercantile, Environnement, Transport, Tourisme, Economie, Agriculture...) ainsi que les autorités des garde côtes, les préfectures administratives (pour la pêche) sur : le financement de certains secteurs (ports, tourisme, industrie transformation, GIZC, la recherche), la promotion des infrastructures et services touristiques, le transport public, la gestion des deltas dans le domaine de la GIZC, la pollution terrestre (gestion des ressources en eaux).

En East Macedonia et Thrace, les compétences exclusives de la Région concernent le tourisme (administration régionale du tourisme), les municipalités et divers services touristiques sont aussi impliqués dans ce secteur. Pour les compétences partagées, de manière générale, le ministère national est responsable de la politique et partage les

compétences avec le Secrétariat Général de la Région (service déconcentré de l'Etat au niveau régional). Le Secrétariat Général coordonne les politiques, les intègre aux stratégies nationales et européennes. Il est supporté par sept ministères régionaux qui lui fournissent tous les documents et informations dont il a besoin pour atteindre ses objectifs.

Nous ne possédons pas de réponses au questionnaire régional pour l'Etat allemand mais ce qui a été fourni au niveau national nous permet de donner brièvement une idée.

III.8 L'Allemagne

Contrairement à d'autres pays, **le niveau régional est fortement impliqué** en Allemagne. Les länders ont de nombreuses compétences tant dans l'élaboration des politiques et stratégies régionales que dans celles nationales. Ils participent au processus décisionnel concernant les politiques et législations nationales. Cette remarque est valable pour tous les secteurs et particulièrement pour le tourisme, les transports, la protection environnementale, la GIZC, l'aménagement régional, la recherche, la pêche...

Le rôle du BSH (Federal Maritime Hydrographic Agency of Germany) joue un rôle essentiel dans de nombreux domaines tels que la sécurité maritime, la protection de l'environnement, l'exploitation des ressources naturelles, l'autorisation des activités économiques et de recherche.

N.B : nous ne possédons pas de réponses des régions anglo-saxones.

La présentation des caractéristiques de la gouvernance maritime en Europe nous montre d'une part que la gestion des affaires maritimes reste du domaine de l'Etat et que les Régions sont peu reconnues d'où leur manque de compétences de droit (exercent des compétences non reconnues). D'autre part, on constate que l'approche reste encore très sectorielle lorsqu'il s'agit de la question maritime. Néanmoins, cela n'empêche pas les Régions de lancer des initiatives et de mettre en place des projets dans différents secteurs maritimes.

Quelles sont les grandes idées qui guident ces initiatives ? Quels principes les Régions et Etats défendent-ils ?

B. Les objectifs et principes communs aux Régions et Etats

I. Une approche intégrée : exemples de stratégies de développement intégré

Selon les réponses données¹¹, on fait le constat suivant. **Une majorité des Régions membres du projet « Europe de la mer » ont répondu avoir une volonté forte de développer une approche intégrée de la gestion des affaires maritimes que ce soit à travers une stratégie unique et spécifique de développement intégrée (30% des Régions) ou à travers diverses stratégies sectorielles régionales (entre 30 et 40%) qui ont pour objectif d'avoir une approche intégrée.**

Les Etats disent également que l'approche intégrée est un objectif pour eux mais on constate qu'au niveau national, les politiques maritimes sont encore très souvent abordées de manière sectorielle. Chaque ministère traite en général d'un ou deux secteurs maritimes selon ses compétences.

Les exemples suivants permettent d'illustrer notre propos et de mettre l'accent sur quelques expériences intéressantes.

I.1 Exemples de stratégie intégrée à l'échelon national

✓ Au Portugal :

Une commission interministérielle pour les affaires de la mer a été mise en place sous la tutelle du Ministère de la défense. Cette commission est destinée à développer une politique intégrée de gestion des affaires maritimes.

Dans ce contexte, il serait intéressant que les Régions soient d'avantage intégrées à ce processus (élaboration d'une stratégie nationale / application au niveau régional).

✓ En Norvège :

La Norvège mène une politique spécifique dans le High North, zone maritime constituant une priorité stratégique pour le pays. Cette politique est un bon exemple d'approche intégrée. En voici les principales caractéristiques.

Une gestion intégrée de l'environnement marin :

Un premier plan sera présenté au printemps 2006. Il doit définir la manière d'exploiter le pétrole et le gaz tout en coexistant avec les activités de pêche, en harmonie avec l'environnement. Il mettra aussi l'accent sur l'apport de la connaissance. Le plan doit permettre de définir clairement les aires environnementales vulnérables et évaluer les mesures à prendre dans tous les secteurs pour réduire les nuisances environnementales.

La pêche :

L'enjeu premier est celui de la gestion durable des stocks de poisson (notamment pour le cabillaud, haddock, capelin). Dans ce cadre, une commission commune entre la Russie et la Norvège se rencontre annuellement pour fixer la quantité de poissons à pêcher et définir le partage des stocks entre les deux pays. Les deux pays coopèrent également pour lutter contre la pêche IUU et une coopération avec les membres de l'UE est vivement souhaitée par la Norvège pour renforcer ce combat.

¹¹ Source : Questionnaire régional « Europe de la mer » réalisé par la CRPM – Question 1.2.1

Les questions environnementales :

Les risques liés au transport maritime (destiné à accroître dans le futur), les défis posés par l'accroissement des activités pétrolières, les conséquences du changement climatique, le danger de pollution radioactive (héritage des activités militaires et industrielles de la période soviétique) et la gestion des ressources naturelles vivantes (poissons) impliquent l'application de mesures clés pour assurer le maintien de l'écosystème du « High North » qui est actuellement plutôt bon.

Une forte coopération existe déjà depuis dix ans avec la Russie sur la question des risques liés au naufrage de pétroliers. La Norvège coopère aussi avec la Russie sur les questions de sécurité nucléaire et plus récemment avec l'UE à travers le NDEP (Nuclear Window of the Northern Dimension Environmental Partnership).

Les ressources pétrolières :

Même si il n'existe encore qu'un seul projet (Snohvit project), le gouvernement norvégien donne priorité à l'exploration de ces ressources et plusieurs prospections ont déjà été entamées, dont la plus importante est celle de Shtokman (gisement de gaz) dans la partie russe de la mer des Barrents. Le projet sera mené par Gazprom en partenariat avec les compagnies norvégiennes Statoil et Hydro.

Le développement de ces activités doit se faire de manière respectueuse avec l'environnement. Dans cette optique l'expérience norvégienne dans les nouvelles technologies (liées à un environnement glacier difficile) sera d'une grande utilité. L'autre préoccupation environnementale est de développer, de manière coopérée avec la Russie, une forte prévention par rapport aux risques de marées noires.

Le transport maritime :

L'accroissement attendu de l'activité pétrolière entraînera par conséquent une augmentation du trafic maritime qu'il faudra sécuriser et structurer (par exemple, avec des projets comme le « Northern Maritime Corridor »). Le BEAC (Barents Euro-Arctic Council) sera un véritable outil dans la coopération dans le champ des SAR (rescue and emergence services). Une opération civile-militaire à large échelle (Barents Rescue 2005) a été réalisée avec succès en Finnmark en Septembre 2005.

L'initiative « Barrents 2020 » :

Il s'agit d'une plate forme de coopération entre les institutions scientifiques norvégiennes, étrangères, les investisseurs et les acteurs institutionnels sur le thème de la recherche et du développement dans le « High North ». Le but est d'initier des projets concrets de coopération qui ont pour objectif l'équilibre entre le développement économique et l'approche environnementale.

Ce projet doit être mis en place avant la fin 2006.

Le cas norvégien illustre très bien ce que peut être une stratégie intégrée menée au niveau national et elle représente un véritable exemple à suivre. Voyons désormais ce qui se fait au niveau régional.

1.2 Exemples de stratégie intégrée à l'échelon régional

✓ La Toscane

Il existe une stratégie de développement maritime intégré¹².

¹² Il existe une source disponible « Proposta di Progetto Pilota Integrato. Coordinamento et Sviluppo degli Interventi del Sistema Mare della Toscana » mais le texte est en italien – difficulté de compréhension.

✓ **L'Abruzzo :**

La Région a une stratégie intégrée à travers le **programme SICORA** qui est un support d'informations pour la gestion des zones côtières d'Abruzzo. Ce plan est détaillé ultérieurement - cf **paragraphe sur les initiatives dans la GIZC p 63**

✓ **Les Asturias :**

La Région a mis en place en 2003 un **plan nommé POLA** (plan d'aménagement du littoral d'Asturias) qui vise à coordonner les différentes administrations, du niveau local jusqu'au niveau régional en passant par le niveau régional. Ces groupes de réflexion ont été constitués pour répondre à ces objectifs :

- le nettoyage et la restauration des structures construites ces dernières années et qui ont diminué la qualité environnementale du littoral.
- la construction de nouvelles structures en harmonie avec l'environnement

✓ **L'Algarve :**

Une stratégie intégrée est en cours d'élaboration à travers la stratégie régionale pour 2007-2013. Un programme intégré est défini, « **Mar Algarvio, um oceano de oportunidades** » qui comprend :

- une intervention sur les structures de pêche, d'aquaculture et de production de sel
- un appui au secteur nautique
- une dynamisation des côtes
- une investigation scientifique

✓ **La Central Macédonia :**

La Région a créé un **organe informel dont la compétence sera de développer une stratégie de gestion intégrée dans le champ maritime**¹³. Cet organe est composé par des représentants de :

- l'organisation de planification et de protection environnementale de Thessaloniki
- la Région Central Macédonia (direction/département de la programmation et du développement, direction/département de l'aménagement régional et de l'environnement, direction du développement agricole)
- les préfectures d'administration (niveau intermédiaire entre la région et les municipalités)
- les universités
- les autorités des gardes côtes

✓ **Les Pays de la Loire :**

La Direction de l'Action Economique du Conseil Régional est en train d'élaborer une **stratégie intégrée de développement maritime dans le cadre du Schéma Régional de Développement Economique** (finalisation prévue fin janvier 2006). La stratégie prévoit la promotion d'une gestion intégrée du littoral, l'organisation de la fonction portuaire, le confortement de la pêche et de l'aquaculture, la préservation de l'environnement marin et la gestion des ressources halieutiques.

Dans ce cadre, le résultat des **assises régionales** réalisées par la Région constitue un apport dans cette réflexion stratégique. Ces assises sont des débats publics sur des thématiques variées. L'objectif est de mettre en œuvre une méthode de gouvernance régionale qui privilégie la consultation des citoyens et l'échange démocratique dans l'élaboration des politiques publiques. Les résultats obtenus ont été rendus publics

¹³ Le document final réalisé par cet organe sera prochainement envoyé à la CRPM.

par les commissions en Septembre 2005. Des fiches de restitution sur la façade maritime, la ressource littorale, l'estuaire, la préservation des milieux naturels ont été éditées.

✓ **La Provence Alpes Côtes d'Azur (PACA) :**

Cette Région parmi les plus grandes régions maritimes de l'espace euro méditerranéen a la **particularité d'avoir élaboré une politique régionale de la mer**, globale, transversale et concertée qui s'applique sur les champs de compétences transférées aux Régions comme sur des domaines d'action volontariste (hors compétence de droit).

Le développement des activités et des emplois maritimes, la gestion et la préservation de l'espace littoral et marin, la solidarité et la cohésion sociale, l'aménagement du territoire littoral et la coopération entre Régions riveraines de la Méditerranée constituent les enjeux majeurs de la politique régionale de la mer dans une perspective de développement durable.

La Région a souhaité mettre en place **une politique transversale** en créant une délégation à la mer sein du Conseil Régional. Elle est en charge de l'animation de cette politique ainsi que de sa mise en cohérence avec les autres politiques sectorielles régionales. Un budget « mer » est identifié au sein du budget régional (9M d'euros par an). Il existe également un service mer qui gère la mise en œuvre des programmes relatifs aux activités maritimes.

Cette approche nécessite **une concertation permanente** et le **développement de démarche partenariales**. C'est dans ce but que la Région organise, tous les deux ans, une large consultation des acteurs du monde maritime : « les Rencontres Régionales de la Mer ». Elles permettent d'enrichir et d'adapter les différents programmes de la politique régionale de la mer.

Plusieurs de ces programmes font l'objet de convention de partenariat avec les institutions et professionnels concernés, tel que la démarche « ports propres », « le réseau mer éducation à l'environnement », ou les programmes de gestion intégrée des zones côtières.

Par ailleurs, ces programmes, fruits d'une concertation étroite et permanente avec les acteurs du monde maritime régional, sont aussi l'objet de relations avec d'autres régions maritimes et les instances nationales et européennes.

Si la Région a souhaité qu'un accent particulier soit mis sur l'espace maritime, c'est que, peut être encore plus que sur tout autre territoire, l'aménagement du littoral, le développement économique, la protection et la gestion du patrimoine naturel doivent être intégrés de façon globale dans toutes les politiques relatives à cet espace.

Cette approche territoriale, globale et intégrée, paraît indispensable pour permettre la prise en compte :

- des interactions terre / mer ;
- des interactions usages – protection et gestion du patrimoine naturel ;
- des interactions entre usages et des conflits d'intérêt potentiels ;
- de sa dimension internationale.

Les principaux domaines d'intervention de la Région au titre de cette politique maritime, se déclinent autour de **trois grands axes** :

- La mer : un espace de développement économique, sources d'emplois et d'innovations technologiques
- La mer et le littoral : un espace d'interface à gérer et à aménager dans une perspective de développement durable
- La mer : un espace socioculturel, vecteur de cohésion sociale et de solidarité

Les domaines d'intervention de la Région concernent donc de nombreux programmes relevant des différentes politiques régionales, sectorielles ou transversales. La délégation régionale à la mer assure la coordination générale de ces programmes.

Des programmes spécifiques, relevant directement du budget « mer » sont spécifiquement mis en place par la délégation mer, dans une perspective de développement intégré. Ils concernent trois grands thèmes :

- La gestion et l'exploitation des ressources naturelles (pêche, aquaculture, transformation des produits de la mer)
- La gestion intégrée des zones côtières
- La mer : un espace socioculturel, facteur de cohésion sociale et de solidarité

✓ **L'Aquitaine :**

La Côte Aquitaine possède des **atouts indéniables** sur les plans touristique, économique, paysager et naturel qui en font un espace attractif mais aussi confronté à des facteurs de fragilité.

Afin de mettre en œuvre les objectifs prioritaires qui sont partagées au niveau régional, il est apparu important d'instaurer une **démarche nouvelle fondée sur un large partenariat, qui réponde aux enjeux d'une gestion intégrée des zones côtières :**

- une gestion patrimoniale du littoral
- une gestion territoriale et transversale et non sectorielle
- une intégration des problématiques terre-mer
- une concertation de l'ensemble des acteurs du littoral

Il s'agit donc de construire à la fois une démarche qui soit :

- **régionale** (littoral est un enjeu pour l'aménagement régional),
- **intégrée** (entre les différentes institutions dans de multiples domaines),
- **partenariale** (ensemble des acteurs publics et privés),
- **opérationnelle** (politique publique réactive, programmes d'actions, véritable projet de territoire).

Afin de disposer d'un outil opérationnel permettant d'assurer le pilotage partenarial d'une politique intégrée du littoral, l'Etat et la Région ont convenu de créer un **Groupe d'Intérêt Public (GIP)**. L'intérêt d'un GIP est que, de par ses statuts, il permet d'associer des personnes publiques entre elles ou des personnes publiques avec des personnes privées, pour le développement d'actions en commun, dans des domaines d'intérêt général. Il a donc permis d'institutionnaliser un partenariat entre l'Etat, la Région Aquitaine, les Départements (Gironde, Landes, Pyrénées-Atlantique) et l'ensemble des Intercommunalités (groupement de communes ou intercommunalité d'agglomération) du littoral, dans le respect des compétences de chacun.

A court terme (2004-2006), un plan d'actions prioritaires et des financements complémentaires sont élaborés ainsi que les modalités de mise en place d'un GIP.

A moyen terme, la mission du GIP sera de participer à l'élaboration d'un plan pluriannuel de développement durable du littoral aquitain, en concertation avec l'ensemble des acteurs du littoral : collectivités, services de l'Etat, organismes professionnels, associations...

A plus long terme, le GIP doit constituer un dispositif permanent de centre de ressources pour le littoral. A ce titre, il devra fédérer les outils d'observation et d'expertise existants en les mettant au service d'un projet commun.

Enfin, le GIP n'a pas vocation à se substituer aux membres du groupement, ni à exercer leurs compétences : il doit constituer leur **outil commun au service d'une stratégie partagée** et servir de référent pour la conduite des politiques publiques.

A travers ces quelques exemples, nous avons vu **l'intérêt d'une approche intégrée dans la gestion des espaces maritimes**. Les résultats positifs montrent la nécessité de favoriser et de multiplier ce type d'initiatives. Il faut cependant préciser que **l'approche régionale semble être la plus adaptée** car la plus proche de la réalité maritime. Dans ce sens, les Régions doivent obtenir d'avantage de compétences afin de pouvoir développer de véritables stratégies et outils de développement intégré des littoraux.

Très souvent, les stratégies de développement intégrées ont pour objectif un **développement maritime durable**. Cette approche durable dans les secteurs maritimes fait parfois l'objet d'une politique spécifique, ce que nous allons voir désormais.

II. L'approche durable et la protection environnementale, principes majeurs dans la gestion des affaires maritimes

II.1 Un principe reconnu et voulu

Si toutes les régions interrogées ne possèdent pas de stratégie unique et spécifique sur le développement durable, en revanche **toutes les régions ont intégré dans leurs stratégies de développement régional et de planification régionale, le principe de développement durable**.

Pour toutes les régions interrogées¹⁴, avoir une approche de développement durable dans toutes les politiques sectorielles (industrie, transports, gestion des zones côtières, tourisme, économie...) est un objectif essentiel.

Cette remarque est valable à **l'échelle régionale comme à l'échelle nationale**. On a observé à travers l'analyse des questionnaires nationaux¹⁵ que le développement durable constituait pour de nombreux pays un pilier fondamental dans les politiques maritimes. Nombreux sont les questionnaires où il est préconisé que le développement durable soit la pierre angulaire d'une politique européenne de la mer. A cet effet, il est souvent souligné le fait que la **Directive Européenne sur la stratégie marine** (présentée en Octobre 2005) devrait constituer le **pilier environnemental** de la politique maritime européenne.

Si le principe de développement durable est défendu par tous, il convient néanmoins de préciser que la **prise de conscience environnementale n'est cependant pas toujours très effective dans les faits**. On observe des différences dans les moyens de mise en œuvre du développement durable.

Certaines autorités nationales ou locales **intègrent le principe dans leurs politiques sectorielles** sans avoir cependant une véritable stratégie spécifique de développement durable. On peut citer quelques exemples :

- **L'Alentejo ou la Région Centro** qui appliquent le principe dans leurs plans d'aménagements régionaux et dans les POOC (plans d'aménagement des zones

¹⁴ Source : Questionnaire régional « Europe de la mer » réalisé par la CRPM – Question 1.5

¹⁵ Source : Questionnaire national « Europe de la mer » réalisé par la CRPM et questionnaire « Task Force ».

côtières).

- **Les îles Shetlands** dans leurs plans locaux (essentiellement stratégie de développement économique) et dans le plan pour 2004-2008 du conseil des Shetlands.
- **La Région Murcia** avec une stratégie sur la conservation de la biodiversité et une stratégie régionale incluant les principes de développement durable.
- **La Région Vasterbotten** avec l'intégration de ces principes dans toutes ces politiques et stratégies régionales (environnement marin, pêche avec une gestion durable des ressources, zones côtières, tourisme, infrastructures de transport).
- **La Région Telemark** qui inclut le principe dans tous ces plans régionaux.
- **La Région Abruzzo** développe une stratégie de développement durable à travers le projet « Life-Etica » (Emas for Tourism in Internal and Coastal Areas). Grâce à l'adoption d'un système de gestion environnementale par les administrations locales et les municipalités, les enjeux de gestion intégrée des côtes se conjuguent avec les besoins d'un tourisme durable.
- **La Région autonome de Madeira** inclut le développement durable dans son plan d'aménagement régional pour le tourisme. Elle y préconise un modèle de développement touristique qui doit renforcer l'attractivité de ses îles grâce aux activités nautiques, sportives, récréatives, touristiques (croisière, pêche récréative)... Tous les investissements et aménagements réalisés doivent favoriser le développement économique de la région tout en respectant son environnement.
- **Stratégies nationales en Allemagne, Norvège, Suède** pour intégrer le développement durable dans les politiques maritimes.

II.2 Des stratégies spécifiques pour appliquer le principe de développement durable dans les politiques maritimes

D'autres Régions ou Etats ont une **volonté politique forte** et appliquent réellement le principe de développement durable à travers une stratégie spécifique, un plan d'action précis et un financement approprié. En voici quelques exemples.

✓ **Au niveau national**, on peut citer la **stratégie nationale** pour le développement durable actuellement **élaborée par le gouvernement portugais**. Avec le **Programme National pour la politique sur l'aménagement du territoire**, elle constitue un cadre de référence stratégique pour la gestion territoriale et pour les interventions opérationnelles prévues dans le programme de financement 2007-2013.

Dans le domaine maritime les priorités sont :

- l'organisation et l'actualisation des informations, la conservation de la biodiversité et l'équilibre écologique du milieu marin
- la création, l'application et la gestion d'un réseau national des aires maritimes protégées
- l'élaboration d'un programme national de recherche et de développement pour la conservation et l'exploration durable des ressources marines

En ce qui concerne le littoral, les orientations concernent la **promotion des activités favorisant l'utilisation durable des ressources**, la promotion et la coordination des entités administratives ayant des compétences sur le littoral. Les priorités sont :

- la redéfinition du REN littoral (2006-2010)
- l'élaboration de plans de gestion intégrée des estuaires (articulation avec les plans pour les bassins hydrographiques)
- l'élaboration d'une loi cadre pour la gestion du littoral

✓ **Les Asturias :**

Depuis 2002, la Région des Asturias élabore **une stratégie de développement durable à travers un cadre de compétences légales** sur le développement durable.

La stratégie suit **le modèle suivant** :

- identifier les enjeux de société et environnementaux
- identifier les politiques adéquates pour offrir des solutions
- définir les champs d'action avec de objectifs mesurables et concrets

Les actions déjà réalisées ou en cours sont les suivantes :

- déclaration institutionnelle de développement durable en Région Asturias (Juin 2002)
- création en 2002 d'une commission intersectorielle pour le développement durable et regroupant diverses directions régionales concernées directement ou indirectement par les affaires maritimes
- participation au «Pan European Regional Network for Sustainable Development» (2000-06)
- préparation en cours d'une planification régionale pour une stratégie de développement durable, dirigée par la commission intersectorielle et devant être terminée pour 2006.

✓ **La ville de Gijon :**

Le conseil municipal adhère depuis 1998 à la déclaration Aalborg pour appliquer un **Agenda 21 pour la ville de Gijon**. Le principe de développement durable est donc inclut dans l'élaboration et l'exécution du plan d'aménagement municipal. Une consultation (audit municipal) a été établie pour le premier scénario.

Entre 1998 et 2000, la municipalité a participé avec d'autres municipalités espagnoles à l'élaboration d'un « **Code Municipal Environnemental des Bonnes Pratiques** ».

En 2000, un ensemble d'indicateurs pour le développement durable de la municipalité a été présenté et intégré dans le plan stratégique de Gijon pour la période 2002-2012.

✓ **L'autorité portuaire de Gijon :**

Elle travaille sur ces questions environnementales depuis 1997, à travers une douzaine de projets couvrant toutes les activités portuaires et a participé à divers programmes européens. Depuis Mai 2005, un **Plan de Développement Durable du port** est en cours de réalisation et qui sera intégré dans le plan stratégique (2002 – 2020).

✓ **La Central Macédonia :**

La Région a **une stratégie régionale de développement durable**. C'est d'ailleurs un objectif stratégique du 3^e Programme Opérationnel Régional qui est appliqué à travers un sous programme spécifique. Il constitue de plus un axe pour la programmation sur la stratégie nationale de développement (2007-2013)¹⁶.

✓ **Le Vasterbotten :**

Une stratégie transversale sur le développement régional pour une croissance durable existe en Vasterbotten. De manière générale, le développement durable est une ligne prioritaire dans tous les plans et programmes réalisés à l'échelle régionale (cf début paragraphe) mais aussi locale et nationale.

¹⁶ Source disponible (document fourni par la région en annexe) mais en langue grecque.

✓ **Le Nord pas de Calais :**

En Mai 2003, le Conseil Régional s'est doté d'un **Agenda 21**, conforme aux objectifs de Rio. Construit autour d'une stratégie (menée dans le partenariat et la concertation la plus large), d'un diagnostic, d'un programme d'actions et d'une évaluation des progrès, l'Agenda 21 du Nord pas de Calais **prend donc en compte toutes les questions maritimes**.

On observe les mêmes principes que dans les autres stratégies de développement durable (précaution, participation, transversalité, équité...).

✓ **L'Aquitaine :**

Outre la mise en place d'un **plan pluriannuel de développement durable** mis en place par le GIP (cf paragraphe sur approche intégrée), la Région s'est dotée d'un **Agenda 21 qui comporte deux volets :**

- Institutionnel, réflexion interne sur l'intégration des principes de développement durable dans les politiques régionales et définition de nouveaux « Modes de faire ». Les principes adoptés sont les suivants : Solidarité, Participation, Transversalité, Précaution et Responsabilité/Subsidiarité
- Territorial, afin de définir des objectifs de développement durable pour le territoire

Les objectifs de l'agenda 21 sont :

- Mettre en place un système continu d'intégration des principes de développement durable dans le processus décisionnel du conseil régional, en élaborant une procédure d'intégration des principes dans le règlement d'intervention
- Encourager et assister les pratiques de développement durable sur le territoire aquitain en proposant aux forces vives du territoire des outils de mise en oeuvre du développement durable.

L'articulation des démarches territoriales se fait autour d'une stratégie de développement durable de la Région Aquitaine qui consiste à intégrer de nouveaux questionnements aux politiques sectorielles à travers la description de principes issus de la déclaration de Rio ce qui permet d'apporter un regard transversal aux enjeux thématiques.

Pour autant la stratégie de développement durable ne doit pas se substituer aux autres thématiques et notamment maritime. L'Agenda 21 apporte **une analyse complémentaire** qui aboutira à une contribution de la dimension maritime au développement durable du territoire.

Les enjeux de développement durable pour la politique littorale ou maritime ne sont pas encore explicités clairement, sachant que l'Agenda 21, le SRADT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire) et SRDE (Schéma Régional de Développement Economique) sont **en cours d'élaboration**.

✓ **Les Açores :**

Afin d'être efficace dans l'application de la stratégie nationale de développement durable, les Açores ont décidé d'élaborer une stratégie à l'échelle régionale, **PRReDSA (Plano Regional de Desenvolvimento Sustentavel da Regiao Autonoma dos Açores)**. Cette stratégie est mise en place par le Secrétariat Régional de l'Environnement et de la Mer avec la participation des acteurs publics.

Les objectifs principaux sont de :

- fournir à l'administration régionale un ensemble d'outils et d'éléments permettant de définir les priorités pour l'implantation d'une politique de développement durable aux Açores, de manière proactive et efficace.

- sensibiliser la société, promouvoir la construction des capacités et des compétences des citoyens afin de les confronter aux défis du développement durable et arriver à terme à un processus participatif élargi.

Dans ce sens, des études de bases sont réalisées qui doivent aboutir à la PReDSA. Dans cette phase, **la participation publique constitue un élément fort** de la démarche (participation par Internet possible). Il existe actuellement un document de travail accessible à tous¹⁷.

Les phases suivantes de la stratégie sont : l'implantation, l'évaluation et la correction.

Nous venons de mettre en avant deux des grands objectifs à prendre en compte dans l'élaboration d'une politique maritime européenne. Le développement durable et l'approche intégrée sont donc des principes défendus par l'ensemble des Régions et des Etats, ce qui a pu être illustré par les exemples qui ont été fournis dans les questionnaires. Néanmoins, dans les faits, on constate que l'approche reste souvent encore sectorielle et que les moyens de mise en œuvre peuvent rester flous dans certains cas. C'est pourquoi l'échelon européen doit intervenir afin de fournir un véritable cadre légal et de donner des moyens adaptés pour appliquer ces grands principes (approche intégrée et développement durable).

Toutefois, les Régions comme les Etats s'essayent à mettre en application ces grands objectifs à travers de nombreuses initiatives maritimes. Nous allons voir désormais quelles sont ces initiatives, dans quels secteurs maritimes elles sont menées et quelles sont leurs principales caractéristiques.

¹⁷ Source : document téléchargeable sur <http://sra.azores.gov.pt/predsa>

C. Les initiatives menées au niveau national et régional dans les principaux secteurs maritimes

I. Les secteurs privilégiés par les Régions et les Etats

I.1 Les champs d'application les plus importants : données générales sur les secteurs maritimes

✓ L'analyse des réponses aux questionnaires¹⁸ fait apparaître quelques secteurs d'importance pour les Régions et les Etats. **Les secteurs communs** sont les suivants :

1. Le transport maritime et les infrastructures maritimes (ports)
2. La pêche, l'aquaculture et l'industrie de transformation
3. Le tourisme
4. La lutte contre la pollution et la gestion des risques

✓ **Certaines préoccupations sont différentes selon le niveau régional ou national :**

Les Etats accordent d'avantage d'importance que les Régions au secteur énergétique et plus particulièrement dans le développement des énergies offshore (renouvelables ou non). Le domaine de la recherche, de l'innovation et de la technologie est également une préoccupation nationale plus que régionale. La construction et la réparation navale sont plus importantes pour les Etats que pour les Régions.

Concernant les Régions, il semble qu'elles privilégient d'avantage la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) et insistent sur la nécessité d'une approche régionale dans ce secteur.

Concernant la pollution, on observe que les Régions sont d'avantage concernées par la pollution d'origine terrestre (plus de compétences dans ce domaine) et les Etats par la pollution marine (responsabilités très peu partagées avec le niveau régional).

N.B : Le questionnaire « Europe de la mer » adressé aux Commissions Régionales de la CRPM donne des résultats similaires. Pour les Commissions, les secteurs d'importance et les thématiques communes à leurs régions membres sont : le transport maritime, la lutte contre la pollution, la gestion des risques et la GIZC.

✓ Du fait de son importance pour la croissance économique (exportations et importations des marchandises par voie maritime, une grande part du commerce extérieur européen dépend du transport maritime), **le transport maritime est certainement le secteur qui représente le plus grand enjeu** à toutes les échelles territoriales de l'Europe.

Dans cette optique, le questionnaire régional réalisé par la CRPM permet d'obtenir des données intéressantes sur le transport maritime, et plus particulièrement sur l'organisation de l'intermodalité et sur la question de la sécurité maritime.

¹⁸ Source : 1. Projet « Europe de la mer » - questionnaires niveau national et régional réalisés par la CRPM (conférence des régions périphériques maritimes) - 2. Questionnaire des membres représentatifs du groupe « Maritime policy Task Force » lancé par la Commission Européenne (Département de la pêche et des affaires maritimes).

1.2 Le transport maritime, un secteur d'importance où l'intermodalité doit jouer un rôle essentiel

L'organisation intermodale autour du mode maritime dans les régions interrogées¹⁹ est définie par :

Une initiative de planification publique	Pour 45% des régions interrogées
Des initiatives multiples privées, non coordonnées mais soumises à des approbations au cas par cas	Pour 7% des régions interrogées
Une procédure mixte de concertation entre le public et les entreprises de la région	Pour 42% des régions interrogées
Autres	6% des régions interrogées

Lorsqu'elle intervient, la Région a d'abord **un rôle de promotion** de l'intermodalité, à travers des études, des contributions écrites et des projets. Elle y applique les grands principes nationaux mais y donne aussi des lignes directrices à suivre dans l'organisation de l'intermodalité à l'échelle régionale.

Dans de nombreux cas, la Région assure également **un suivi et une évaluation** des projets (en amont et en aval du projet) afin de permettre leur amélioration.

Le plus souvent, la Région joue **un rôle de partenaire**. Elle peut participer aux plans et programmes nationaux (Nordland, Romsdal, Algarve, PACA...). Dans la mise en place des projets d'intermodalité, elle apporte une aide technique et financière et une coordination du projet (elle peut à cet effet être maître d'ouvrage du projet comme c'est le cas avec les Contrats de Plan Etat/Région français).

Cette coopération se caractérise également par un **appui financier au secteur privé** (Romsdal, Nordland, Gijon, Centro, Açores, Aquitaine, Nord pas de Calais...) avec l'idée que le secteur public finance l'intermodalité tandis que le secteur privé met en place les services grâce aux entreprises.

Enfin, certaines régions qui possèdent plus de compétences sur les transports, sont responsables de la **localisation, de la création et de l'entretien des infrastructures**. Ce type de situation est particulièrement vrai dans les régions insulaires (Shetlands, Açores, Madeira). Cela implique que ces régions sont responsables de l'investissement des infrastructures régionales (ex : ports, aéroports, infrastructures touristiques, navigation inter-îles).

Le transport maritime dépend donc du développement des infrastructures et de la promotion de l'intermodalité mais il est également très concerné par la **question de la sécurité maritime**.

1.3 La question de la sécurité maritime, une priorité pour tous

✓ L'analyse des questionnaires²⁰ met en évidence **deux grandes idées** :

D'une part, les ports ont souvent leur propre plan de sécurité ou tout du moins la responsabilité de la sécurité maritime et de la gestion des risques dans leurs aires portuaires respectives. Cela dépend de la responsabilité des autorités portuaires qui doivent veiller à la sécurité selon les normes européennes et internationales (code ISPS).

D'autre part, au niveau régional, tous les littoraux (excepté pour la région des Shetland et de la Sicile) sont **couverts par un plan (ou des plans) de sécurité**

¹⁹ Source : Projet « Europe de la mer » - questionnaire régional réalisé par la CRPM – question 1.3.1

²⁰ Source : Projet « Europe de la mer » - Questionnaire régional réalisé par la CRPM – Question 1.4

maritime. Néanmoins, il est important de préciser que même si les régions bénéficient de ce plan, elles ne jouent en revanche **aucun rôle dans l'élaboration** de ces plans de sécurité. En effet, la plupart de ces plans de sécurité sont élaborés à **l'échelle nationale**. La question de la sécurité maritime apparaît donc comme étant du domaine de l'Etat. Puisque ces plans sont nationaux, il convient de les présenter à l'échelle de chaque pays.

✓ **En Norvège**, le gouvernement régional n'a aucun rôle dans le développement, l'approbation et la surveillance des plans de sécurité.

Il n'existe pas un plan unique de sécurité mais **plusieurs plans nationaux** qui touchent à tous les aspects de la sécurité maritime. Le plus élaboré étant celui qui fait référence au problème des déversements de pétrole (du aux naufrages). Les municipalités et les administrations côtières nationales ont des responsabilités par rapport à ce plan. Au niveau municipal, on s'occupe des faibles déversements de pétrole tandis que le niveau national est en charge des accidents beaucoup plus importants (ex : naufrages et marées noires).

✓ **En Suède**, Il existe un **Atlas Environnemental** (initiative nationale) qui classe les régions côtières selon leur degré de sensibilité environnementale (en cas de catastrophes maritimes par exemple). Les ports sont responsables de la gestion des risques dans la zone portuaire, ils appliquent la réglementation européenne et le code ISPS. Les propriétaires de navires (pétroliers) sont responsables de leur propre sécurité. Enfin, les gardes côtes suédois sont responsables de la surveillance des zones maritimes et du sauvetage. Concernant le sauvetage des personnes, c'est une société non gouvernementale volontaire qui est responsable (70% des sauvetages en mer).

✓ **En France**, toutes les régions sont couvertes par le **plan national POLMAR** qui se décline en trois types selon que la pollution se trouve en mer ou à terre. En mer, chaque façade maritime possède un plan POLMAR mer, dont le Préfet maritime correspondant est responsable. Lorsque la pollution se rapproche de terre ou y arrive et touche plus de deux communes chaque Préfet de Département peut déclencher un Plan POLMAR Terre. Lorsque la pollution touche terre, le Maire est responsable de la lutte et du retour à la normale sur son territoire sous la coordination ou non du Préfet de département.

Si les régions sont sollicitées lors des réparations financières des dégâts, elles ne sont cependant jamais consultées lors de l'élaboration du plan POLMAR, alors qu'elles ressentent directement l'impact des catastrophes et qu'elles doivent en assurer « l'après-gestion ». Enfin, il est souligné que ces plans nécessiteraient d'être réactualisés.

Il faut prendre note d'initiatives régionales intéressantes. La **Région Nord pas de Calais** est partenaire du projet « Espace Manche Développement Initiative » (Interreg III B). Dans ce cadre un groupe de travail sur la sécurité maritime a été constitué. Il est coordonné par Vigipol et proposera des orientations quant au rôle des collectivités en matière de prévention et de gestion des pollutions d'origine maritime (hydrocarbure, pollutions chimiques).

En **PACA** (Provence- Alpes Côte D'Azur), la Région participe à la mise en place de plans communaux et de formations. Elle souligne d'ailleurs le fait qu'il est absolument nécessaire que les Régions soient des acteurs à part entière de la rédaction de ces plans.

✓ **En Espagne**, la sécurité maritime dépend de l'administration nationale. Actuellement, on est dans le **troisième plan de sécurité maritime pour les côtes espagnoles (2003-2007)**. Il est mis en place par le gouvernement national, à travers SASEMAR (Search & Rescue & Pollution State Society). De manière générale,

l'administration régionale a des compétences très limitées en matière de sécurité maritime sauf en cas de faibles déversements de pétrole dans l'enceinte des ports. Dans ce cas, c'est à l'autorité portuaire de s'en charger.

✓ **En Grèce**, les cas sont différents. En **Central Macédonia**, il existe des plans d'organisation et de fonctionnement des autorités côtières qui couvrent le littoral de la région et qui prennent en compte la question de la sécurité maritime. En **East Macédonia et Thrace**, il n'existe qu'un seul plan qui est celui des autorités portuaires, rien ne couvre le niveau régional.

✓ **Au Portugal**, les autorités portuaires ont leur propre plan de sécurité, en accord avec le code ISPS, la réglementation européenne 725/2005 qui vise à renforcer la sécurité des navires et des infrastructures portuaires. Ces plans de sécurité sont approuvés par les autorités maritimes nationales et coordonnés par les autorités portuaires.

Au niveau national, il existe le « **Plano Mar Limpo** » qui est un plan d'urgence pour combattre la pollution des eaux maritimes, des ports, des estuaires, des voies navigables (notamment liée au rejet d'hydrocarbures). Il est déterminé par des orientations nationales selon le respect du code ISPS et couvre toutes les eaux juridictionnelles nationales. Ce plan s'articule en trois niveaux (national, régional, local) avec la direction générale des autorités maritimes et les « capitánias » des ports qui coordonnent le niveau local (« governos civis » et municipalités qui interviennent). Le plan définit aussi les compétences de chacune de ses entités d'intervention.

L'organe responsable de la sécurité maritime au Portugal est l'Autorité Maritime Nationale (AMN). Elle coordonne et supervise les services et organes ayant des compétences dans le cadre du SAM (système de l'autorité maritime). L'AMN représente un cadre institutionnel pour toutes les entités ayant des compétences en sécurité maritime. Les structures principales de l'Autorité Maritime Nationale sont la direction Général de l'Autorité Maritime (organe central) et la Police Maritime (organe opérationnel).

Il faut noter que la Région Autonome des Açores possède son propre plan civil d'urgence, à l'échelle de sa région, destiné à sécuriser le transport maritime entre les îles de l'archipel.

✓ Enfin, dans **le cas italien** (tout du moins de la région d'Abruzzo) le plan de sécurité maritime qui est mis en place par la « Naval district of Competence » (Harbor Master's office), s'établit avec le service de la protection civile, les provinces côtières, les communes, des associations et des agences sectorielles.

Après avoir établi les grands secteurs d'importance pour les Régions et Etats et présenté plus précisément le secteur des transports qui apparaît comme le « chef de file » du champ maritime, nous allons désormais nous intéresser au type même d'initiatives menées dans chacun des secteurs du maritime.

II. Quelles sont les caractéristiques des initiatives menées au niveau régional et national dans chaque secteur ?

II.1 Remarques générales

✓ Il convient de faire quelques remarques de forme sur les initiatives concernant le niveau régional. Les réponses données à la question sur les initiatives régionales²¹, selon les différents secteurs, sont « **inégales** ». On veut dire par là que certaines régions ont simplement répondu par oui ou non et d'autres ont explicitées leurs réponses, en donnant des exemples d'initiatives pour chaque secteur. De ce fait, nous possédons des informations plus complètes pour certaines régions, ce qui ne veut pas dire que les autres régions n'ont lancé aucune initiative dans le domaine maritime. Par exemple, une région peut avoir beaucoup plus d'initiatives (sans pour autant les citer) qu'une autre région qui même si elle ne mène que peu d'initiatives va les citer avec plus de précisions.

Néanmoins, même si les réponses sont inégales, il reste que toutes les régions ont rempli le tableau sur la question des initiatives régionales et **cela nous a permis d'établir des statistiques générales sur le type même des initiatives** (initiative politique, études, projets, groupes de travail, recherche...). Ainsi, pour chaque secteur, nous avons pu établir un graphique.

Concernant le financement de ces initiatives, nous nous sommes également appuyés sur les réponses au questionnaire²².

✓ Dans l'analyse des réponses, le premier constat concerne la multiplicité des initiatives au niveau régional dans beaucoup de secteurs maritimes. Beaucoup de régions ont répondu positivement à la question « votre région mène t-elle des initiatives dans les différents secteurs maritimes ? »²³, même si le type même d'initiatives n'a pas toujours été donné (simple croix dans le tableau²⁴). D'après les réponses données dans ce tableau, **on peut estimer que les secteurs où les Régions mènent le plus d'initiatives sont les suivants** (par ordre croissant) :

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1. La gestion des risques | 8. L'aquaculture |
| 2. Les transports | 9. La pollution marine |
| 3. Les ports | 10. La transformation des produits de la mer |
| 4. La pollution d'origine terrestre | 11. La production d'énergie |
| 5. La pêche | 12. La construction et réparation navale |
| 6. Le tourisme | 13. La recherche publique marine |
| 7. La GIZC | |

Ce classement confirme ce que nous avons déjà évoqué dans le précédent paragraphe (cf « *les secteurs privilégiés par les Etats et Régions* » p34), à savoir que certains secteurs apparaissent prioritaires dans la gestion des affaires maritimes.

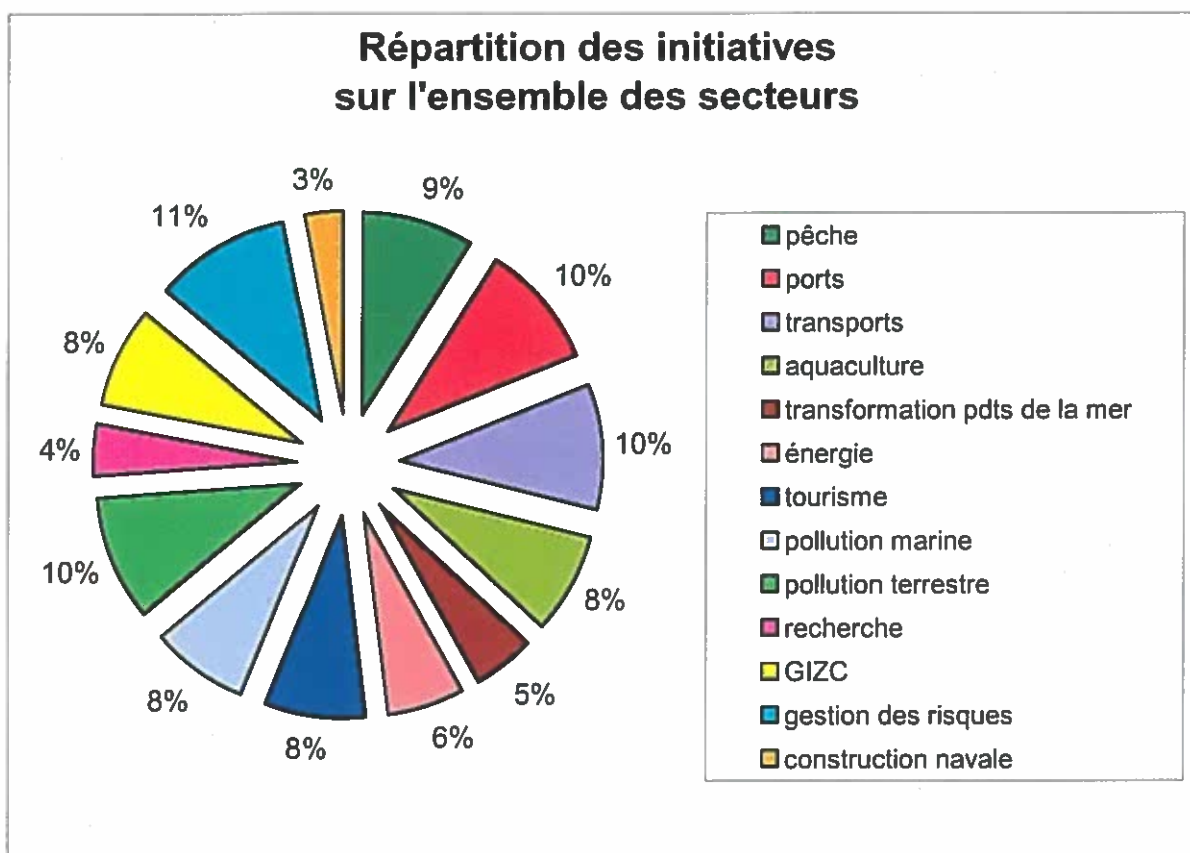
²¹ Source : Questionnaire régional « Europe de la mer » réalisé par la CRPM – Question 2.1 sur les initiatives dans le domaine maritime (tableau à remplir par secteur).

²² Source : Questionnaire régional « Europe de la mer » réalisé par la CRPM – Question 2.2 sur les programmes de financement.

²³ Même source que note 22

²⁴ Idem

Le graphique suivant donne une valeur moyenne de l'importance²⁵ de chaque secteur pour l'ensemble des Régions. A partir des réponses données au questionnaire, nous avons établi ces pourcentages qui donnent la part d'initiatives réalisées par les Régions (moyenne sur l'ensemble des régions) dans chaque secteur concerné.



Après ces remarques introductives générales sur les initiatives maritimes régionales, il convient de donner un aperçu plus précis du type d'initiatives menées dans les différents secteurs maritimes. Nous dresserons donc **un tableau des initiatives existant au niveau régional mais aussi national et européen**²⁶. Nous ne prétendons pas être exhaustif sur ce point car notre analyse ne se fonde que sur les réponses fournies (environ la moitié des partenaires du projet). Néanmoins, les expériences citées permettent d'illustrer notre propos.

II.2 Les initiatives menées selon les différents secteurs maritimes...

Le principe est le suivant, à partir de l'analyse des réponses²⁷, nous avons pu établir un inventaire des initiatives menées aux diverses échelles territoriales. Pour chaque secteur, nous donnons les **types d'initiative relevés** ainsi que les **programmes de financement** de ces initiatives. Puis pour illustrer ces initiatives, nous donnons des **exemples plus précis** à l'échelle régionale (fiche régionale), à l'échelle nationale (fiche nationale) et à l'échelle européenne (fiche Europe). **Au niveau régional, un**

²⁵ Importance = nombres de « croix » données pour chaque secteur sur l'ensemble des régions— une « croix » est une réponse positive.

²⁶ Source : 1. Questionnaire régional et national « Europe de la mer » réalisé par la CRPM 2.

Questionnaire Task Force adressé aux Etats membres.

²⁷ Même source que note 26

graphique complète les exemples donnés²⁸ dans la fiche régionale. Les initiatives qui sont illustrées par des exemples sont notifiées par le symbole (☞).

Enfin, il faut préciser que **les initiatives de coopération sont nombreuses** sur l'ensemble des secteurs et que même si elles ne figurent pas dans cette partie, elles seront largement développées dans *le paragraphe sur la coopération p 86*.

²⁸ cf remarques générales faites dans le paragraphe précédent.

✓ LE SECTEUR DES PORTS :

1. Initiatives pour développer les ports et améliorer leur compétitivité :

- Stratégie de développement des systèmes portuaires régionaux (☞ cf fiche régionale sur Npdc, ☞ cf fiche nationale sur Allemagne)
- Promotion des activités commerciales et industrielles des ports (☞ cf fiche régionale sur FEPORTS)
- Construction d'infrastructures et d'équipements portuaires (☞ cf fiche régionale sur RCM et Madeira)
- Soutien au développement d'infrastructures par le biais d'aides financières (ex : pour les ports autonomes)

2. Initiatives environnementales :

- Etudes environnementales sur l'impact des activités portuaires, le développement économique des ports ou la localisation des zones sujettes aux inondations
- Actions et démarche de qualité pour améliorer la qualité environnementale des ports (☞ cf fiche régionale sur PACA)
- Actions de contrôle et d'inspection dans les ports (☞ cf fiche internationale sur Paris MOU)

3. Initiatives de coopération et d'échanges :

- Groupes de travail destinés à être consultés sur les questions portuaires (☞ cf fiche régionale sur Aveiro)
- Création d'association ou d'organisation regroupant plusieurs ports (☞ cf fiche régionale sur Barrents)

4. Programmes de financement :

Ces initiatives sont financées par des programmes européens tels que les programmes Interreg, les Fonds Européens de Développement Régional (FEDER), le FP-6 (6th Framework Programme) pour la recherche et le développement de la technologie...

Au niveau des programmes nationaux, les situations diffèrent d'un pays à l'autre, voire d'une région à l'autre, voici quelques exemples de financement :

- Programmes régionaux spécifiques (Vasterbotten, Central Macédonia avec les plans opérationnels régionaux, toutes les régions portugaises avec les PO-programme d'aménagement régional)
- Programme spécifique pour les régions insulaires (Madeira, Açores)
- Plan national sur les transports avec un volet financement pour les ports (Espagne, Grèce)
- Contrat de plan Etat/Région (toutes les régions françaises)
- Financement par la Commission Interministérielle pour la Programmation Economique – CIPE (Italie)
- Au Portugal, tout un ensemble de programmes nationaux sectoriels (PIDDAC-Programme d'Investissement de l'Administration Centrale, POAT-Programme d'Accessibilité et de Transports, POSI-Programme pour la société et l'Information) permettent le financement des infrastructures portuaires.

1. ☛ **La Région Nord pas de Calais** a intégré dans son Contrat de Plan Etat Région un objectif pour développer le système portuaire régional. Il vise à optimiser la compétitivité et la qualité du port autonome de Dunkerque et des deux ports d'intérêt nationaux de Boulogne et Calais. Ceci implique, d'une part la réhabilitation et la mise à niveau des infrastructures et d'autre part, le développement de la complémentarité et de la synergie entre les ports et avec les équipements intérieurs (plate forme multimodale de Dourges, ports fluviaux...).

L'objectif opérationnel s'articule autour de trois points :

- Développer et diversifier les activités portuaires, sources de développement local, dans un cadre cohérent avec l'ensemble de l'économie régionale et de son réseau de plates-formes logistiques

- Accompagner leur dynamique de croissance et leur recherche de compétitivité dans un environnement concurrentiel européen et international

- Stimuler la synergie des places portuaires en vue de la constitution d'un « Europort » sur la façade littorale

Des actions précises et accompagnées de financement sont identifiées pour chacun des trois ports.

☛ **La Communauté de Valence, à travers la Fondation Institut Portuaire des Etudes et Coopération de la Communauté de Valence-FEPORTS**, développe des activités en accomplissant ses objectifs, à savoir, la promotion des activités commerciales et industrielles liées au trafic maritime-portuaire.

Pour optimiser le développement portuaire et celui des entreprises utilisatrices du port, FEPORTS participe, à travers ses différents départements thématiques, à divers projets de gestion environnementale, des systèmes de contrôle environnemental et de formation et communication environnementales. Grâce aux efforts fournis par le département de transport et logistique, la connaissance sur l'évolution des activités de transport, plus précisément du transport intermodal et du transport maritime à courte distance, s'est vue approfondie. FEPORTS peut donc prétendre à une meilleure maîtrise de l'évolution des procès logistiques commerciaux et connaît mieux la conception et l'amélioration de ces procès depuis le secteur portuaire.

☛ **La Région Central Macédonia (RCM)** construit des infrastructures portuaires et divers aménagements dans les ports de Thessaloniki, Moudania, Anfigipoli et Kitros.

La Région Madeira réalise le même type d'initiatives et plus particulièrement pour répondre à sa politique touristique (infrastructures portuaires touristiques).

2. ☛ **En PACA**, face au grand nombre des ports de pêche et de plaisance (120) et aux enjeux environnementaux, la Région a décidé de mettre en place une démarche appelée « ports propres en Provence-Alpes-Côte d'Azur » destinée à faciliter un développement portuaire harmonieux et respectueux de l'environnement. Cette démarche concilie la protection de l'environnement marin (ensemble des éléments naturels et culturels qui le composent), le développement économique (maintien et création d'emplois) et le développement social (prise en compte de la rentabilité sociale des investissements aidés).

Pour parvenir à réaliser cette ambition, Le Conseil régional, depuis le 4 mai 2001, est associé par convention, à l'Etat, l'Agence de l'Eau Rhône – Méditerranée et Corse, l'ADEME et les départements côtiers. Ensemble ils engagent des actions communes visant à :

- Améliorer la qualité environnementale des ports de plaisance de la région

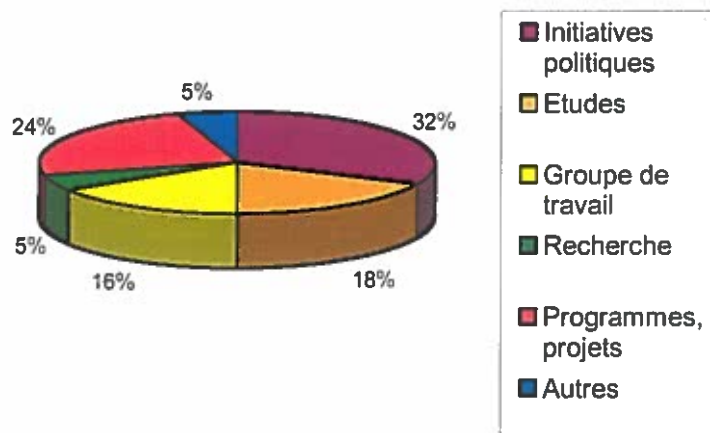
- Amener les gestionnaires de ports à réaliser sur leurs installations des études diagnostic et des investissements pour améliorer cette qualité, tant dans le domaine de l'assainissement que dans celui du traitement des déchets

- Inciter les usagers et les professionnels des équipements portuaires à des pratiques plus respectueuses de l'environnement
- Mettre en place des formations des personnels concernés par l'exploitation des ports et par les activités liées à la plaisance

3. ☞ Une **association entre les ports de la mer Barents** a été créée pour la coopération (projet Interreg STBR) et l'échange d'informations (projet Interreg CONCEPT).

☞ **Le port d'Aveiro en Région Centro** a créé une Communauté Portuaire qui est consultée pour les projets touchant à la question portuaire.

Initiatives menées par les régions dans le secteur des ports



N
A
T
I
O
N
A
L

1. ☞ **En Allemagne**, une planification nationale sur l'aménagement des infrastructures et de la logistique a été mise en place. Elle accorde une importance toute particulière aux ports allemands. L'Etat soutient (financier et administratif) les Régions qui mènent des efforts pour augmenter la compétitivité et les avantages des ports. L'action prioritaire est d'élaborer un inventaire des mesures à prendre pour renforcer les connections entre les ports et le transport intérieur et répondre ainsi à un objectif de compétitivité pour le Nord de l'Allemagne. Les länders du Nord coopèrent fortement avec le gouvernement fédéral pour l'élaboration de cette stratégie.

I
N
T
E
R
N
A
T
I
O
N
A
L

2. ☞ **L'organisation du Paris MOU** comprend 22 administrations maritimes et couvrent les eaux des Etats côtiers européens et le bassin maritime du Nord de l'Atlantique (Amérique du Nord). Sa mission est d'arriver à éliminer la navigation des navires hors normes grâce à système harmonisé de contrôle des ports. Chaque année, 18 000 inspections sont réalisées à bord des navires étrangers dans les ports participants à l'accord Paris MOU. Cela permet d'assurer le respect des normes internationales concernant la sécurité et de vérifier que les équipages travaillent dans des conditions normales et acceptables

✓ LE SECTEUR DES TRANSPORTS :

1. Initiatives pour développer un transport compétitif et efficace

- Projets de développement de connections maritimes (☞ cf fiche régionale sur Vasterbotten) et dans certains cas plus spécifiques projets de liaison inter-îles et d'accessibilité pour les régions insulaires
- Etudes/projets/programmes pour valoriser l'intermodalité : développer les hubs, le short sea shipping, les autoroutes de la mer... (☞ cf fiche régionale sur Aquitaine et Vasterbotten) (☞ cf fiche européenne sur Marco Polo et TEN-T)
- Projets pour le développement et la modernisation des transports maritimes publics (notamment pour les passagers)

2. Initiatives de concertation et de coopération

- Groupes de travail sur l'élaboration de schémas régionaux pour les infrastructures ou sur l'élaboration de projets de coopération (ex : groupe de transport Arc Atlantique)
- Projets pour l'échange d'informations sur les transports maritimes (☞ cf fiche régionale sur CONCEPT)
- Organisation de séminaires, colloques, conférences sur le transport maritime (☞ cf fiche régionale sur Vigo)

3. Initiatives pour la sécurité maritime (surtout niveau national)

Ces initiatives seront explicitées dans le paragraphe sur la pollution marine.

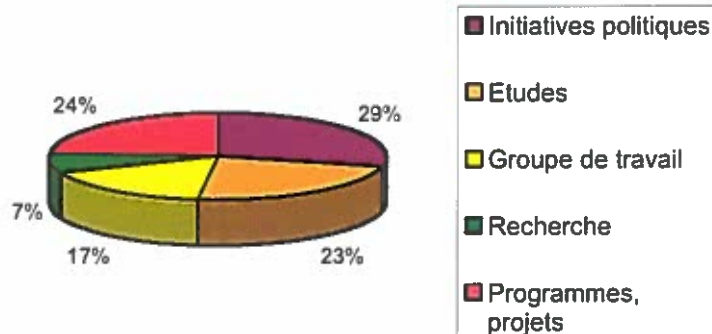
De même, on peut se référer au paragraphe sur les plans de sécurité maritime p 31.

4. Les programmes de financement :

Ces initiatives sont financées par les FEDER ou par des programmes européens comme Interreg, le programme Marco Polo, le programme TEN-T (Trans-European Network for Transport).

Quant aux financements nationaux et régionaux ils proviennent généralement des mêmes programmes que ceux cités précédemment pour les ports (cf paragraphe précédent).

Initiatives menées par les régions dans le secteur des transports



1. ☞ **La Région Vasterbotten** mène, dans une perspective de long terme, un projet d'interconnexion entre la Suède et la Finlande par ferry. Le projet « Baltica Nordica » pour promouvoir la route E12 avec une connexion maritime vers Kvarken.

☞ **La Région Vasterbotten** est leader du projet Interreg II B « Intermodalité et inter opérationnalité en Mer Baltique ».

La Région Aquitaine développe un programme d'aide au démarrage de la ligne de short sea shipping Bayonne – Liverpool.

2. ☞ **La Région Vigo** et **la ville de Figueira da Foz** ont organisé en Février 2005 un séminaire international sur la question des transports maritimes, intitulé "Les Autoroutes de la mer et le cabotage: défis pour les villes portuaires face à la globalisation".

La Région Aquitaine a organisé deux colloques, sur le cabotage en 2002 et sur le concept d'autoroute de la mer en 2004.

☞ **Le projet CONCEPT** (Interreg IIC) pour l'échange d'information a été cité par les régions nordiques mais impossibilité de trouver une source avec plus de détails.

1. ☞ **Le programme européen TEN-T (Trans-European Transport Networks) :**

Lancé au début des années 1990 pour valoriser l'aménagement des infrastructures européennes, ce programme a véritablement affirmé la dimension maritime à partir de 2001, lorsque la question des ports a été incluse dans le programme. Le TEN-T est un moyen de renforcer le transport maritime, et particulièrement depuis que le concept d'autoroute de la mer a été intégré dans les lignes directrices du projet (2004). Dans le cadre du projet, les objectifs majeurs concernant le concept d'autoroute de la mer sont : la concentration du flux de marchandises sur des voies essentiellement maritimes, l'accroissement de la cohésion et la réduction des encombrements de la circulation par le biais d'un transfert modal.

L'axe prioritaire 21 du programme TEN-T a permis d'identifier quatre corridors pour la mise en œuvre du projet d'autoroutes de la mer jusqu'en 2010 :

-Autoroute de la mer Baltique, reliant Etats membres riverains de la mer Baltique à ceux de l'Europe centrale et occidentale, y compris l'axe passant par le canal de la mer du Nord/Baltique.

-Autoroute de la mer de l'Europe de l'Ouest, reliant le Portugal et l'Espagne à la mer du Nord et à la mer D'Irlande via l'Arc Atlantique.

-Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est, reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et à la mer Méditerranée orientale afin d'englober Chypre.

-Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Ouest : Méditerranée occidentale reliant Espagne, la France, l'Italie et Malte, et se raccordant à l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est, et incluant des liaisons avec la mer Noire.

De nombreux types de projets sont éligibles à partir du moment où ils s'inscrivent dans le cadre du réseau et qu'ils répondent aux objectifs de cohésion et/ou de transfert sur le plan modal.

☞ **Le programme Marco Polo :**

Les objectifs sont de réduire l'engorgement des infrastructures routières, améliorer les performances environnementales, contribuer à la réalisation d'un système de transport efficace et durable par le transfert du fret routier vers une combinaison d'autres modes de transport (navigation à courte distance, rail, navigation interne).

Le type d'actions qui est valorisée par le projet concerne des actions de transfert modal du trafic de marchandises provenant de la route vers le mode maritime ou fluvial, des actions innovantes à effet catalyseur sur le marché de la logistique du fret et des actions de coopération (notamment sur l'échanges de connaissances, d'expériences...).

☞ Le « **European Shortsea Network** » est à ce titre un outil très efficace de promotion du short sea shipping à travers la coopération entre les différents Etats.

✓ LE SECTEUR DE LA GESTION DES RISQUES :

La gestion des risques prend en compte autant **les risques naturels** (phénomènes météorologiques, réchauffement climatique, érosion, phénomènes sismiques...) que **les risques liés aux accidents** (catastrophe industrielle, naufrage de navires...). C'est un des secteurs où les Régions mènent le plus d'initiatives.

On remarque que les Régions mènent d'avantage d'initiatives par rapport aux risques naturels comme l'érosion alors que les Etats prennent en charge les actions liées aux risques accidentels. Cependant, les Régions soulignent le fait que le niveau régional devrait être d'avantage impliqué sur ces questions car elles sont les premières à subir les conséquences néfastes des accidents tels que les marées noires.

Voyons plus précisément quels types d'initiatives sont menés.

1. Elaboration de plans de gestion des risques

- Elaboration de plans d'urgence (☞ cf fiche régionale sur East Macedonia et Murcia)
- Elaboration de plan de surveillance et de sauvetage des personnes (☞ cf fiche régionale sur Murcia)

2. Elaboration de programmes et d'outils de surveillance et de contrôle

- Elaboration d'outils de surveillance et de contrôle (☞ cf fiche régionale sur Murcia, ☞ cf fiche nationale sur AIS, VTS, Norvège)
- Utilisation de la recherche et des technologies innovantes (☞ cf fiche régionale sur Abruzzo, Algarve, ☞ cf fiche nationale sur Galiléo)

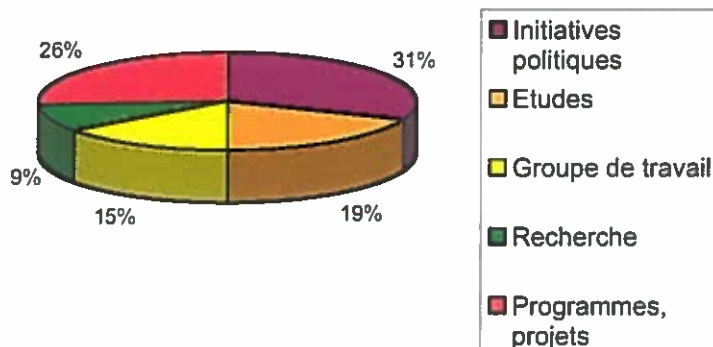
3. Elaboration de programmes plus spécifiques sur l'observation et la gestion du littoral

- Elaboration de programmes sur l'observation et la surveillance des côtes : suivi du trait de côte, gestion de l'érosion côtière, aide à la décision.... (☞ cf fiche régionale sur Aquitaine et NpdC)

4. Actions transversales pour la gestion des risques

- Projet de coopération (Interisk – voir paragraphe sur la coopération)
- Echanges de données (☞ cf fiche européenne sur Safeseanet)

Initiatives menées par les régions dans le secteur de la gestion des risques



1. ☞ **En East Macédonia et Thrace**, la Région élabore des plans en cas de situation d'urgence. **En Région de Murcia**, des plans d'urgence sont élaborés pour les rejets chimiques dans la vallée de Cartagena.

☞ **Le plan Copla dans la Région de Murcia** est un exemple de plan de gestion des risques par rapport au sauvetage des personnes en mer.

2. ☞ **En Région Murcia**, un système d'information sur les phénomènes météorologiques a été mis en place.

☞ **La Région Abruzzo** utilise la technologie des satellites (« remotesensing ») pour la surveillance de ses côtes.

L'Algarve élabore des programmes de recherche régionaux, à travers l'action de son université qui fait de la recherche sur un système de gestion environnementale et sur un système d'indicateurs de développement durable.

3. ☞ **En Aquitaine**, on peut souligner une expérience intéressante avec le travail mené par l'observatoire de la côte Aquitaine qui est la première expérience française de connaissance de la mobilité et de l'érosion du littoral à l'échelle régionale, sur la plus longue plage de sable d'Europe : la côte aquitaine. Deux programmes d'analyse et de suivi ont été inscrits aux CPER. Le premier (1996-2000) avait pour buts de reconstituer l'évolution historique de la bande côtière sableuse, d'analyser le fonctionnement global du littoral et de définir une méthodologie du suivi. Le deuxième projet pour le CPER 2000-2006 reprend ces objectifs avec le souci de mettre en place un véritable outil d'aide à la décision pour la gestion du littoral aquitain à disposition des services de l'Etat et des différentes collectivités territoriales, des organismes scientifiques, du public. Un avenant « intempéries » au CPER 2000-2006 prévoit d'étendre l'action entreprise sur la côte sableuse à la côte basque rocheuse qui subit également les effets de l'érosion marine et continentale.

Citons l'exemple de **la Région Nord pas de Calais** avec le programme PLAGE (Plan Littoral pour la Gestion de l'Erosion) mis en place par la Région en coopération avec le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale (structure de concertation, d'études et de projet). Le volet recherche fondamentale et recherche appliquée sont inclus dans le projet.

2. ☞ Il existe déjà de nombreux outils pour la surveillance et le contrôle dans la gestion des risques : **AIS (Automatic Identification System), VTS (Vessel Traffic System), le système de navigation par satellite (GPS, LRIT ou Galiléo...)**.

De nombreux pays ont déjà appliqués le VTS sur leurs espaces maritimes. En Pologne et Allemagne il est appliqué dans le golfe de Pomerania. En Grèce, par exemple, le système est opérationnel depuis 2000 et est connu sous le nom de VTMS (National Vessel Traffic Management information Services) en mer ionienne, dans le golfe Patras, dans les environs du port de Piraeus et doit s'étendre d'avantage en mer Egée où il est déjà en partie utilisé. En parallèle, des études pour la modernisation du système ainsi que pour l'extension de son application dans d'autres usages (ex : logistiques). En Grèce, ce système facilite le trafic maritime, réduit les accidents maritimes, améliore les services SAR, la protection de l'environnement...

En Norvège, on trouve plusieurs programmes de surveillance concernant la pollution due à la radioactivité. L'autorité NRPA (« Norwegian Radiation Protection Authority ») joue ici un rôle de coordinateur dans ces projets nationaux ou européens. Elle traite des questions liées aux effets de la radiation radioactive sur l'environnement, identifie les sources de cette radioactivité et les aires vulnérables aux accidents, développe des modèles d'analyse et évalue les effets de la radiation sur la population. Sur cette thématique de la pollution radioactive, elle est en outre impliquée dans le **projet RAME** (Norwegian Marine Monitoring Programme). D'autres structures telles l'Institut norvégien de la recherche marine et le NIVA (Norwegian Institute Water Research) participent à l'exécution de tels programmes de surveillance.

4. ☞ **La plate-forme européenne « Safeseanet »** permet l'échange de données entre les autorités maritimes des Etats membres. Ce support fournit une base de données qui permet la collecte et la diffusion de données maritimes sur les questions liées à la gestion/prévention des risques ainsi qu'à la pollution marine.

✓ LE SECTEUR DE LA POLLUTION TERRESTRE :

1. Initiatives pour la gestion et la protection de l'eau (qualité, ravitaillement, traitement...)

(☞ cf fiche régionale sur les Açores, Alentejo, Algarve, Murcia et Centro)

2. Initiatives pour la gestion des déchets (liquides et solides)

(☞ cf fiche régionale sur l'Algarve, Açores et Central Macédonia)

3. Initiatives de coopération

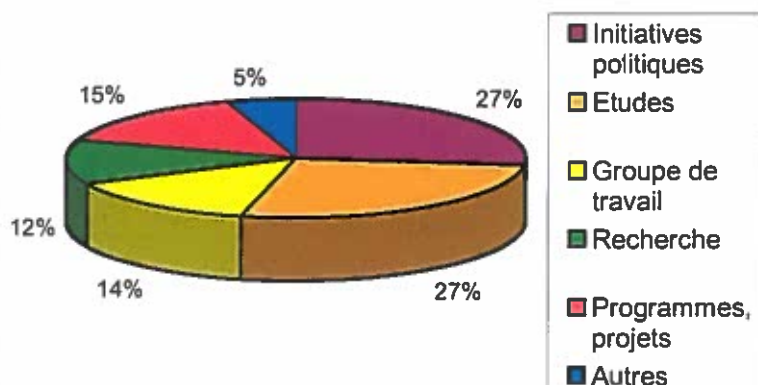
(☞ cf fiche régionale sur East Macédonia, Vasterbotten, RAMOGE)

4. Programmes de financement :

Ces initiatives sont très souvent financées par le programme européen LIFE qui est l'instrument financier principal pour l'environnement. Il couvre trois volets, le premier LIFE Nature destiné à la conservation des oiseaux et des habitats (application Directive Cadre sur oiseaux et habitats et réseau Natura 2000) ; le second LIFE – environnement vise à l'application de la législation communautaire sur l'environnement et le troisième volet LIFE-Thrid Countries apporte une aide technique au développement durable dans les pays tiers.

Au niveau national, les remarques sont les mêmes que pour les autres secteurs, comme le fait que nous avons dans de nombreux cas des programmes spécifiques régionaux (PO au Portugal, programmes opérationnels régionaux en Grèce...). On peut citer également les programmes spécifiques selon les régions et pays comme par exemple le programme PRODESA national (Programme opérationnel pour le développement socio-économique des Açores) ou bien le programme RAMOGE qui rassemble la région PACA (France), la région Ligurie (Italie) et la principauté monégasque afin de constituer une zone pilote de prévention et de lutte contre la pollution marine. Enfin, la Directive Cadre sur l'eau amène parfois à développer des programmes spécifiques au niveau national.

Initiatives menées par les régions dans le secteur de la pollution terrestre



1. ☞ **L'Alentejo** a un plan stratégique sur le ravitaillement en eau et le traitement des eaux usées.

Les Açores mènent des études sur ravitaillement en eau, le traitement des eaux usées et développent des projets pour la protection des sources d'eau.

L'Algarve et **les Açores** développent des programmes de recherche et des systèmes de surveillance pour l'amélioration de la qualité de l'eau.

Une surveillance spécifique des aires vulnérables aux nitrates est mise en place dans les **Régions de Murcia et des Açores**.

Des plans régionaux pour la gestion des ressources en eau sont créés **aux Açores et en Central Macédonia**.

Des Initiatives contre la pollution des rivières sont prises dans les régions grecques, en Région Centro avec les « Planos de Bacia Hidrografica » des rivières Vouga et Mondego qui doivent estimer la pollution d'origine urbaine, industrielle, agricole et identifier les sites les plus touchés, les plus sensibles. On peut citer **le projet PHARE en Irlande du Nord** qui vise aussi à l'amélioration de la qualité de l'eau de ses bassins fluviaux.

2. ☞ **En Algarve**, une évaluation (études) sur les effets des rejets d'eaux usées urbaines est faite dans la Ria Formosa.

Des plans régionaux sur la gestion des déchets solides sont mis en place **en Central Macédonia et en Alentejo**.

3. ☞ Il existe une coopération transfrontalière sur des aires sensibles communes **en East Macédonia avec la Bulgarie** (programme NESTOS – Society of information) et en Région Vasterbotten dans la zone de Kvarken.

L'accord RAMOGE entre Italie, France et Monaco peut également être cité. Pour plus de détails cf le *paragraphe sur la coopération p 92*.

✓ LE SECTEUR DE LA POLLUTION MARINE :

1. Planification et mise en place de projets pour la lutte contre la pollution marine

- niveau régional (☞ cf fiche régionale sur Aquitaine)
- niveau national (☞ cf fiche nationale sur Suède)
- niveau européen (☞ cf fiche européenne sur GMES, ROSES)

2. Initiatives pour lutter contre la pollution marine dans les ports

- niveau régional (☞ cf fiche régionale sur Centro, Pays de la Loire, PACA)
- niveau national et international (Paris MOU cf *paragraphe sur les ports p 43*)

3. Initiatives pour améliorer les connaissances sur la pollution marine

- (☞ cf fiche régionale sur Abruzzo, East Macedonia, Algarve)
- (Plate forme « Safeseanet » - cf paragraphe précédent sur la gestion des risques)

4. Mobilisation humaine, technique et financière pour lutter contre la pollution marine liée aux accidents maritimes (notamment pétroliers)

- (☞ cf fiche régionale sur les Régions Atlantiques, AIOLS)

5. Initiatives pour l'implantation de la réglementation européenne et internationale (concerne surtout les Etats)

- (☞ cf fiche nationale sur Grèce, France)

6. Programmes de financements :

Les financements sont à peu près les mêmes que pour la pollution d'origine terrestre mis à par que nous avons plus souvent des programmes nationaux plus affirmés pour la pollution marine (Plano Mar Limpo, plan POLMAR...) que pour la pollution d'origine terrestre.

1. ☞ Plan régional de coordination et de lutte contre les macro-déchets (Aquitaine).

Programme régional de prévention et de lutte contre la pollution des hydrocarbures en mer (PACA).

Dans ce cadre, la Région a trois axes d'intervention : Tout d'abord, porter à l'échelon national et international une demande de meilleure prise en compte des risques encourus en Méditerranée, travail mené en partenariat avec la Conférence des Régions Périphériques et Maritimes.

Ensuite, compte tenu du manque d'organisation et d'équipement des communes pour faire face à ce type d'événement, favoriser la mise en place de plans Infrapolmar intercommunaux et la mutualisation des moyens, permettant d'augmenter l'entraide entre communes et de faire des économies d'échelle pour tous les acteurs.

Enfin, participer à la mise en place des formations à la lutte contre ces pollutions, accessibles aux personnels des collectivités territoriales, aux élus, aux socioprofessionnels concernés.

2. ☞ **La Région Centro** développe une stratégie d'intervention pour la lutte contre la pollution marine dans les ports.

La Région Pays de la Loire mène une réflexion sur la récupération des eaux usées des bateaux dans les ports de plaisance pour tendre vers une « pollution zéro ».

La Région PACA a mis en place une démarche de qualité environnementale des ports (cf paragraphe sur les ports pour la démarche « ports propres en PACA »).

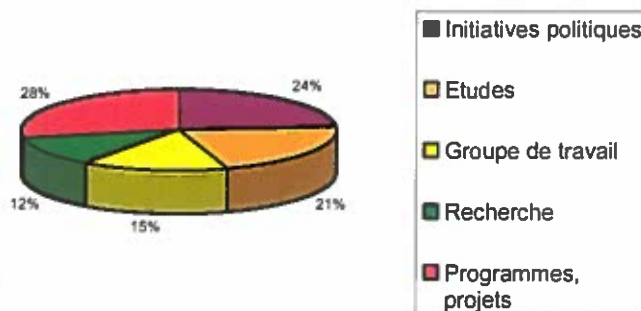
3. ☞ **Les Régions d'Abruzzo, de East Macédonia, d'Algarve** mènent des programmes de recherche et d'études sur la vulnérabilité environnementale et les risques de pollution.

4. ☞ Il est ici nécessaire de souligner l'action conjointe de lobbying qui a été menée par les régions françaises, espagnoles et portugaises à la suite des catastrophes de l'Erika et du Prestige. Cette forte mobilisation était destinée à la mise en place de véritables sanctions à l'encontre des pollueurs. Les mesures prises (**packets Erika et Prestige, réglementation double coque**) représentent des avancées dans le domaine de la sécurité maritime mais elles nécessitent d'être encore renforcées, les efforts menés doivent se poursuivre.

A ce titre on peut évoquer le rôle **de l'Association Interrégionale Ouest Littorale Solidaire (AIOLS)** dans cette mobilisation. Elle est présidée par la région des Pays de la Loire et rassemble les collectivités littorales (régions, départements, associations de maires). Elle a été créée après la catastrophe de l'Erika pour faire entendre la voix des collectivités littorales dans le domaine de la sécurité maritime.

Enfin, certaines Régions comme **les Pays de la Loire** ont apporté une aide financière pour la restauration écologique de zones touchées par la pollution marine (après l'accident de l'Erika).

Initiatives menées par les régions dans le secteur de la pollution marine



1. ☞ En Suède, une stratégie maritime nationale pour la protection de l'environnement marin a été mise en place. Les Régions sont impliquées dans l'élaboration de la stratégie. Celle-ci accorde notamment une importance extrême à la sécurité de la navigation. Il faut souligner ici le rôle de l'Administration Maritime Suédoise (SMA) dont la mission est de fournir des infrastructures accessibles, sécurisées, adaptées aux besoins de la navigation. Elle offre des services variés (pilotage et voies navigables, ice-breaking, hydrographie maritime, inspection de la sécurité maritime...) et met en place des opérations de supervision et maintenance (largeur et profondeur des voies maritimes) et de mise en place de balises, d'espars ou de signaux sonores.

6. ☞ En Grèce, un conseil administratif (« ISPS directorate ») a spécialement été mis en place pour appliquer les normes du code ISPS ainsi que les recommandations de la convention SOLAS.

En France, la création récente d'une Zone de Protection Ecologique au large des côtes françaises dote l'Etat de compétences juridiques nouvelles dans une zone de plusieurs dizaines de milles.

1. ☞ Les programmes européens ROSES, GMES (Global Monitoring for Environment and Security). GMES est une initiative conjointe de la Commission Européenne et de l'Agence spatiale européenne pour fournir des données et des informations à tous les usagers. Cela permet d'accroître la compréhension et la prise de conscience relative aux questions de sécurité environnementale. L'enjeu de GMES est de rassembler toutes les données innovantes, durables, efficaces...qui permettront une meilleure prise de décision et une meilleure anticipation des situations de crise touchant l'environnement. Un des objectifs est la lutte contre la pollution marine grâce à des équipes et des systèmes de surveillance performants. Des résultats concrets ont été atteints dans le Golfe de Biscaynes.

✓ LE SECTEUR DE LA PECHE/AQUACULTURE :

1. Initiatives financières (aides, investissement) et techniques

- Soutien technique et financier pour l'investissement et la modernisation des structures et entreprises (pêche/aquaculture)
- Construction d'unités d'infrastructures pour la pêche et l'aquaculture (☞ cf fiche régionale sur Central Macédonia)
- Action de soutien financier des pêcheurs en cas de crise liée aux catastrophes naturelles (☞ cf fiche régionale sur Erika)
- Règlement régional d'intervention sur l'aide aux entreprises (ex. : Aquitaine)
- Restauration de ports de pêche (ex : cf fiche régionale sur les ports de Holmögdad et Rovögen en Vasterbotten)

2. Initiatives environnementales pour la conservation des ressources halieutiques

- Création de réserves marines ou de récifs artificiels (☞ cf fiche européenne sur EURORECIFS)
- Observation des conditions environnementales : impact, faisabilité, gestion des ressources...
- Projets de conservation des écosystèmes spécifiques (☞ cf fiche régionale sur Kvarken)

3. Initiatives de coopération et d'échanges

- Coopération entre les acteurs publics et les professionnels (☞ cf fiche régionale sur SMIDAP)
- Un travail commun sur la pêche et l'aquaculture entre les régions (☞ AGLIA cf & sur la coopération)
- Organisation de séminaires, colloques traitant des questions de la pêche (☞ cf fiche régionale sur PdLoire et PACA)

4. Initiatives pour valoriser la recherche liée à la pêche et aux ressources halieutiques

- Travaux de recherche pour une gestion durable des ressources en poisson (modernisation, sélection des espèces) (☞ cf fiche nationale sur Grèce)
- Programme de recherche visant protéger certains écosystèmes spécifiques (☞ cf fiche régionale sur Pays de la Loire)

5. Stratégies pour le développement de la pêche

- Participation à des stratégies nationales pour la gestion des ressources (☞ cf fiche régionale sur Vasterbotten)
- Mise en place de stratégies nationales (☞ cf fiche nationale sur stratégie nationale norvégienne) ou régionales (☞ cf fiche régionale sur PACA, Açores) pour le développement de la pêche et l'aquaculture (création de groupe de travail dans certains cas)

6. Actions de promotion du secteur

- Promotion des produits halieutiques à travers diverses actions (☞ cf fiche régionale sur PACA, Shetlands, Murcia)
- Promotion des métiers de la pêche (☞ cf fiche régionale sur Pays de la Loire)

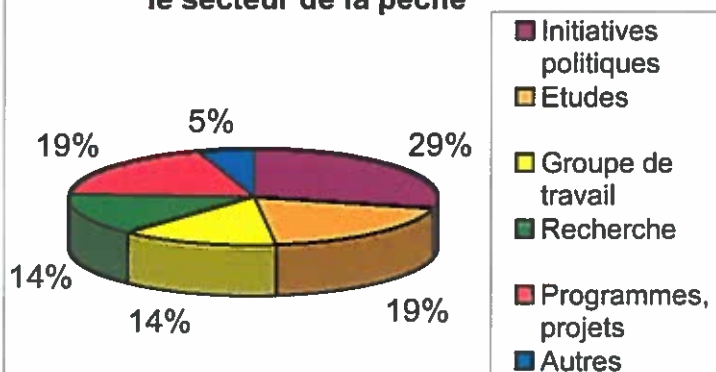
7. Les programmes de financement :

Les initiatives liées à la pêche et l'aquaculture sont de manière générale financées au niveau européen par l'IFOP (Instrument Financier d'Orientation de la Pêche), des programmes Interreg, les FEDER et parfois FEOGA (Fond Européen d'Orientation et de Garantie Agricole).

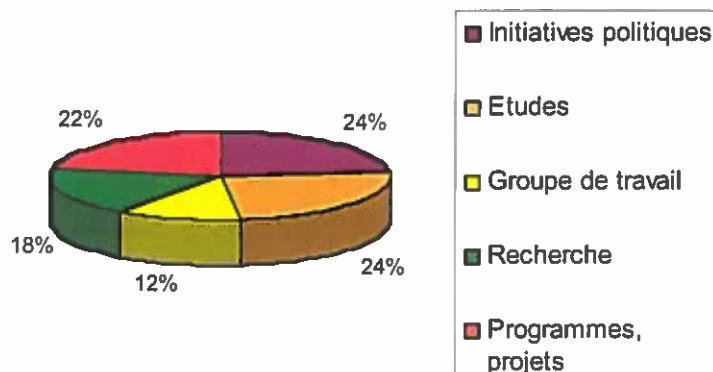
Au niveau national, on peut citer quelques exemples de programmes nationaux mis en place pour financer les initiatives lancées par les régions :

- Les programmes portugais MARE et MARIS qui visent à renforcer la compétitivité de ce secteur à travers une restructuration et une modernisation, tout en garantissant la conservation et la durabilité des ressources ainsi que la qualité de la production.
- Le programme POSEIMA avec des options spécifiques destiné aux régions insulaires (Madeira, Açores)
- Le programme national norvégien pour l'alimentation avec une valorisation des produits de la mer (« National Food Program »)
- Le programme national grecque « Corporate Programme of Fishery » pour 2000 – 2006 ainsi que les programmes opérationnels régionaux pour la pêche
- Les programmes nationaux mis en place par l'OFRIMER (Office d'intervention dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture) en France

Initiatives menées par les régions dans le secteur de la pêche



Initiatives menées par les régions dans le secteur de l'aquaculture



1. ☞ **La Région Central Macédonia** investit dans des structures de production pour l'aquaculture et met en place des aires géographiques spécifiques pour le développement de l'aquaculture (stratégie régionale spécifique pour cela). Elle installe également des espaces de stockage pour les produits de la pêche et des abris pour les pêcheurs.

☞ De nombreuses régions atlantiques ont du soutenir financièrement les entreprises de pêche et d'aquaculture après la catastrophe de l'Erika. Très souvent pour compenser le manque d'indemnisation du FIPOL.

2. ☞ **La Région de Kvarken** présente une grande spécificité écologique que la Région Vasterbotten veut maintenir et préserver. Pour cela, elle cherche à atteindre un consensus en ce qui concerne la question des phoques (chasse, protection naturelle, pêche) et veille à ce que cette zone reste productive.

3. ☞ **Le SMIDAP** (Syndicat Mixte de Développement de l'aquaculture et de la pêche) regroupe des conseillers pêche et aquaculture qui font le lien entre la Région Pays de la Loire et les professionnels.

☞ **La Région PACA** organise des rencontres régionales tous les deux ans au cours desquelles les questions de pêche sont débattues avec tous les acteurs régionaux du secteur.

Les Pays de la Loire ont organisé le séminaire sur l'avenir de la politique régionale européenne pour 2007-2013 où la pêche était vue comme un élément prioritaire d'investissement.

4. ☞ **La Région Pays de la Loire** a mis en place un programme de recherche pour repérer les flux et sources de polluants afin de protéger des zones conchylicoles : « Programme Ecosystèmes conchylicoles » mené par l'IFREMER et l'université de Nantes.

5. ☞ **La Région Vasterbotten** travaille sur le « Salmon Action Plan » en Mer Baltique pour la préservation des ressources. Cette initiative est dirigée par le niveau national mais la Région participe activement à son élaboration.

☞ **La Région PACA**, tout comme les Açores ont mis en place des stratégies régionales avec des axes d'intervention. Elles visent à la modernisation des structures de pêche, l'amélioration des conditions de travail, la diversification des activités de pêche (espèces en eaux profondes par exemple) et le développement des connaissances.

6. ☞ **La Région PACA** a mis en place une démarche qualité communément appelée « Provence filière mer ». C'est une structure interprofessionnelle régionale visant à assurer (auprès des consommateurs et des professionnels) la qualité des produits pêchés.

Les îles Shetlands ont développé un projet pour faire la promotion de l'alimentation provenant des produits de la mer.

La Région Murcia a mis en place une campagne d'information sur les produits halieutiques.

☞ **Les Pays de la Loire** ont organisé une exposition et ont édité un livret sur les métiers de la mer afin de rendre ce métier plus attractif.

4. ☞ En Grèce, des études scientifiques et de recherche sont menées (parallèlement aux travaux de l'Agence Européenne de Contrôle de la Pêche) pour moderniser les moyens et les ressources utilisées par le gouvernement dans la détermination des aires de pêche appropriées et dans le contrôle des activités. Ainsi, ces études permettent d'aider à la gestion durable des stocks et la lutte contre la pêche IUU (Illegal, Unregulated, Unreported).

5. ☞ « The Norwegian system for mangement of living marine resources »

Le pays compte 14 000 pêcheurs et emploie 12 000 personnes dans l'industrie de transformation du poisson. La Norvège contrôle des aires de pêche parmi les plus riches du monde et qu'elle partage avec d'autres pays d'où la nécessité d'une forte coopération en ce qui concerne le partage des stocks de poissons. De nombreux accords multilatéraux et bilatéraux existent entre la Norvège et d'autres Etats voisins (gestion des stocks, quotas...). Dans ce contexte, la Norvège souhaiterait que d'avantage de pays appliquent les réglementations existantes et prennent partie dans les principaux accords de coopération.

La politique norvégienne a des objectifs précis :

- Contribuer à l'établissement d'une base solide pour un développement économique viable du secteur de la pêche.
- Introduire des nouveaux concepts de gestion des ressources marines vivantes (durabilité, précaution, biodiversité, écosystème, «the Public Eye»).
- Contribuer à la bonne santé de l'emploi dans les communautés côtières, notamment grâce à l'accroissement de la valeur ajoutée).

Pour répondre à ces objectifs, tout un ensemble de régulations est mis en place :

- Sur les facteurs de production (intrants) avec des régulations concernant les navires (licence annuelle) et la main d'œuvre (registre des pêcheurs).
- Sur le rendement (la production elle-même) avec un système de quotas (de manière générale comme pour chaque navire individuellement) et des régulations sur les périodes de pêche.
- Sur la structure de production avec un retrait de la circulation pour les navires hors normes.

Le système norvégien des quotas suit une logique appelée « The Regulatory Chain ».

Enfin la Norvège a mis en place (2004) des régulations sur le code du nord Est de l'Arctique (North East Artic Code) tant sur les stocks de poissons que sur les navires.

3. ☞ Le projet européen EURORECIFS qui contribue à l'aménagement des pêches côtières et qui regroupe l'Italie, l'Espagne, la France et le Portugal est destiné à développer les constructions de récifs artificiels. Ces programmes mettent en avant le rôle des Régions dans ces aménagements qui représentent aujourd'hui plus de 100 implantations pour plus de 200 000 m3 immergés).

✓ LE SECTEUR DU TOURISME :

1. Mise en place de stratégies régionales ou nationales pour le développement du tourisme

(☞ cf fiche régionale sur Algarve, Vasterbotten, Madeira, Murcia, ☞ cf fiche nationale sur Pologne)

2. Initiatives pour le développement des croisières, des activités récréatives et des sports nautiques

- Projets pour valoriser les ports de plaisance. Ex : Central Macédonia, réflexions sur la plaisance en Pays de la Loire.
- Projets pour valoriser le tourisme récréatif et nautique (☞ cf fiche régionale sur Pays de la Loire, Madeira, PACA)
- Projets pour valoriser le tourisme de croisière. Ex : « Botnia Tour » en Vasterbotten, « Matour project » en Central Macédonia. (☞ cf fiche régionale sur Madeira, cf fiche nationale sur Pologne, Norvège)

3. Initiatives pour valoriser le patrimoine marin tant naturel que culturel

(☞ cf fiche régionale sur Kvarken, Murcia, Hamburg, ☞ cf fiche nationale sur Grèce, Suède, Grande Bretagne...)

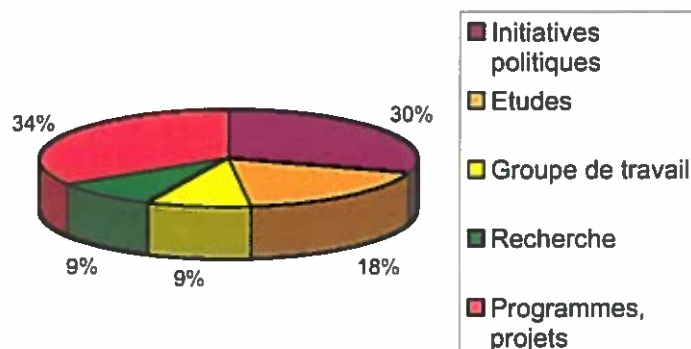
4. Initiatives pour un tourisme durable

(☞ cf fiche régionale sur Madeira, Vasterbotten, Murcia)

5. Les programmes de financement

Au niveau européen, les initiatives touristiques sont généralement financées par les FEDER. Il existe aussi des programmes nationaux/régionaux pour le tourisme comme le programme PRODESA (Programme opérationnel pour le développement socio-économique des Açores), PIPITAL (programme d'investissement pour les intérêts touristiques de l'Algarve), PIQTUR (Programa de Intervenções para a Qualificação do Turismo), le programme PRIME (programme d'investissement pour la modernisation de l'économie en Algarve), le programme ARENA en région Télémark.

Initiatives menées par les régions dans le secteur du tourisme



1. Des Régions mettent en place des stratégies ou programmes intégrés régionaux pour le développement du tourisme. Voici quelques exemples :

- « Valorisation touristique et environnementale du territoire d'Arade-Costa Vicentina » et « Valorisation du front de mer » en Algarve
- Plan d'aménagement touristique de la région autonome des Açores
- Plan de développement touristique de la région de Vasterbotten
- Plan de promotion du tourisme en région de Murcia
- Plan pour développer un modèle territorial à Madeira

2. La Région Pays de la Loire a réalisé un appel à projet pour aider la filière du nautisme dans la région. Elle soutient également les politiques locales liées au balnéaire comme les travaux dans les stations balnéaires, l'aide aux villages de vacances, aux colonies de vacances, aux campings...

La Région PACA mène des initiatives pour développer les sports et loisirs nautiques. Ses actions se concentrent sur la création d'aménagements et d'équipements sportifs (aménagements portuaires, centres de voiles, acquisition de gros équipements pour les écoles et clubs sportifs) et sur l'accompagnement des manifestations nautiques.

La Région de Madeira, à travers son POT (plan d'aménagement du territoire au niveau régional), préconise un développement intégré et durable utilisant la mer comme ressource stratégique. Un des objectifs est de développer le tourisme de croisière et les loisirs nautiques mais de le faire de manière durable.

Les deux idées principales de la stratégie sont « une ouverture franche sur la mer » et « le modèle territorial de Madeira » :

La première vise à diversifier les excursions dans les îles (nouveaux circuits maritimes) en renforçant les infrastructures de transport, en assurant la sécurité maritime et en améliorant l'efficacité des services touristiques.

La deuxième insiste sur l'idée de mer comme ressource, à travers l'aménagement d'infrastructures portuaires. L'objectif étant de faire du port de Funchal un grand centre pour les croisières, les activités maritimo-touristiques et les activités nautiques et récréatives. Le port de Machico doit aussi devenir un important centre nautique avec une intégration d'autres activités sportives. Un schéma a été réalisé pour définir des zones maritimes et côtières spécifiques pour le tourisme de croisières et pour la pratique des sports et loisirs selon les besoins spécifiques de chaque activité. Le principal critère fut de combiner les nécessités des activités touristiques et récréatives

(équipements et infrastructures sur terre et en mer) avec les normes environnementales. Ainsi, les objectifs de développement touristique sont atteints grâce à la multiplication et l'amélioration de la qualité des services et infrastructures. Mais c'est aussi une réponse aux objectifs sociaux de développement durable dans la mesure où on améliore aussi les conditions de vie des populations locales.

3. ➤ Développement d'un tourisme historique à Kvarken en région Vasterbotten.

Mise en place d'un port culturel à Cartagena en région de Murcia.

La Région PACA valorise le patrimoine et les traditions culturelles marines en soutenant l'organisation de fêtes traditionnelles, de rassemblements d'embarcations de tradition, navires de travail ou de plaisance qui mettent en exergue le patrimoine culturel maritime régional comme par exemple les tournois de joute provençale. La Région soutient également la restauration de bateaux anciens.

A Hamburg, un musée sur la marine et la navigation internationale va ouvrir ses portes aux touristes prochainement. Une importante collection privée y sera exposée. Cette initiative illustre comment on peut promouvoir le tourisme grâce au patrimoine.

L'autorité portuaire de Gijon et la Région des Asturias ont mis en place des actions de protection et de valorisation des phares présents sur sa côte. Les phares sont des éléments importants du patrimoine maritime culturel.

4. ➤ cf stratégie mise en place à Madeira – réponse aux objectifs de développement durable.

La Région Vasterbotten privilégie le tourisme durable en protégeant l'environnement, en développant des compagnies et services touristiques écologiques.

La Région de Murcia favorise le tourisme durable en ayant une approche intégrée et en mettant en place de véritables projets touristiques intégrées.

L'expérience du parc national Schleswig-Holstein Wadden Sea est un bon exemple de gestion durable du patrimoine naturel et culturel. Les objectifs de développement touristiques, grâce à la prise en compte de tous les intérêts et attentes des usagers, sont atteints dans le respect de l'environnement.

1. ☞ **En Pologne**, en parallèle des nombreuses études menées sur cette question, le gouvernement a adopté une planification nationale de développement (2007-2013) qui inclut une stratégie pour le développement touristique dont les priorités sont le développement d'infrastructures spécialisés dans les aires à fort potentiel touristique et la promotion de la modernisation du transport passager lié au trafic de touristes (dans les ports, sur les canaux et en mer).

La Norvège a lancé un plan d'action national pour l'industrie du voyage et du tourisme qui tient compte de divers aspects. Il vise à accroître le tourisme des croisières avec comme objectif l'apport de nouveaux emplois mais également le respect de l'environnement.

2. ☞ **La Pologne** est également très concernée par les croisières puisque de nombreuses études ont été menées, notamment par l'Institut de Recherche Marine. Elles visaient à évaluer la place de la Pologne sur le marché mondial dans ce secteur et à fournir des données chiffrées. En 2003, une étude « Development Ideas for Cruise Shipping » a été réalisée. Par ailleurs, le pays travaille en coopération avec la Latvia, la Lituanie et l'Estonie pour promouvoir le tourisme de croisière.

Dans le cadre de la coopération menée avec les Etats Baltiques dans la BTC (Baltic Sea Tourism Commission), la Pologne a organisé en 2004 un séminaire, avec l'aide des ports polonais, des institutions municipales et des services touristiques. Ce séminaire visait à partager les expériences respectives des Etats Baltiques concernant l'industrie des croisières (entreprises, organisation).

3. ☞ **En Grèce**, les services du Ministère de la Culture finance des expositions sur le patrimoine destinées à sensibiliser les citoyens grâce à un réseau dense de musées. Ce même ministère a mis en place des programmes éducatifs destinées aux jeunes pour la préservation du patrimoine.

Enfin, on peut évoquer l'expérience intéressante liée à la création d'un parc national d'archéologie sous marine sur le site de Methoni.

En Grande Bretagne, le **JNAPC** (Joint Nautical Archaeology Policy Committee) a mis en place un code destiné à sensibiliser les citoyens sur la nécessité de la préservation du patrimoine. La restauration des vieux navires, à valeur historique est encouragée et supportée par le NHSU (National Historic Ships Unit).

En Suède, le parlement a adopté 15 objectifs de qualité environnementale accompagnés de programmes et initiatives au niveau national, régional et local. La plupart des actions visent à protéger et à promouvoir le patrimoine naturel et culturel (ex : réhabilitation de phares).

3. ☞ **Le projet Interreg IIIB LANCEWAD**

Ce projet de coopération qui implique l'Allemagne, les Pays Bas et le Danemark vise à cartographier et inventorier le patrimoine culturel de la mer Wadden en établissant une base de données et un système d'information géographique.

✓ LE SECTEUR DE LA GESTION INTEGREE DES ZONES COTIERES (GIZC) :

Ce secteur est riche en initiatives régionales. Le niveau régional apparaît comme être particulièrement opérationnel dans la GIZC.

1. Stratégie/planification régionale ou nationale pour la GIZC

(☞ cf fiche nationale sur l'Allemagne, ☞ cf fiche régionale sur NpdC, Asturias, PACA, Abruzzo)

2. Initiatives spécifiques pour l'environnement, le tourisme... avec pour objectif la GIZC

- Création de parcs naturels régionaux (☞ cf fiche régionale sur PNR français)
- Projets de protection et de valorisation environnementale et de valorisation touristique (☞ cf fiche régionale sur Alentejo, Centro, Algarve, PACA)
- Autres (☞ cf fiche régionale sur DATAR)

3. Initiatives pour améliorer la connaissance et la sensibilisation à l'environnement dans la GIZC

- Connaissance (☞ cf fiche régionale sur programmes de recherche, CRIGE en PACA)
- Sensibilisation (☞ cf fiche régionale sur programmes d'éducation et de sensibilisation en PACA)

4. Initiatives de coopération à travers des groupes de travail, des comités techniques pour la GIZC

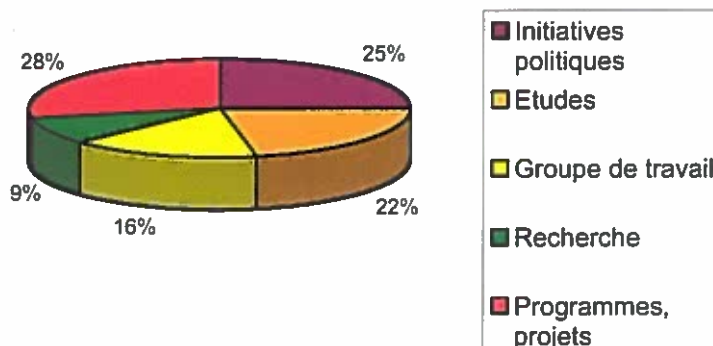
(☞ cf fiche régionale sur NpdC, Pays de la Loire)

rq : il existe de nombreux projets de coopération dans ce domaine sur lesquels nous reviendront dans la section sur la coopération transfrontalière et internationale.

5. Les programmes de financement :

Les programmes INTERREG et le programme européen LIFE sont souvent cités dans les questionnaires en ce qui concerne le financement des initiatives liées à la GIZC. A l'échelle nationale / régionale, on peut donner quelques exemples comme le programme italien CIPE (Commission Interministérielle pour programmation économique), les programmes régionaux ProAlgarve et PRODESA (Açores), les programmes opérationnels régionaux (Grèce, Portugal), le programme national écossais fournissant des fonds pour la GIZC (Shetlands), le programme national pour l'environnement en Espagne, le financement par des instituts de recherche (Grèce).

Initiatives menées par les régions dans le secteur de la GIZC



1. ☞ **Dans le Nord pas de Calais**, le programme PLAGE (cf paragraphe sur la gestion des risques) est un exemple de stratégie régionale pour la GIZC. PLAGE est réalisé en concertation avec les divers acteurs publics ainsi que la population côtière.

Au Portugal, toutes les régions intègrent la GIZC à travers **les POOC** – Plans d'Aménagement des Zones Côtières.

Dans **la Région Asturias**, un plan de gestion existe à l'échelle de la région mais aussi à l'échelle du port de Gijon.

En PACA, en cas de risques, des études et des actions sont menées pour atteindre une bonne GIZC.

Tous ces exemples visent à améliorer la GIZC et particulièrement les problèmes liés à l'érosion du littoral.

☞ **La Région Abruzzo** a développé une véritable stratégie régionale pour la GIZC que nous explicitons ci-dessus.

Le projet R.I.C.A.M.A. a été l'un des 35 "cas d'étude" prévus par le Programme Européen de Démonstration ICZM, lancé en 1995 par l'UE. **Le projet RICAMA (Rationale for Integrated Coastal Management)** dans la région italienne **Abruzzo** fut à l'origine inspirée par le besoin de faire face aux problèmes de l'érosion côtière de la région. De nombreux partenaires publics, privés ainsi que la société civile ont été impliqués dans la rédaction du rapport.

A la suite de cette expérience positive, la région a proposé au Comité Interministériel de l'Aménagement Economique un papier appelé « Gestion intégrée de la zone côtière. Plan organique pour les risques des zones vulnérables. Faisabilité des interventions de sauvegarde et de gestion de la bande de littoral sur échelle régionale ».

Cette étude (débutée en 2000) est destinée à collecter et analyser des données pour créer une base de données sur la bande côtière d'Abruzzo, permettant d'affiner la connaissance des lieux et l'élaboration d'une « **carte des risques de la bande côtière d'Abruzzo** ».

Cette carte contient la classification de l'ensemble de la côte régionale, sur la base d'une méthodologie innovante. En outre, a été rédigé le "Cadastre des oeuvres en mer", premier exemple en Italie de recensement des œuvres réalisées pour la sauvegarde de la bande côtière, qui fournit des informations essentielles sur la typologie, géométrie, localisation, réalisation et état de l'entretien des œuvres de sauvegarde qui sont entreprises sur la côte.

Dans la même optique, le projet SICORA – « Support Informatif pour la Gestion de zone côtière de la Région Abruzzo » - a été mis en place. Il est géré par l'université Aquila (Département d'Ingénierie des Structures, des Eaux et des Terrains). Un des objectifs consiste à construire un "système de support aux décisions" (DSS – Decision Support System) qui soit constamment opérationnel.

Jusqu'à présent le projet SICoRA a porté à la réalisation des initiatives suivantes :

-Le "Compte rendu de l'état de la côte", qui entend offrir une vision intégrée et évolutive des différentes dynamiques, en mettant l'accent sur les tendances et non sur les valeurs en termes de chiffres absolus, au travers d'indicateurs spécifiques, et en tenant compte aussi bien des aspects géomorphologiques, que à ceux environnementaux, urbanistiques, et socio-économiques, sans oublier la pêche et tout autre aspect qui soit susceptible d'appeler à une prise de décision.

-La construction, auprès des laboratoires du LIAM – Laboratoire d'Hydraulique environnementale et maritime de l'Université de l'Aquila - , du canal expérimental pour l'étude de la dynamique côtière, un système expérimental voué à la réalisation de tests sur la dynamique transversale de certaines plages des Abruzzes, sur base du quel sera élaboré le modèle numérique TAURUS qui permet d'étudier l'évolution transversale d'une plage soumise à l'action de forts mouvements des eaux côtières.

-La mise en oeuvre du "Système territorial d'Information" » SIT pour le monitoring de la bande côtière, un système informatique en mesure de gérer de grosses quantités de données, distribuées sur des aires géographiques étendues et capables d'activer les procédures nécessaires à une gestion intégrée et efficace du territoire. Le SIT sera mis en réseau sur Internet et rendu disponible à un large public.

Pour terminer, le 2 septembre 2004 la Région des Abruzzes a obtenu de la Commission européenne le cofinancement du projet E.T.I.C.A - EMAS for Tourism in Internal and Coastal Areas: integrated management, finalisé à l'enregistrement EMAS - Eco Management Audit Scheme, de la qualité des systèmes de gestion côtière intégrée adoptés par les municipalités côtières de la province de Teramo, les quels constituent le bassin touristique le plus important de la région.

Au vu de ces quelques éléments, il est aisé de comprendre comment l'ensemble des projets, ainsi que la linéarité du développement des initiatives en la matière, contribuent à faire de la politique développée par la région dans le secteur de la "gestion intégrée des aires côtières" un exemple de référence, en vue de la réalisation d'une politique maritime européenne dans laquelle la dimension locale et régionale soient appelées à recouvrir un rôle de premier ordre.

2. ☞ Les Parcs Naturels Régionaux ou Nationaux sont des exemples d'initiatives permettant une GIZC efficace. On peut citer en France le PNR de la Camargue, des Landes et Gascogne ou bien du Cap et Marais d'Opale ainsi que le PNN de Port-Cros. En Allemagne, il existe aussi des parcs naturels : Pomerania et Wadden.

☞ On peut citer divers projets/stratégies destinés à améliorer l'environnement et par conséquent le territoire :

- Projets de protection et/ou de récupération de cordons dunaires et de lagons (Medidas et Santo André en Alentejo, Centro)

- Projets pour la valorisation des plages (Algarve)

- En Mars 2003, une stratégie régionale de lutte contre l'expansion de l'algue *Caulerpa taxifolia* a été mise en oeuvre en Région PACA. Elle a pour objectif d'identifier les îles à préserver en fonction de critères précis :

- assurer la responsabilité technique, financière et administrative de la démarche
- avoir la capacité d'inscrire la démarche dans la durée
- être reconnu comme compétent et légitime par les acteurs locaux et les partenaires financiers et administratifs
- avoir une capacité d'autofinancement suffisante

☞ **Appels à projet DATAR** (Délégation de l'Aménagement et du Développement du Territoire) dans certaines régions françaises comme PACA ou Nord pas de Calais (« développement équilibré des territoires littoraux »).

3. ☞ **Des travaux de recherche** sur l'évolution des plages, des réseaux hydrographiques, des systèmes géologiques, des zones lagunaires sont menés en Algarve, Centro et Vasterbotten.

En Région PACA, l'acquisition et la gestion de données sur le milieu et les usages maritimes sont indispensables à l'élaboration et la mise en œuvre de la politique régionale de la mer.

C'est la raison pour laquelle, dans le cadre du Contrat de plan, l'Etat et la Région ont mis en place une association régionale **le CRIGE** (Centre Régional d'Information Géographique), dont le rôle principal consiste à assurer l'acquisition mutualisée des données de référence géographique et leur mise à disposition gratuite aux acteurs de la sphère publique.

Au-delà du travail sur les outils informatiques, il a été nécessaire de mettre en place une réflexion thématique par « métiers », permettant de regrouper les producteurs de données, les utilisateurs et les géomaticiens.

Le pôle littoral du CRIGE, organisé en plusieurs groupes de travail, constitue en conséquence un outil important de cette politique.

☞ La **Région PACA** a également mis en place un programme d'éducation et de sensibilisation à l'environnement, à travers le réseau Mer « Education à l'Environnement » en PACA. Il rassemble des acteurs privés, publics, des associations... Il constitue non seulement un outil d'aide pour la Région dans la mise en place d'une politique globale pour l'éducation à l'environnement mais aussi un cadre de référence pour les acteurs de terrain. Un suivi et une évaluation des actions sont menés.

4. ☞ Des groupes de travail sont mis en place en **Nord pas de Calais**, dans le cadre du projet EMDI « Espace Manche Développement Initiative » et du projet SAIL II « Schéma d'Aménagement Intégrée du Littoral » - (cf *paragraphe sur la coopération p95*)

La Région Pays de la Loire établit une coopération avec le niveau national à travers un suivi des travaux du groupe de pilotage et du comité de suivi organisé par l'Etat français. La région est co-animateur du comité technique avec le SGAR (Secrétariat Général pour les Affaires Régionales).

1. ☞ **En Allemagne, une stratégie nationale** (ministère de l'environnement, conservation de la nature et sécurité nucléaire) sur la GIZC est en cours d'élaboration depuis 2004. Elle fournit un cadre législatif pour **les plans d'aménagements régionaux dans la ZEE** allemande sur les questions de l'usage commercial et scientifique de la mer, la sécurité et l'efficacité de la navigation ainsi que la protection de l'environnement. Dans ce processus, participation du niveau régional est très active. Les länders sont systématiquement consultés lors de la phase d'élaboration et de la phase décisionnelle et ils possèdent des compétences pour l'application de ces plans régionaux d'aménagement. Ces compétences s'étendent sur la zone maritime des 12miles nautiques (MN).

Dans la région du Schleswig-Holstein, une unité de coordination et d'information pour l'application de la stratégie nationale pour la GIZC a été mise en place au sein de l'administration régionale de l'aménagement du territoire. Cette unité supporte les autorités locales et régionales, se concerte avec les länders voisins, le gouvernement fédéral et les autres pays. A l'avenir, son plan d'aménagement va s'étendre sur les zones offshore.

✓ LE SECTEUR ENERGETIQUE :

Les initiatives étant assez limitées au niveau régional dans ce secteur, on assiste surtout à une participation des régions dans l'élaboration des stratégies nationales (régions nordiques, énergie des éoliennes). On a aussi parfois des projets pilotes dans les régions comme à Madeira où une centrale pilote a été créée pour l'approvisionnement des énergies provenant des vagues.

En revanche, les initiatives nationales sont beaucoup plus nombreuses et constituent un domaine d'action prioritaire pour les Etats européens. Les principales initiatives concernent le développement de l'exploitation des **énergies offshore et renouvelables**. L'objectif premier étant à chaque fois de développer ce secteur en ayant une approche intégrée et durable, respectueuse de l'environnement (☞ cf fiche nationale sur Allemagne, Barrents-Norvège, SWEPOL). Les projets visant à **intégrer les activités de RDI** dans le secteur énergétique sont également fréquents au niveau national (☞ cf fiche nationale sur OG 21).

On observe également une volonté de **renforcer la position européenne** au niveau mondial (☞ cf fiche européenne sur EUROGIF).

☞ L'Allemagne présente deux projets intéressants sur les installations offshore (éoliennes) : « Offshore Wind Park SKY 2000 » et « Baltic 1 ». Le premier prévoit une installation de 50 éoliennes dans la baie de Lübeck, à une vingtaine de kilomètres de la côte. Le second prévoit une douzaine d'installations dans la zone des 12 MN de la zone côtière du Mecklenburg-Western Pomerania. Ces deux projets suivent les principes d'une approche intégrée et durable.

Une approche intégrée car les autorités ont favorisé la participation du public dans le projet. Le but de cette procédure était de déterminer et de coordonner tous les intérêts (énergie, viabilité économique, pêche, tourisme, restriction des migrations d'oiseaux, sécurité maritime, sécurité aérienne). Très tôt, les représentants de ces divers intérêts ont été impliqués dans le projet (conférences régulières, événements informatifs).

Une approche durable car une évaluation de l'impact sur la nature et l'environnement a été réalisée dans le cadre du plan d'aménagement pour vérifier la faisabilité du projet selon les principes du respect environnemental.

☞ La Norvège, avec la mer des Barrents, est très concernée par ce secteur. 25 % des ressources pétrolières encore non découvertes sont supposées se trouver dans l'Arctique. Ce pays est déjà un grand producteur de pétrole et gaz mais le potentiel que représente la mer des Barrents devrait amener la Norvège à augmenter cette production. La Norvège peut ainsi contribuer à la demande énergétique européenne.

Bien que l'exploitation de ces ressources soit encore au stade émergent, la Norvège a déjà mis en place toute une politique visant à valoriser ce potentiel économique de manière durable. Le développement des activités pétrolières doit coexister avec les autres activités et se faire de manière respectueuse avec l'environnement.

Cf paragraphe sur l'approche intégrée p 24

☞ Le projet SWEPOL qui établit une interconnexion énergétique entre la Pologne et la Suède a été réalisé en prenant compte des risques environnementaux. L'impact environnemental de l'installation d'une liaison sous marine entre les deux pays a été primordial et un suivi a été réalisé tout au long de la mise en place du projet.

☞ Le programme norvégien OG21 :

Il s'agit d'une stratégie nationale sur la recherche et le développement relatant à l'exploitation pétrolière pour le 21^e siècle. Huit domaines technologiques sont prioritaires :

La technologie environnementale, l'exploration et la caractérisation des ressources, le forage, les procédés sous marins, les technologies en eaux profondes, les technologies dans le domaine du gaz. Le partenariat privé - public est privilégié dans ce projet. Les objectifs et priorités s'accordent à ceux des projets européens EUROGIF, EUROGIA et respectent les intérêts des autres partenaires européens.

☛ **Le projet EUROGIF (European Oil and Gas Innovation Forum) :**

Ce forum a été établi par les principales compagnies et associations industrielles de France, Hollande, Italie, Norvège et Grande Bretagne. Eurogif est un outil important pour renforcer la position européenne dans le développement des compétences et de la technologie de l'industrie énergétique. Grâce à un réseau de 170 entreprises, d'universités, d'instituts de recherche, un « Technology Master Plan » a été réalisé qui constitue l'ensemble des priorités dans ce domaine et qui préconise des projets pour le FP6 (6Th Framework Programme) et la mise en place d'une plate forme technologique pour le FP7.

Il est important que l'UE reconnaisse et supporte ce projet qui est une opportunité de partenariat entre le public et le privé et qui répond aux objectifs de Lisbonne (compétitivité) grâce la connaissance, la recherche et l'innovation technologique.

✓ LE SECTEUR DE LA RECHERCHE :

Il faut préciser que les **initiatives nationales sont plus importantes** (qualitativement et quantitativement) **que celles régionales**. Même si les régions mènent des initiatives, elles ne possèdent pas autant de compétences que les Etats dans ce secteur pour pouvoir développer de véritables stratégies ou programmes régionaux.

1. Initiatives de soutien et de promotion des instituts de recherche

(☞ cf fiche régionale sur PACA, Pays de la Loire, Schleswig-Holstein)

2. Mise en place de stratégies régionales ou nationales

(☞ cf fiche régionale sur Alentejo, ☞ cf fiche nationale sur Grande Bretagne, Allemagne, Grèce, Norvège)

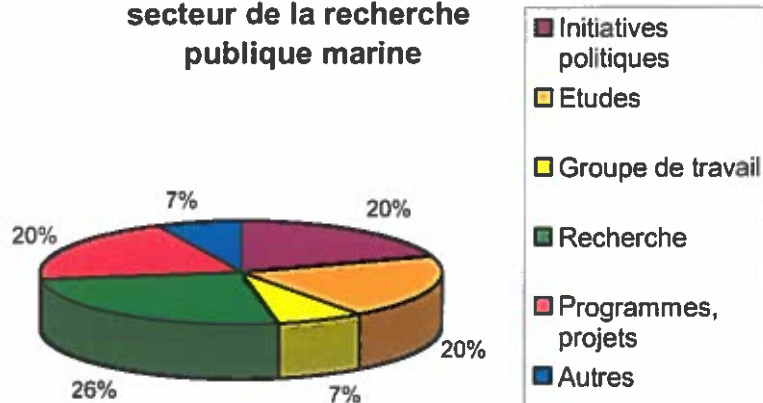
3. Initiatives pour la protection et la gestion durable des ressources maritimes

- Programmes de recherche sur les ressources en poisson (☞ cf iche régionale sur Madeira, autre...)
- Programmes de recherche sur la préservation des écosystèmes (☞ cf fiche régionale sur Centro, NpdC)
- Programmes pour développer les bio-technologies (ex : Shleswig Holstein, Centro...)

4. Initiatives liées aux transports et à l'industrie maritime

- Initiatives pour améliorer la sécurité du transport maritime
- Apport technologique pour le secteur maritime (transport, industrie, énergie...)
(☞ cf fiche régionale sur Central Macédonia)
(☞ cf fiche européenne sur REALISE, REMARC, AIS, Galileo)

Initiatives menées par les régions dans le secteur de la recherche publique marine



1. ☞ **La Région PACA** a mis en place un pôle de compétitivité Mer avec un Centre d'Océanographie Côtière Opérationnel.

La Région Pays de la Loire mène des actions de soutien aux instituts de recherche (aides à l'équipement, co-financement de bourses pour des doctorats). Elle soutient plus particulièrement l'ISOMER (rassemblement de laboratoires de l'université de Nantes, au sein du pôle Mer et Littoral) et l'IFREMER.

Le länder Schleswig-Holstein qui est une région menant de nombreuses activités de recherche soutient un grand nombre d'instituts de recherche océanographique. Les plus reconnus au niveau international sont le « Leibniz Institute for Aquatic Science » (IFM-GEOMAR), le « GKSS Research Centre Geesthacht, Institute for Coastal Research » et le « West Coast Research and Technology Centre (FTZ) de l'université de Kiel en Büsum.

2. ☞ **La Région Alentejo** a un Plan Régional d'Innovation.

3. ☞ **De manière générale, les Régions et Etats** mènent des projets de recherche sur l'évaluation des stocks de poisson, les techniques de pêche et d'aquaculture (appareil à éclosion), la biologie des poissons, les méduses, les espèces d'algues envahissantes nuisibles...

☞ **En région Centro**, on peut citer l'étude pilote sur les écosystèmes de l'estuaire Mondego dans l'application des objectifs du programme OSPAR sur l'eutrophisation des milieux maritimes. De nombreux projets sont menés sur l'évaluation des ressources et milieux marins et sur l'impact environnemental, des systèmes d'indicateurs et des modèles d'analyses sont mis en place (transport de sédiments, mouvements eutrophiques...), des modèles pour identifier certaines espèces particulières sont créés.

Dans le cadre du CPER du Nord pas de Calais, des programmes de recherche sur les écosystèmes perturbés du littoral (estuaires, plaine maritime) sont menés. Il existe un programme technologie et innovation environnement (PITE) pour développer une filière de valorisation des sédiments marins et fluviaux

4. ☞ Projets sur les technologies innovantes **en Central Macédonia** (Thessaloniki, Pieria)

2. ☞ **La Grande Bretagne** a également mis en place un plan national pour la technologie dans le secteur maritime. Dans ce pays où le secteur de l'ingénierie maritime est essentiel à la croissance économique nationale, ce plan doit établir les clés technologiques et les besoins en recherche et développement pour ce secteur.

L'Allemagne mène elle des programmes de recherche au niveau fédéral : « Shipping and Marine Technology for the 21th century », « Innovative Shipbuilding Secure Competitive Jobs », « National Implementation Strategy for the Sustainable Development of the Coastal Zones ». Généralement, les activités de recherche sont exécutés par l'Agence fédérale maritime et hydrographique (BSH) avec la coopération du "Federal Research Agency for Fisheries".

La Grèce est un Etat qui s'implique également de plus en plus dans les programmes de recherche et de technologies innovantes. Le Ministère de la Marine Marchande participe d'ailleurs activement à divers programmes européens (ROSES, MARCOAST, GMES, ARTES).

Le programme norvégien MARUT qui valorise la recherche et l'innovation dans l'industrie maritime est une initiative de coopération entre le secteur privé industriel, les instituts de recherche et les autorités publiques. Il vise à identifier les aires où des efforts de coordination peuvent mener à accroître la valeur ajoutée des industries maritimes norvégiennes (pêche, pétrole et gaz).

4. ☞ **Le projet européen REALISE** rassemble plus de 20 instituts de recherche et partenaires de l'industrie maritime et traite du short sea shipping. Selon les directives de la Commission Européenne, la recherche vise à introduire d'avantage les statistiques, les comparaisons environnementales dans les méthodes de transport et les chaînes logistiques de transport.

Le projet REMARC (« Regional Maritime Competence Centres ») est un réseau de plus de 30 instituts de recherche basés dans dix régions de la mer du Nord. Le réseau développe des outils qui offrent un support technique et organisationnel au short sea shipping en Mer du Nord.

Le AIS est un bon exemple de système visant autant la sécurité que l'efficacité tout en tenant compte des considérations environnementales.

Le projet Galiléo est une initiative européenne en coopération avec l'Agence Spatiale européenne destinée à mettre en place un système de navigation par satellite qui fonctionne de manière autonome. Bien qu'il soit destiné à tous types de transport, il constituera pour le mode maritime un moyen de surveillance pour la protection de l'environnement.

N.B : Même si nous avons illustré ce paragraphe avec d'avantage d'exemples régionaux, il faut préciser que de nombreuses initiatives nationales apparaissent dans d'autres paragraphes liés à des secteurs où les activités de RDI sont très importantes.

✓ LE SECTEUR DE L'INDUSTRIE MARITIME :

En ce qui concerne la **construction et la réparation navale**, on constate que ces activités sont généralement **synonymes d'initiatives nationales**, les programmes sont menés par les Etats mais **les Régions peuvent avoir un rôle à jouer**. Lorsqu'elles mènent des initiatives dans ce domaine, cela concerne la création de petites installations ou la promotion d'un secteur précis (ex : nautisme).

Il est de manière générale souligné que **l'industrie maritime européenne doit être renforcée et notamment en développant les clusters maritimes**.

L'UE et la Zone Economique Européenne réunies représentent le cluster maritime mondial le plus complet (construction navale, équipement maritime, assurance marine, courtiers, banques, sociétés de classification, ports, services d'éducation et de formation, instituts de recherche et services administratifs maritimes).

Voici quelques exemples de clusters :

Le cluster maritime norvégien accueille le plus grand groupe de construction navale européen.

Initiative norvégienne intéressante : l'organisme de recherche Marintek, largement impliqué dans les programmes européens de recherche.

La Région norvégienne Rogaland est au centre des activités nationales pétrolières et de gaz en Norvège. On y trouve une concentration de compagnies internationales, Statoil et le Norwegian Petroleum Directorate (Ministère). On trouve également dans la région l'université de Stavanger qui traite des sujets maritimes, un grand nombre d'entreprises de pêche et d'industrie alimentaire. Le « Directorate » de la navigation et de la gestion côtière est également localisé ici. On trouve également des centres de compétences tels que l'Institut Norvégien Maritime à Bergen, le cluster d'Alesund.

Le cluster maritime suédois emploie 500 compagnies navales et a un chiffre d'affaire de 5 milliards d'euros. Le taux d'emplois directs est de 27 000 et si on y inclut les emplois indirects liés au secteur, il s'élève à 150 000.

Initiative suédoise intéressante : « Chalmers Lighthouse » est un investissement dans le secteur de l'éducation et de la recherche navale fait par l'Université technologique de Chalmers et l'Ecole d'économie, de commerce et de droit de Göteborg dans le cluster maritime.

Les Pays Bas font aussi preuve d'expertise en matière de cluster maritime.

En Allemagne, le gouvernement assure une fonction de coordination de l'industrie maritime. Il soutient les clusters en organisant des conférences nationales une à deux fois par an sur ce sujet et développe le dialogue avec les autres organisations de clusters en Europe.

Le cluster « Maritime Industry » dans le l'änder Shleswig-Holstein est un exemple réussi d'initiative interdisciplinaire visant à renforcer l'industrie maritime. L'effet de synergie entre les diverses branches de l'industrie maritime (navigation, port, réparation, tourisme, offshore, recherche, pêche, hydrographie...) présentes dans ce cluster a véritablement renforcé la compétitivité de l'industrie maritime régionale.

On a donc pu dresser un tableau des principales initiatives menées au niveau régional, national mais aussi européen. Dans notre analyse, il nous importe **de mettre en avant le rôle que peuvent jouer les Régions** dans la mise en place d'une politique maritime européenne.

Qu'elles soient valorisées ou non, coordonnées ou non, soutenues ou non, **il existe de nombreuses initiatives au niveau régional** dans les divers secteurs du champ maritime. Ces initiatives constituent **un potentiel pour le développement maritime de l'Union Européenne** car les Régions apparaissent comme des territoires opérationnels, productifs, proches de la réalité maritime. Ce constat sur **la légitimité du niveau régional** à intervenir dans la gestion des affaires maritimes est d'ailleurs largement souligné par les Régions et les Etats dans leurs réponses aux questionnaires.

Si ces initiatives représentent un atout dans la mise en place d'une politique maritime européenne, **il faut néanmoins faire part des contraintes relevées par les Régions**. Des limites existent dans chaque secteur maritime et entraînent des difficultés dans la gestion des affaires maritimes.

III. Les difficultés rencontrées dans la gestion des affaires maritimes

III.1 Présentation des limites soulevées par les Régions

Tout comme le paragraphe précédent les graphiques suivants ont été élaborés à partir des réponses données par les Régions au questionnaire²⁹.

Si peu de régions ont explicitées avec détails leurs réponses sur les limites, elles ont cependant presque toutes données des éléments de réponse sur la manière dont ces difficultés pourraient être surmontées ou limitées³⁰.

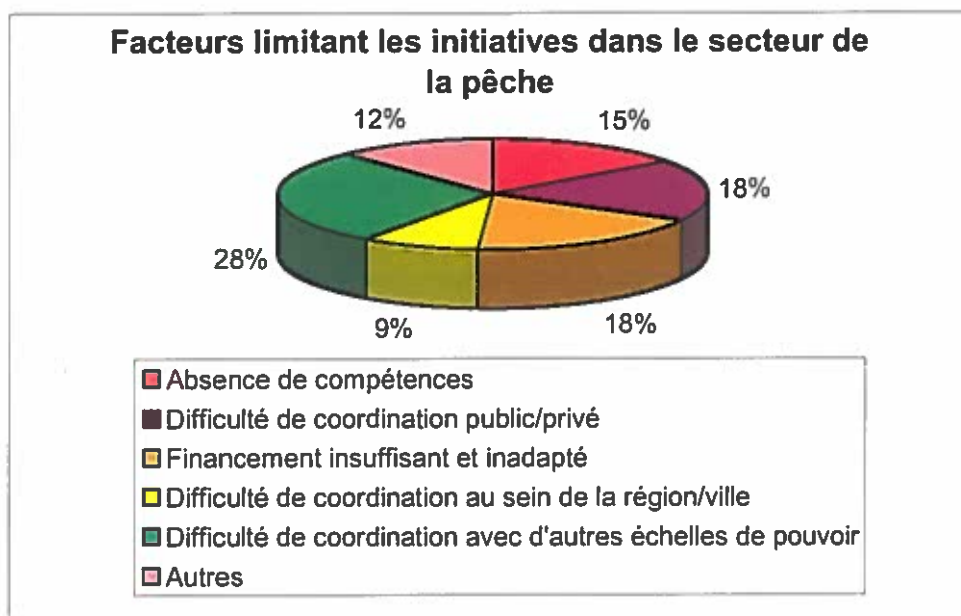
Voyons maintenant, secteur par secteur quels sont les principales caractéristiques des facteurs limitant les initiatives.

N.B : Ce paragraphe se fonde essentiellement sur l'analyse des questionnaires pour les Régions. Le questionnaire national ne permet pas d'obtenir de données sur les facteurs limitant les initiatives dans le domaine maritime. Néanmoins, quelques éléments apparaissent dans le questionnaire de la Task Force et plus particulièrement sur la question de la GIZC. Nous intégrerons donc ces données au moment venu.

²⁹ Source : Questionnaire réalisé par la CRPM et adressé aux régions membres du projet « Europe de la mer » - question 2.4 sur les facteurs limitants.

³⁰ Source : Questionnaire réalisé par la CRPM et adressé aux régions membres du projet « Europe de la mer » - question 2.5.

✓ Le secteur de la pêche, de l'aquaculture et de la transformation des produits de la mer :



Selon les Régions, les réponses sont assez différentes. **La difficulté de coordination avec d'autres échelles de pouvoir** apparaît comme le facteur le plus limitant. Sur ce point, certaines régions précisent que la difficulté de coordination existe pour les autorisations et les systèmes de surveillance et d'informations.

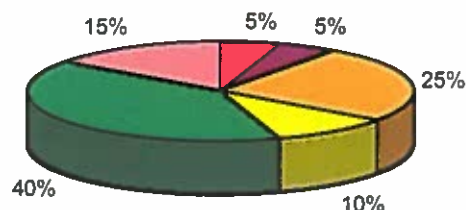
Le manque de financement apparaît comme le deuxième facteur limitant. Il est souligné par certaines régions le fait que les aides européennes (IFOP) et nationales ont diminué ces dernières années et que les aides sont souvent inadaptées aux nécessités locales. Ce facteur est exacerbé par le fait que le coût des investissements (ex : normes environnementales) est souvent trop élevé par rapport au profit réalisé.

Dans la relation secteur privé / publique, la coordination sur les projets est parfois difficile à établir (régions du sud de l'Europe, cette remarque n'est pas valable pour les régions nordiques).

Concernant les compétences, il est évoqué dans certains cas (régions portugaises) **une concentration des compétences au niveau national** d'où un manque de compétences pour le niveau régional (ex : certification des navires de pêche, formation professionnelles, domaine du tourisme maritime).

Enfin, **d'autres facteurs limitants** sont signalés tels que le problème des ressources en poisson, les courtes saisons estivales (régions nordiques), le cadre contraignant de la politique commune sur la pêche, les contraintes de la bureaucratie.

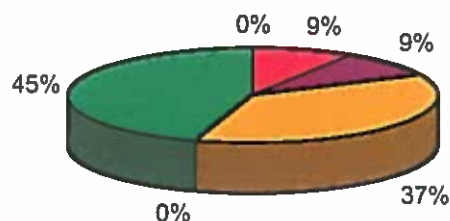
Facteurs limitant les initiatives dans le secteur de l'aquaculture



- Absence de compétences
- Difficulté de coordination public/privé
- Financement insuffisant et inadapté
- Difficulté de coordination au sein de la région/ville
- Difficulté de coordination avec d'autres échelles de pouvoir
- Autres

L'aquaculture est surtout concernée par **des problèmes de coordination avec les autres échelles de pouvoir** (autorisation d'activité par exemple). L'autre facteur limitant est le manque de financement (diminution des aides européennes et nationales, inadaptation aux nécessités locales). Enfin, **des facteurs plus spécifiques** apparaissent comme les conflits d'usage, la compétition internationale (ex : saumon suédois souffre de la concurrence norvégienne), la difficulté d'appliquer la législation nationale et européenne.

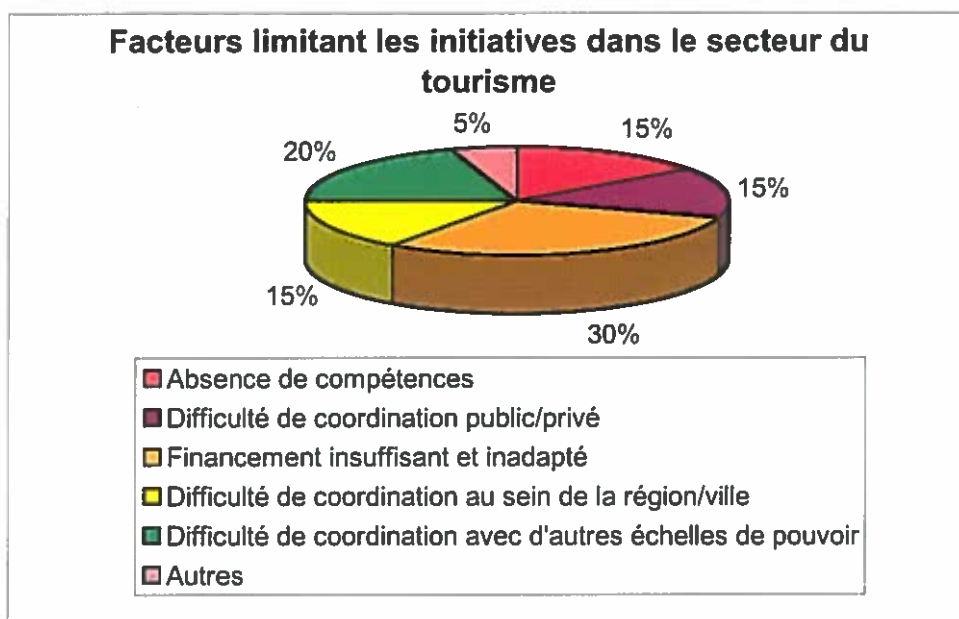
Facteurs limitant les initiatives dans le secteur de la transformation des produits de la mer



- Absence de compétences
- Difficulté de coordination public/privé
- Financement insuffisant et inadapté
- Difficulté de coordination au sein de la région/ville
- Difficulté de coordination avec d'autres échelles de pouvoir
- Autres

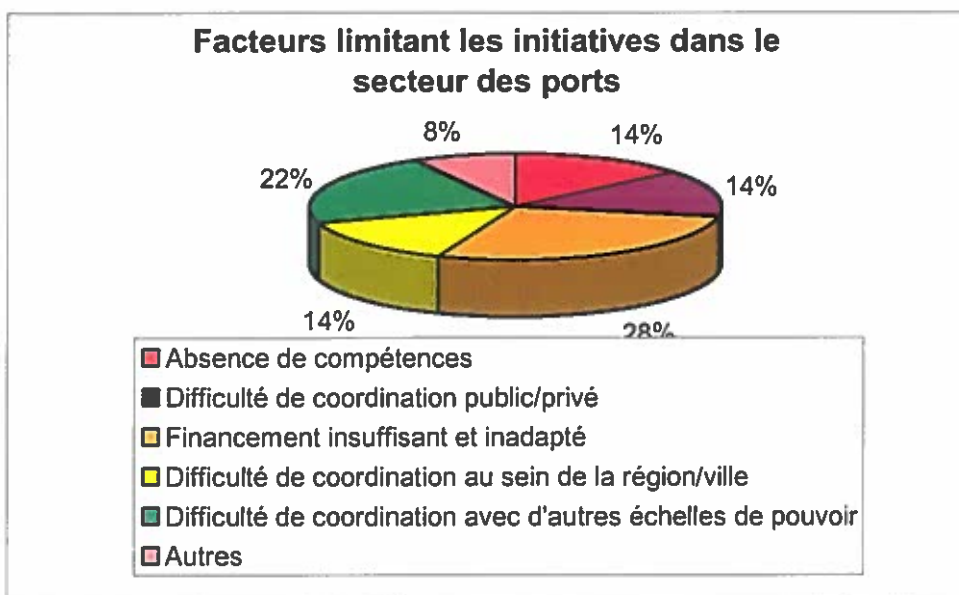
La difficulté de coordination avec les autres échelles de pouvoir et le manque de financement sont les facteurs limitant les plus importants dans le domaine de la transformation des produits halieutiques.

✓ Le secteur du tourisme :



Le problème du financement apparaît majoritairement comme la limite principale (30%). Peu de détails sont fournis par les Régions si ce n'est le problème de la centralisation des compétences au niveau de l'Etat (Portugal) qui empêchent le niveau régional d'exercer une véritable action. La Région Vasterbotten souligne que la multiplicité des petites compagnies privées empêche d'avoir des efforts communs au sein de la région.

✓ Le secteur des ports :



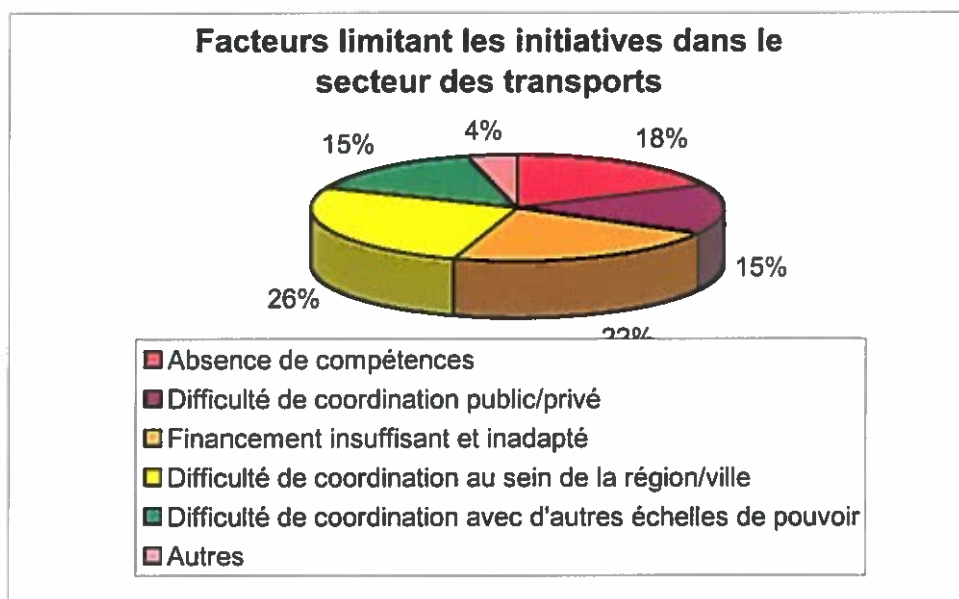
Le problème du financement est encore une fois la principale limite. **Plusieurs facteurs font que les financements sont insuffisants ou inadaptés pour le secteur des ports** : la nouvelle demande liée aux normes de sécurité maritime augmentent les coûts, les recettes propres sont insuffisantes, la concurrence est déloyale, les difficultés de mise en œuvre des fonds (notamment FEDER)...

Le second facteur limitant est la **difficulté de coordination** avec les autres échelles de pouvoir et plus particulièrement avec le niveau national.

Viennent ensuite **les difficultés de coordination au sein de la région**, entre privé et public et l'absence de compétences. Sur ce dernier point, la Région Centro souligne qu'il serait bon d'avoir une autorité leader au sein du port qui coordonnerait toutes les entités localisées dans les ports.

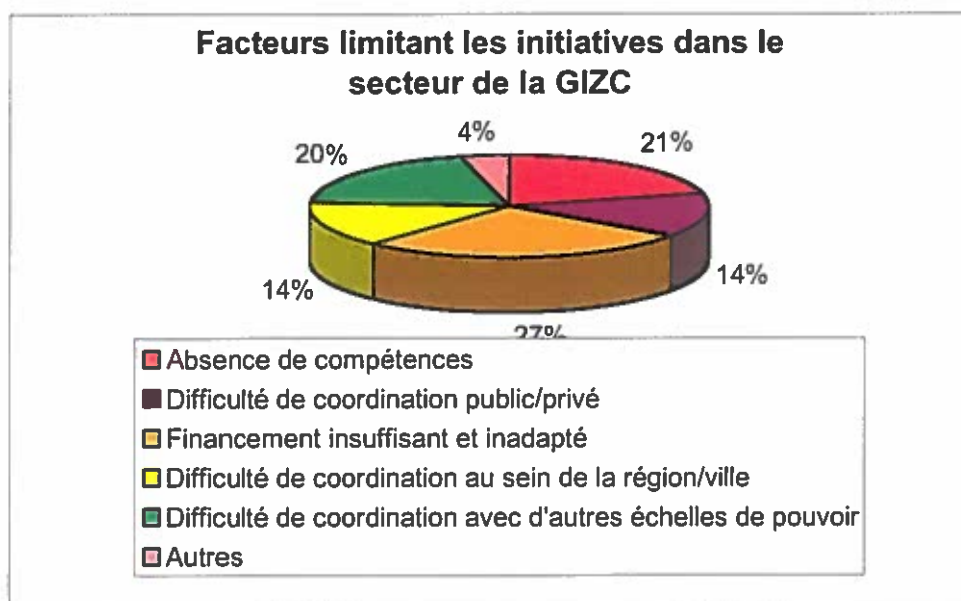
Quelques limites spécifiques sont citées comme le manque d'intermodalité, l'absence d'acteurs économiques puissants pouvant favoriser l'investissement dans les ports, le manque d'harmonisation au niveau européen des informations et indicateurs sur les ports et dans certains cas le manque d'une stratégie nationale pour système portuaire (ex : Portugal).

✓ **Le secteur des transports :**



La difficulté de coordination au sein des Régions (par exemple entre les secteurs liés au transport) et **un financement insuffisant et inadapté** sont les facteurs limitants les plus importants. De manière générale, il est souligné que la gestion des transports manque de coordination, notamment entre le niveau régional et national et que les Régions sont peu impliquées dans les prises de décision. Cela est également lié au manque de compétences des Régions dans le domaine de transports (ex : marchandises). Certaines limites plus spécifiques à certaines régions sont évoquées comme le climat rude de la mer Baltique (« ice-breaking »), les environnements fragiles (mers fermées de la Méditerranée et de la Baltique), l'éloignement des régions insulaires qui dépendent entièrement du transport maritime.

✓ Le secteur de la GIZC :



De manière générale, il est souligné par les Régions, mais aussi les Etats que si la GIZC est maintenant unanimement reconnue comme la meilleure approche pour traiter des affaires maritimes et de l'aménagement du littoral, **sa mise en œuvre reste néanmoins complexe en raison de la nature même du territoire concerné** (domaine public, espace de liberté notamment pour la navigation, enjeux stratégiques nationaux...).

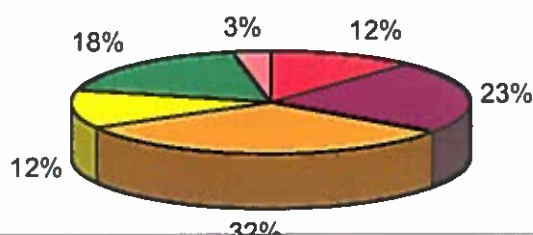
Le financement est dans ce secteur une limite importante. **Plusieurs aspects sont évoqués par les Régions** comme le fait que les subventions dans ce secteur ont toujours été historiquement faibles, qu'il manque un compromis à moyen et long terme et une vision intégrée et stratégique dans les programmes de financement. Les problèmes liés aux changements politiques (alternance) peuvent aussi limité les initiatives dans la GIZC.

Nous possédons assez peu de détails dans les réponses des régions sur cette question, en revanche nous avons plus d'informations sur la GIZC au niveau du questionnaire de la Task Force adressé aux Etats. **Voici donc quelques remarques faites par les Etats :**

- le manque de coordination au niveau européen
- l'absence de personnes désignées, en charge de la GIZC à l'échelle locale
- les zones environnementales spécifiques et très sensibles nécessitent des réponses plus adaptées et plus d'attention (mer Baltique, mer Wadden...)
- le problème de la pression croissante des activités humaines
- le manque d'évaluation par rapport à la gestion des activités coordonnées dans les estuaires et zones côtières
- l'insuffisance de l'approche globale dans les systèmes de GIZC
- manque d'approche participative (niveau local) dans la mise en place des stratégies nationales

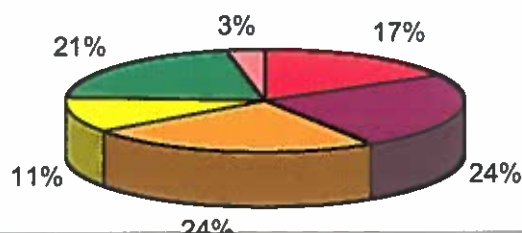
✓ Le secteur de la pollution marine et d'origine terrestre :

Facteurs limitant les initiatives dans le secteur de la pollution d'origine terrestre



- Absence de compétences
- Difficulté de coordination public/privé
- Financement insuffisant et inadapté
- Difficulté de coordination au sein de la région/ville
- Difficulté de coordination avec d'autres échelles de pouvoir
- Autres

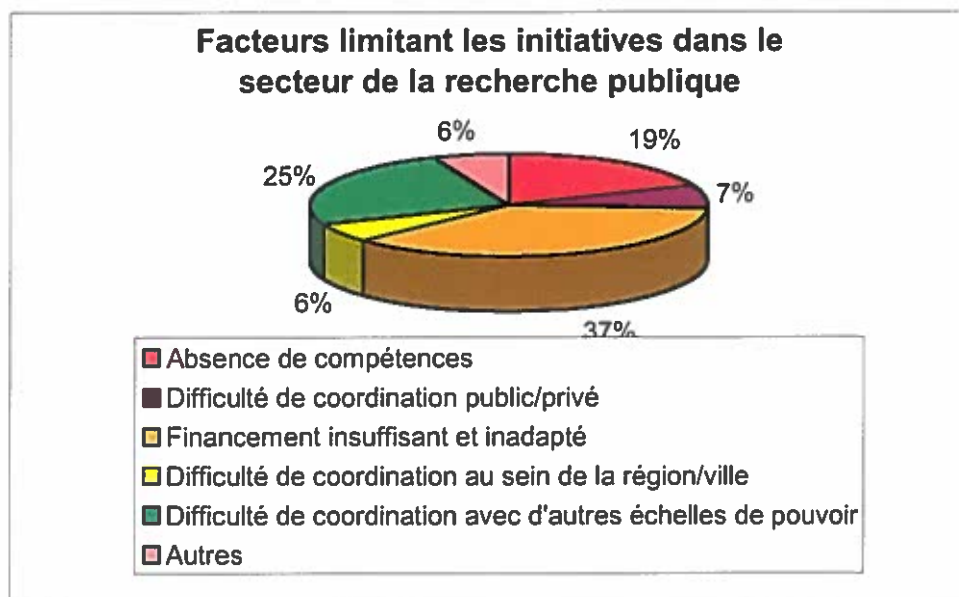
Facteurs limitant les initiatives dans le secteur de la pollution d'origine marine



- Absence de compétences
- Difficulté de coordination public/privé
- Financement insuffisant et inadapté
- Difficulté de coordination au sein de la région/ville
- Difficulté de coordination avec d'autres échelles de pouvoir
- Autres

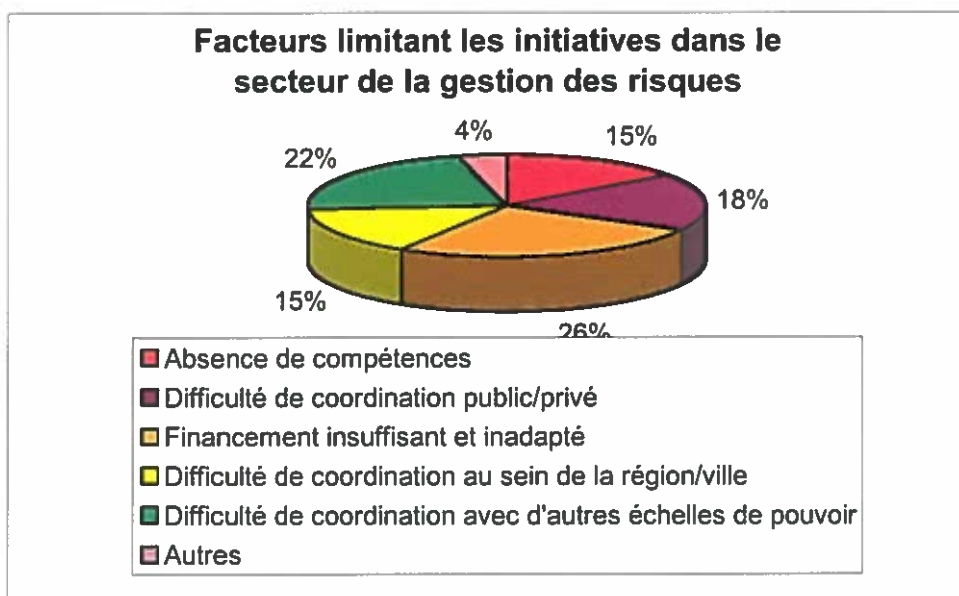
Le manque de financement est le facteur limitant le plus important, il est à cet effet précisé que les financements permettent d'accroître la connaissance dans ce domaine et donc de protéger d'avantage l'environnement. Concernant le problème de coordination entre le secteur public et privé, certaines régions font part de l'importance à avoir des programmes de collaboration intégrés, sur le long terme. Tout comme la GIZC, les initiatives en faveur de la protection environnementale peuvent être limitées par des raisons politiques.

✓ Le secteur de la recherche publique :



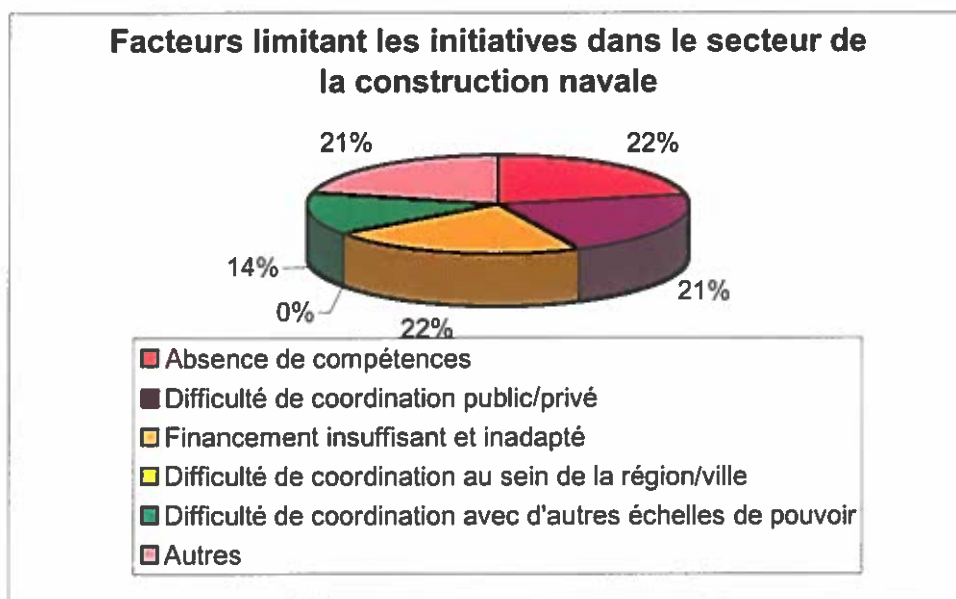
Le manque de financement et l'inadaptation des programmes de financement (tant à l'échelle européenne que nationale) sont les principaux facteurs limitants dans le secteur la recherche. Il est difficile d'évaluer les aires prioritaires pour le financement de la recherche. Or, ce secteur, comme le souligne de nombreuses régions est essentiel pour l'apport de connaissance.

✓ Le secteur de la gestion des risques :



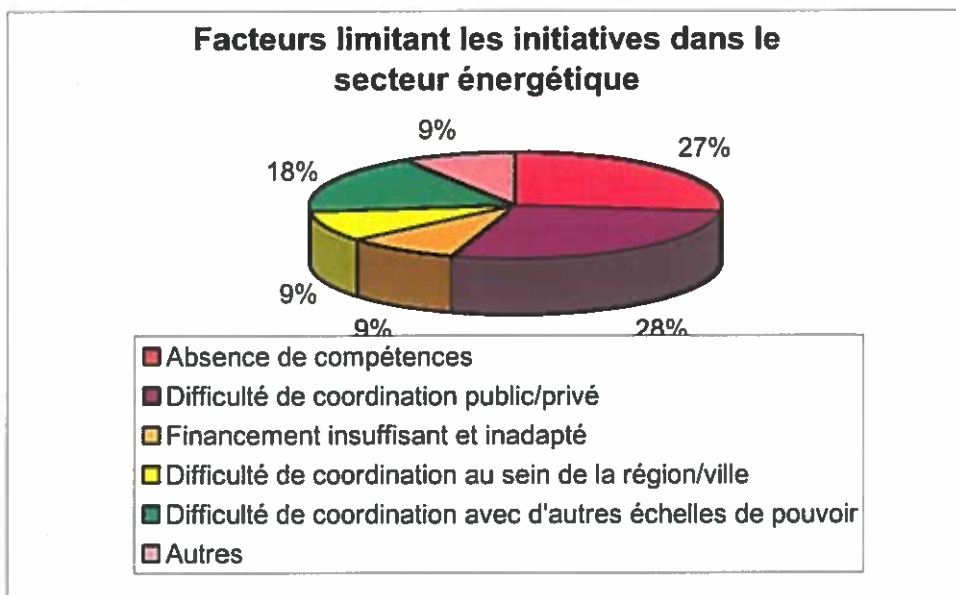
Aucune réponse ne nous permet de donner plus de détails concernant ce graphique qui met en avant le problème des fonds et le manque de coordination avec les autres échelles de pouvoir ou le secteur privé.

✓ Le secteur de la construction et réparation navale :



Les limites les plus importantes sont le **manque de financement**, la **difficulté de coordination entre le public et le privé** et d'autres facteurs comme la **compétition internationale** et une **conjoncture économique difficile**. Par exemple, les régions portugaises souffrent de la concurrence espagnole et les régions suédoises de la concurrence norvégienne (notamment sur les bateaux de pêche professionnelle). La nécessité d'une politique globale dans ce secteur est également soulignée.

✓ Le secteur énergétique :



Les limites les plus importantes dans le secteur énergétique sont la **difficulté de coordination entre le public et le privé** et l'**absence de compétences** au niveau régional.

Sur l'ensemble des secteurs liés au champ maritime, nous retrouvons généralement un facteur limitant commun qui est le financement inadapté et insuffisant. La difficulté de coordination entre le niveau régional et les autres niveaux territoriaux apparaît comme la seconde contrainte majeure puis vient la difficulté de coordination entre le secteur privé et public.

Généralement, le manque de coordination au sein de la Région n'est pas le facteur le plus limitant, à l'exception du secteur des transports. Enfin, soulignons que l'absence de compétences est également un facteur limitant mais pas dans la majorité des cas. Cette contrainte concerne surtout les transports, l'énergie, la GIZC, la construction navale, la pollution marine et la recherche.

Une fois le constat fait sur ces contraintes, il est intéressant de voir **quelles sont les principales idées évoquées par les Régions pour pallier les difficultés** et favoriser ainsi les initiatives dans le domaine maritime.

III.2 Comment surmonter ces limites ?

Le questionnaire adressé aux régions nous a permis de faire un relevé des suggestions faites par les Régions (voire les Etats dans certains cas) pour limiter les contraintes qui peuvent bloquer les initiatives maritimes³¹.

✓ **Accroître et mieux adapter les financements.** Cela passe par une simplification des programmes (concentration des moyens) et une meilleure définition des lignes prioritaires d'investissement. Enfin, les aides ne doivent pas se restreindre au financement de simples études mais également de véritables projets. Certaines remarques plus spécifiques soulignent le fait qu'il faut privilégier le financement de projet développant l'intermodalité (pour le transport); accroître les financements des plans de sécurité maritime (systèmes de surveillance, équipements et processus coûteux); et favoriser les subventions pour les projets de recherche.

✓ **Apport de compétences et de moyens appropriés au niveau régional.** Cela passe par un transfert de compétences du niveau national vers les Régions, par un véritable partage des compétences et une clarification du rôle chacun. Une bonne détermination et une coordination efficace des différents niveaux de pouvoir doivent permettre d'atteindre les objectifs nationaux et européens. Ce même, la participation/consultation du niveau régional dans les prises de décisions est nécessaire, notamment dans le secteur des transports et de la sécurité maritime ou de la GIZC.

✓ **Etablir une bonne gouvernance des affaires maritimes.** Quels en sont les moyens ?

- un meilleur échange des informations et des connaissances entre les différents niveaux territoriaux
- la multiplication des accords de coopération (ex : secteur des transports) internationaux et infranationaux
- limiter le cloisonnement entre les différents niveaux territoriaux
- faciliter la concertation et la coordination des différentes initiatives à tous les niveaux
- développer les relations entre l'Union Européenne et les différents niveaux infra régionaux (véritable partenariat UE-Etat-Région)

✓ **Simplifier et coordonner l'administration publique.** Dans de nombreux cas, la multiplicité des administrations (tant au niveau national que régional) augmente la bureaucratie et a pour effet de bloquer les processus décisionnels ainsi que d'accroître

³¹ Source : Questionnaire régional « Europe de la mer » réalisé par la CRPM – question 2.5 et questions 1.3.3 et 1.4.2 pour les transports et infrastructures maritimes.

les difficultés dans les activités de surveillance, de contrôle et d'évaluation. Une simplification des procédures administratives et la mise en place de critères et de mécanismes de coordination permettraient ainsi d'augmenter l'efficacité de la gestion des affaires maritimes. Dans certains cas plus spécifiques, il est précisé que l'administration doit se moderniser pour favoriser l'organisation des services et la coopération intersectorielle dans la prise de décisions.

✓ **Une approche intégrée** des affaires maritimes dans tous les secteurs (travail intersectoriel, intégration des informations...) et dans toutes les aires géographiques.

✓ **Une meilleure coordination entre les institutions publiques et le secteur privé.** Cela passe par la définition de programmes communs, intégrés et par un développement des échanges d'informations et de connaissances (ex : recherche, pêche, transports).

Certaines remarques n'ont été soulevées que par une ou deux régions. Même si elles ne concernent peut être pas toutes les Régions et Etats, elles nécessitent d'être mentionnées du fait de leur pertinence pour le projet.

✓ **Prendre en compte les spécificités régionales dans les politiques européennes,** ce qui passe par exemple par la valorisation des initiatives Interreg (permet une véritable gestion régionale des projets).

✓ **Au sein même des Régions, il est nécessaire d'avoir un leader** ce qui évite le déficit de gouvernance, le morcellement des compétences et la superposition des niveaux d'actions.

✓ **Prise en compte des volontés locales et des capacités des acteurs locaux** à se mobiliser et à développer des politiques de gestion concertée (large participation des citoyens).

✓ **Meilleure prise en compte des spécificités insulaires.** Le problème de l'isolement et donc de la dépendance par rapport au transport maritime est cité par toutes les régions insulaires membres du projet « Europe de la mer ». Cela nécessite d'avoir une approche spécifique pour ces aires géographiques particulières.

✓ **Formation et recrutement de personnel qualifié techniquement** (nécessité des ressources humaines).

✓ **Meilleure évaluation** des résultats et de l'efficacité.

✓ **Eviter le blocage des projets du aux alternances politiques.**

✓ **Elaboration de stratégies régionales pour les infrastructures et logistiques** (dans certaines régions, comme au Portugal)

✓ **Meilleure prise en compte des questions environnementales** même si cela doit entraîner des conflits avec les intérêts économiques. Essayer de trouver un équilibre de développement.

Comme nous venons de le voir, les initiatives ne manquent pas en matière de développement maritime. Leur ampleur et leurs conséquences sur le développement économique et territorial sont évidemment variées selon les moyens que possèdent les acteurs concernés et selon les échelles territoriales qu'elles touchent. Mais le fait est de constater qu'il y a une multiplicité d'initiatives qu'il convient désormais de coordonner et d'aborder de manière transversale. En effet, la forme même de notre exposé montre que les initiatives sont souvent abordées de manière sectorielle. Une politique maritime européenne pourrait fournir des priorités, des réglementations, des moyens... pour atteindre cet objectif. C'est de ce cadre européen que toutes ces initiatives menées ont besoin.

La coopération transfrontalière et internationale est également un outil adapté pour coordonner ces diverses initiatives car la mise en commun d'expériences, de savoir-faire et de moyens permet de rendre les projets liés au maritime beaucoup plus efficaces. C'est ce que nous allons voir maintenant en présentant les divers projets de coopération qui sont menés en Europe.

D. La coopération transfrontalière et internationale dans le domaine maritime en Europe

La lecture des questionnaires nous a permis de mettre en lumière un certain nombre de projets ou d'initiatives de coopération au sein de l'Union Européenne³². Ce paragraphe en présente les principales caractéristiques et donne de nombreux exemples dans chaque secteur maritime pour illustrer notre propos. Nous remarquerons que de nombreux projets de coopération sont des programmes INTERREG.

I. Les expériences de coopération maritime

I.1 La coopération dans le secteur des transports et des ports

LES PROJETS DE COOPERATION A L'ECHELLE DE L'OCEAN ATLANTIQUE

Dans le cadre du projet Interreg IIIB de l'Espace Atlantique, un des axes prioritaires concerne le développement des transports maritimes. Voici quelques projets menés dans cet espace atlantique. Pour visualiser l'espace concerné par les projets que nous présentons, il convient de se référer au paragraphe sur les commissions géographiques de la CRPM. Cf p 118

✓ Promotion du Short Sea Shipping dans l'Arc Atlantique (SSSAA)

Ce projet de coopération suit **les lignes directrices suivantes**:

- Identification des opportunités commerciales pour les transporteurs maritimes de l'Espace Atlantique avec l'analyse des caractéristiques du trafic routier
- Création d'un réseau d'information destiné aux opérateurs concernés (armateurs, opérateurs de lignes entreprises d'Import-export, transporteurs routiers et ferroviaires) afin de promouvoir la mise en œuvre de nouvelles lignes de cabotage

Les partenaires sont les suivants :

- Departamento de Transportes y Obras Publicas del Gobierno Vasco (ES)
- Autoridad Portuaria de Pasajes (ES)
- Autoridad Portuaria de Bilbao (ES)
- Consejo Economico y Social Vasco (ES)
- Conseil Régional de Poitou-Charentes (FR)
- Conseil Régional d'Aquitaine (FR)
- Gloucestershire County Council (UK)
- Autoridad Portuaria de Gijón (ES)
- Autoridad Portuaria de Vigo (ES)
- Port de Leixoes (PT)

✓ Le projet ATMOS (Atlantic Arc Motorways of the Sea)

Pour concentrer les flux de fret sur quelques itinéraires logistiques à vocation maritime, il est nécessaire d'avoir une base maritime bien réelle (le cabotage européen, SSS). Le transport « **port à port** » est un élément fondamental du « **transport porte à porte** ».

³² Source: Questionnaire régional réalisé par la CRPM – question 3 / Questionnaire national CRPM + Questionnaire Task Force adressé aux Etats membres.

Ainsi, le principe du projet ATMOS est de **stimuler la mise en oeuvre de lignes SSS** et de les intégrer dans les futures Autoroutes de la mer.

L'idée centrale du projet est qu'il ne sera possible d'augmenter la capacité des pays de l'Union à transporter des marchandises par voie maritime dans le respect de la qualité de vie et de l'environnement qu'à la condition que les agents économiques et sociaux, particulièrement ceux qui se trouvent tout au long de la chaîne logistique (transport routier, ferroviaire et maritime), travaillent ensemble.

Les activités menées sont les suivantes :

- **Activité 1** : Inventaire et évaluation générale des infrastructures, moyens techniques et procédures afin de déterminer les améliorations précises pour le développement de l'activité du transport maritime « porte à porte » dans l'aire d'influence de l'étude.

- **Activité 2** : Travail de compilation d'information et d'études de l'offre et la demande de transport et de la sensibilité au changement de mode (coûts/temps/mode) de la part des compagnies de charge et de réception de marchandises dans les zones des partenaires. L'étude sera réalisée du point de vue du développement du transport SSS et de leur intégration dans les Autoroutes de la Mer.

- **Activité 3**: Définition et conception de lignes de transport 4S+MOS et des infrastructures nécessaires d'un point de vue portuaire. Définition et description dans leurs grandes lignes des caractéristiques spécifiques des unités de transport maritime dans chacune des routes proposées.

- **Activité 4**: Elaboration d'un outil informatique favorisant un meilleur accès des clients potentiels au système de transport maritime et fournissant un outil pratique d'aide à la commercialisation des services de transport maritime. Dans cette activité on développera une application On Line « Plataforma de Infocotización » qui offrira aux utilisateurs des renseignements sur des routes, des temps, des coûts et des services de transport maritime, ainsi qu'une simulation virtuelle de fréquences et des routes entre ports.

- **Activité 5**: Projet pilote : Définition et élaboration d'un projet intitulé « Application de cas d'aménagement de la côte Atlantique/Cantabrique dans la perspective du SSS ».

- **Activité 6**: Diffusion des informations, outils et résultats obtenus aux utilisateurs et bénéficiaires potentiels du projet (particulièrement, les membres de la communauté portuaire, les entreprises de navigation, les entreprises de construction navale, les armateurs, les chargeurs et d'autres entités publiques ou privées).

En même temps qu'était approuvé ATMOS, le **projet PLACA 4S (Sustainable Short Sea Shipping "4S")** était lui aussi approuvé dans le cadre du programme INTERREG IIIB Sudoeste.

Le partenariat PLACA 4S est semblable à celui de ATMOS, mais le chef de file est l'Autoridad Portuaria de Gijón. Dans le projet PLACA 4S, Portos de Galicia figure au titre de partenaire comme les autres.

Compte tenu **des ressemblances entre les deux projets ATMOS et PLACA 4S** et de la coïncidence entre les partenaires, les chefs de file des deux projets, Ente Público Portos de Galicia et Autoridad Portuaria de Gijón, ont décidé la coordination des activités prévues dans les deux projets avec l'objectif de **créer des synergies et d'économiser des coûts**.

LES PROJETS DE COOPERATION EN EUROPE DU NORD

✓ Le projet Intrasea en mer Baltique

C'est un projet de coopération interrégionale en Mer Baltique **pour le développement des voies navigables intérieures** (canaux) qui réunit la Pologne, la Finlande, la Lituanie, la Russie, la Suède, l'Allemagne. Les objectifs sont : le développement de la politique européenne des transports sur voies navigables intérieures, le

développement d'outils de justification économique et environnementale pour les projets d'infrastructures, le développement d'un aménagement du territoire intégrée, l'établissement d'un réseau de coopération transfrontalière entre les voies navigables intérieures européennes, et le développement des possibilités d'utilisations de ces voies pour le tourisme.

✓ **En Mer du nord, il existe de nombreux projets inclus dans le programme de financement « Interreg North Sea Program » :**

Le Northern Maritime Corridor (NMC) est un projet financé par les programmes « North Sea Programme » et « Northern Periphery Programme ». Il vise à développer un corridor qui partirait du Nord de la Norvège et du Nord Ouest de la Russie et qui développerait les connections avec les zones côtières de la Mer du Nord et la « Northern Periphery ». 20 régions de huit pays participent au projet (Allemagne, Pays Bas, Belgique, Ecosse, Iles Faeroe, Islande, Greenland, Suède, Norvège). La vision du projet est de développer un transport efficace et durable, établissant des connections avec les zones côtières et valorisant le développement régional (clusters maritimes) des Régions de la Mer du Nord et de la « Northern Periphery Area ».

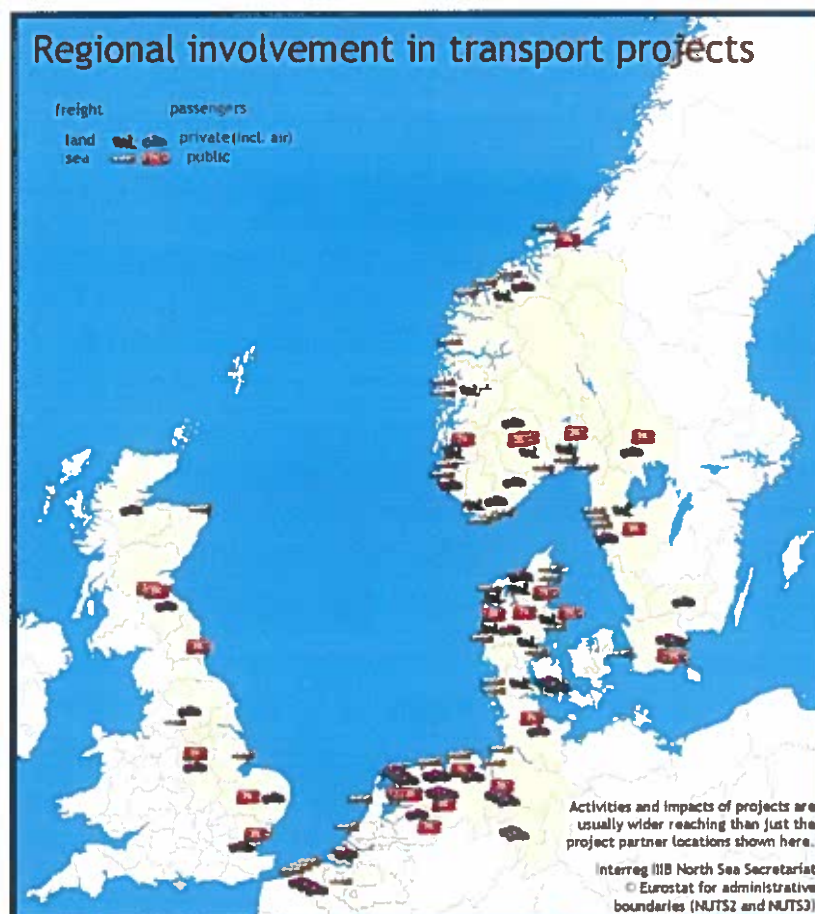
Le projet « NMC II – MotorWay of the Northern Sea » doit permettre d'attirer les cargaisons venant de route vers le corridor maritime du Northern, l'ambition à long terme étant de définir une autoroute de la mer qui ferait le lien entre les autoroutes de la mer Baltique et de l'Europe de l'Ouest. Vingt régions de huit pays sont concernées par le projet.

Le projet « Nordic Transportpolitical Network », crée en 1998, rassemble 14 régions scandinaves et 3 régions allemandes. Il vise à un développement régional à travers l'usage raisonné des corridors de transport (marchandises) dans une optique de développement durable. Le réseau lie les Régions scandinaves de l'ouest avec les marchés d'Europe Centrale. Les premières expériences doivent servir de base pour améliorer la connaissance et améliorer les nouvelles initiatives. L'ambition est non seulement d'engager dans le projet les administrateurs et les politiciens mais également les acteurs économiques.

Le projet « Network of Regional Maritime Competence Centres » qui est une stratégie maritime régionale pour promouvoir le transport intermodal et les réseaux au sein de la mer du Nord. Le projet vise à s'appuyer sur les compétences de logistiques et les marchés des régions impliquées.

Le programme « Sustainable Accessibility between Hinterlands and Gateways around North Sea » est un exemple de projet qui valorise le développement durable des interconnexions en rendant les portes d'entrée plus accessibles depuis leurs « hinterlands ». Cela inclut autant le transport de biens que de passagers et prend en compte toutes les villes et cités portuaires, qu'elle que soit leur taille. Les petites municipalités dans les arrières pays sont donc prises en compte dans ce projet.

Ci-dessous, une carte présente l'espace maritime de la mer du Nord sur lequel ces différents projets liés aux transports sont réalisés.



Source : <http://www.interregnorthsea.org/project-details.asp?id=1-16-31-7-502-02>

PROJETS DE COOPERATION DANS DES SOUS ENSEMBLES MARITIMES

✓ Le projet PIRENE II

Le projet PIRENE II s'attache à donner une continuité et à élargir les premières conclusions déjà atteintes avec PIRENE, afin de réaliser les études nécessaires permettant de définir avec précision les besoins à satisfaire, en vue de la mise en place de la **Traversée Centrale des Pyrénées**.

Ce projet trace les **grandes lignes d'un projet de coopération transnationale, auquel contribuent les institutions régionales ci-dessous :**

- Gouvernement Autonome d'Aragon, coordinateur du projet.
- Conseil Régional de Midi-Pyrénées.
- Direction Régionale de l'Équipement de Midi-Pyrénées.
- Conseil Régional d'Aquitaine.
- Direction Régionale de l'Équipement d'Aquitaine.
- Conseil Régional du Limousin.
- Commission de Coordination de la Région d'Alentejo.
- Generalitat Valenciana.
- Junta de Castilla-La Mancha.
- Junta de Extremadura.

D'autres organismes participent au projet tels que la SNCF, le RFF (gestionnaire des infrastructures ferroviaires françaises), le REFER, la PLAZA, Plate-forme

Logistique de Saragosse, le port de Sines et EUROCENTRE, Plate-forme Logistique de Toulouse

Les axes d'intervention sont les suivants :

- Axe I : Echanges Nord-Sud avec deux actions :

Action 1 : Renforcer le dispositif de coopération, d'observation et d'étude (Pilote: DRE Midi-Pyrénées) par le biais de l'Observatoire des trafics

Action 2 : Analyser les chaînes de transport et promouvoir l'intermodalité (Pilote: CR Limousin) :

- Axe II : Réseaux d'Infrastructures avec deux actions :

Action 3 : Possibilités de gestion des infrastructures routières pour les rapports Nord-Sud dans un contexte de saturation (DRE Aquitaine) :

Action 4 : Interconnexion des réseaux du Sud-Ouest européen au service du développement des infrastructures de la péninsule ibérique et Traversée Centrale des Pyrénées (Pilote : Gouvernement d'Aragon et CR Midi-Pyrénées).

✓ **Le projet Finesse**

Ce projet est une coopération entre **des autorités régionales de Belgique, France et de Grande Bretagne**. Il met l'accent sur les potentialités du transfert de fret depuis la route vers le rail ou la mer, valorisant ainsi **le principe de durabilité et les services intermodaux** pour chaque région impliquée.

Ce partenariat doit informer et influencer les prises de décisions politiques tant au niveau régional que national ou européen.

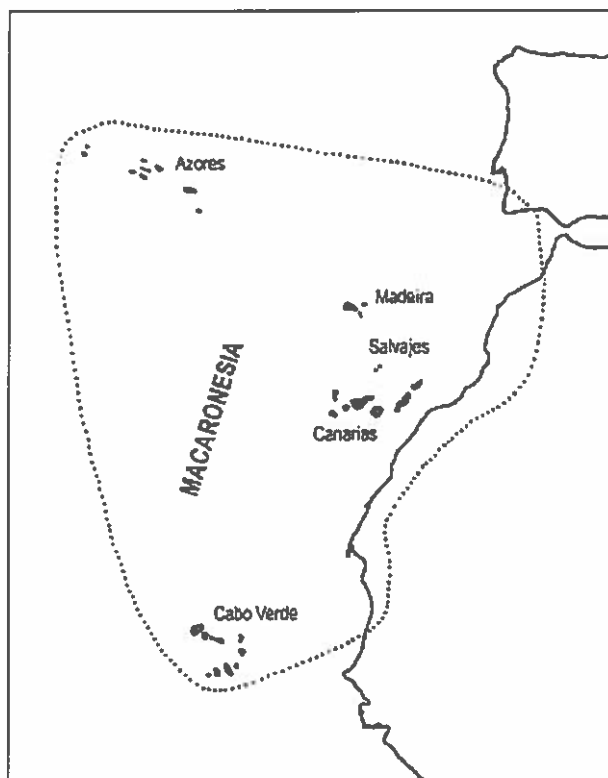
Le projet est menée par l'Agence **"South East of England Regional Development"** – SEEDA et implique les ports de Douvres, Calais, Dunkerque, Boulogne et Zeebrugge, ainsi que les trois autorités régionales de Kent, du Nord pas de Calais, des Flandres ouest et le conseil du district de Douvres.

✓ **Les projets de coopération (INTERREG IIIB) entre les archipels Madeira, Açores, Canaries**

Le projet MACAIS vise à développer **un système automatique pour la navigation maritime** en Macaronésie, en accord avec les normes de la convention SOLAS. Cela permet une meilleure navigation et une meilleure opérationnalité des ports, en tant qu'élément essentiel du système de sécurité maritime.

Le projet CLIMAAT met en place **un système de surveillance et de suivi** des paramètres météorologiques et océanographiques afin d'atteindre une meilleure navigation et de fournir des indicateurs de référence pour la construction des infrastructures portuaires (aléas climatiques).

La carte ci-dessous nous montre la zone sur laquelle s'étendent ces projets.



Source : <http://www.eramac.org/>

✓ Le projet ATLANTIC LOGISTIC

Il concerne les transports et la logistique et doit faciliter les échanges de produits en Macaronésie. Des résultats ont déjà été obtenus avec la création de liaisons entre les régions de Macaronésie.

✓ Le projet NAVEGUA

Ce projet qui rassemble l'Algarve et l'Andalousie vise à améliorer l'accessibilité maritime et notamment les conditions de navigation, d'abordage et de réhabilitation des rivages de la rivière Rio Guadiana.

1.2 La coopération dans le secteur de la gestion des risques

✓ Le projet Interisk (Méditerranée, Balkans)

Le projet «Interisk » (Interegional telematic network for the management of risks in the Balkan and South Mediterranean area) prend en compte autant **les risques environnementaux que les risques de pollution de l'eau, les risques météorologiques, les risques industriels mais aussi les risques pour les humains**. C'est un projet transversal de coopération dans les Balkans et le sud de la Méditerranée.

Il regroupe la Crète, le FYROM, la Région PACA, la Région ArgYROKASTRO, la Région Central Macédonia et la ville de Star Dojran (cf carte ci-dessous).



Source : <http://interisk.imbc.gr/>

✓ Le projet safety@sea (Mer du Nord)

Ce projet mené par les administrations côtières de Norvège, rassemble plus de **20 organisations (6 pays différents)** qui désirent améliorer la **sécurité dans la Mer du Nord**. L'objectif est de stimuler les gouvernements nationaux, régionaux et locaux à coopérer pour trouver une stratégie commune et des méthodologies efficaces pour réduire les risques et l'impact des accidents.

Face aux défis liés à l'augmentation du trafic (et donc des risques d'accidents) dans cette aire géographique et liés au nouveau développement du secteur offshore, Safety@sea apporte une solution avec **une approche transnationale**.

Les résultats attendus sont les suivants :

- évaluer les risques liés au transport de pétrole
- améliorer la navigation grâce aux nouvelles technologies
- améliorer les procédures préventives en cas de catastrophes pétrolières
- prévoir les risques liés aux installations offshore
- améliorer la coordination des centres de sauvetage
- accroître la connaissance sur les mesures de sécurité

Ce projet est également une coopération dans le domaine de la pollution marine.

1.3 La coopération dans le secteur de la pollution marine

✓ Le projet GMES (Europe)

Cf paragraphe sur les initiatives pour la lutte contre la pollution marine p ???????

✓ Le projet EROCIPS (Arc Atlantique)

EROCIPS (Emergency Response to Coastal Oil, Chemical and Inert Pollution from Shipping) rassemble 15 partenaires couvrant les **cinq pays européens de la façade Atlantique** : l'Irlande, le Royaume-Uni, la France, l'Espagne et le Portugal.

Ce projet européen de coopération cherche à développer une méthodologie, des outils et techniques communs, transnationaux et transférables dans l'ensemble de l'Union

européenne, concernant la **réponse à apporter aux accidents de pollution côtière**, dans le but de favoriser la **durabilité des systèmes de transport maritime**.

EROCIPS est la première initiative transnationale qui se consacre aux **besoins des collectivités territoriales** pour aboutir à une approche intégrée de la réaction d'urgence aux accidents de pollution côtière.

EROCIPS constitue un **mécanisme d'échange des pratiques recommandées** et un mécanisme de développement de solutions à des problèmes réels, spécifiques à l'élimination de la pollution maritime locale/régionale.

Pour atteindre ces objectifs, les partenaires européens doivent mettre en commun les informations sur la situation existante le long de leur littoral, sur les outils et techniques disponibles et utilisables.

Ils doivent également assurer l'élaboration de plans communs de réponse aux incidents de pollution côtière, à l'intérieur et à l'extérieur de leur zone.

Les partenaires travaillent en ateliers thématiques et rassemblent des informations sur:

- Les scénarios de pollutions potentielles et les risques associés
- Les stratégies de nettoyage
- Les systèmes de modélisation régionaux pour prédire la direction des nappes de pétrole
- Les ressources de lutte contre la pollution
- Les systèmes de gestion
- Les outils d'information et de formation pour les décideurs et les intervenants
- Les protocoles environnementaux

EROCIPS produira les résultats directs suivants :

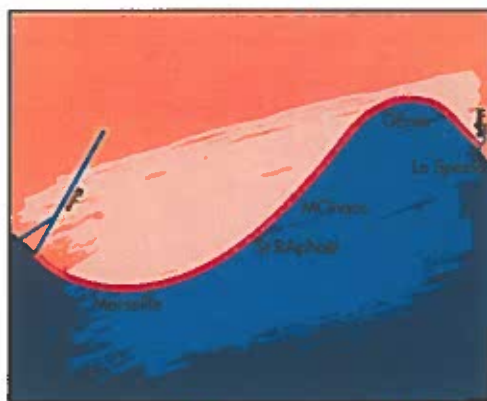
- La mise à disposition, pour une grande partie de la côte atlantique, d'études de risque, de modèles d'anticipation de pollution, d'analyses de sensibilité environnementale et de systèmes de gestion des informations géographiques (SIG), qui faciliteront une intervention d'urgence efficace.
- Un réseau d'expertise et d'équipements, qui sera disponible instantanément en cas d'urgence.
- La connaissance collective de la pollution et des plans d'urgence, qui sera développée grâce à des modules de formation et de sensibilisation.

✓ **L'accord RAMOGE (Espace Méditerranée)**

L'Accord RAMOGE signé en 1976 est l'instrument dont se sont dotés les **gouvernements Français, Monégasque et Italien** pour faire en sorte que les zones maritimes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, de la Principauté de Monaco et de la Région Ligurie constituent **une zone pilote** de prévention et de lutte contre la pollution du milieu marin.

La zone géographique de l'Accord s'étendait initialement de Saint Raphael à l'Ouest, à Monaco, et vers l'Est à Gênes, d'où le nom de RaMoGe constitué des premières syllabes des noms de ces trois villes.

Cette zone (cf carte ci-dessous) a été élargie et s'étend désormais de Marseille à La Spezia et plus précisément de l'embouchure du Grand Rhône à l'Ouest, à l'embouchure de la rivière Magra à l'Est.



Source : <http://www.ramoge.org/>

L'Accord RAMOGE représente **un instrument de coopération scientifique, technique, juridique et administrative** où les trois États arrêtent ensemble les actions à conduire pour une gestion intégrée du littoral. Dans le cadre de cet accord, de nombreuses activités visant à harmoniser les méthodes d'analyse et de travail, à améliorer la connaissance du milieu marin et côtier et à sensibiliser le public au respect de l'environnement ont été réalisées.

Le Gouvernement de la République Française, le Gouvernement de la République Italienne et le Gouvernement de Son Altesse Sérénissime le Prince Souverain de Monaco sont soucieux de **préserv**er la **qualité des eaux du littoral méditerranéen**, d'en prévenir autant que possible la pollution et d'en améliorer l'état actuel, et sont désireux de renforcer la collaboration locale instaurée dans ce domaine entre les administrations des trois Gouvernements.

✓ **Le projet « New Hanseatic League of Sustainable Ports and Cities » (mer Baltique)**

Ce projet vise à **réduire les émissions polluantes provenant des navires dans les ports de la mer Baltique** (des études scientifiques ont révélé que les rejets dans les ports étaient en majorité liés à ceux des navires). Le projet rassemble 17 partenaires de 11 ports baltiques et est menée par la ville de Lübeck. Afin de résoudre ces problèmes, **une approche intégrée est développée entre les villes, les ports et des experts** (transport maritime, protection environnementale, énergie, aménagement du territoire, compagnies privées de navigation). Des mesures sont prises pour réduire ces émissions, par exemple la collecte des déchets et les vidanges doivent être réalisées par des installations qui possèdent des normes environnementales en accord avec les objectifs de réduction d'émissions.

✓ De manière générale, il faut souligner **l'action menée en Mer Baltique et Mer du Nord dans le domaine de la pollution marine**. Les nombreux accidents qui ont déjà eu lieu dans ces zones maritimes a permis de développer **une capacité de réaction des Etats** face à ces problèmes environnementaux. Cette lutte contre la pollution a besoin de moyens considérables qui implique la mise en place d'accords bilatéraux et transfrontaliers. Cette coopération (échanges d'informations et de savoirs faire, méthodes communes de surveillance, opérations communes...) s'avère être très efficace pour ce qui touche aux problèmes liés aux déversements de pétrole en mer, au secours et assistance (SAR), au « ice-breaking » (ex : mer Baltique où le climat froid représente un véritable défi par rapport à l'accessibilité des infrastructures et la sécurité maritime)... On a pu observer **des résultats satisfaisants dans la sécurité maritime, notamment en cas de situations d'urgence** où la coordination porte vraiment ses fruits. Mais les Etats soulignent le fait qu'il faut intensifier les efforts, étendre les ressources disponibles et bénéficier d'une véritable reconnaissance

européenne sur ces expériences. D'autres tâches doivent aussi être accomplies comme la réduction du coût de la pollution, des capacités de remorquages plus efficaces.

1.4 La coopération dans le secteur de la pollution d'origine terrestre

Si les projets de coopération pour lutter contre la pollution marine s'appliquent de manière générale à des échelles territoriales larges, on peut remarquer que **pour la pollution d'origine terrestre, les territoires concernés sont beaucoup plus restreints**. On a par exemple des coopérations entre deux Régions comme entre l'Algarve et l'Andalousie ou bien encore entre la Central Macédonia et une région bulgare (observation de la qualité de l'eau de la rivière Strymona).

Néanmoins, on peut citer le projet ICREW, qui touche une échelle plus vaste qui est l'espace atlantique.

✓ Le projet ICREW (Improving Coastal and Recreational Waters)

Ce projet vise à **améliorer de manière durable les eaux de baignade et les sites récréatifs, tant sur les zones côtières que sur les zones intérieures**.

Dix neuf organisations sont impliquées dans le projet, de différents pays : Grande Bretagne, France, Portugal, Espagne et Irlande. Les partenaires incluent des universités, des instituts de recherche, des associations, des institutions publiques et des entreprises privées. Le projet est mené par l'Agence de l'Environnement de Grande Bretagne.

Le projet prend en compte les **normes préconisées par la Directive Cadre sur l'eau** en ce qui concerne les eaux de baignade. Il est également préconisé de prendre des mesures pour **lutter contre les rejets agricoles** dans les rivières et sur les côtes. A cet effet, des outils communs pour surveiller et réduire la pollution d'origine terrestre sont mis en place par les partenaires d'ICREW afin de répondre aux normes européennes.

Les résultats attendus doivent permettre une gestion durable des eaux de baignade, une amélioration environnementale et par conséquent apporter des opportunités de développement pour le tourisme et l'investissement économique qui constituent également des objectifs centraux du projet ICREW.

Des actions pilotes sont mises en place autour des thèmes suivants :

- Etudes de données et prise d'échantillons
- Résoudre les problèmes de pollution diffuse
- Lutte contre la pollution des sources
- Qualité des eaux de baignade
- Identification des sites aquatiques récréatifs
- Solutions durables pour l'épandage agricole
- Compréhension et gestion des algues

1.5 Le secteur de la GIZC :

La GIZC apparaît comme **un domaine privilégié de coopération**, où les Régions ont un rôle important à jouer. Nous présentons ici quelques exemples de projets INTERREG mis en place en Europe occidentale.

✓ Le projet CoastAtlantic

Le projet CoastAtlantic consiste à **promouvoir le développement durable des zones côtières d'un point de vue social, économique et environnemental** à travers la

mise en œuvre de stratégies intégrées de planification spatiale et l'application de modèles de gestion adéquats.

Les partenaires proposent de **poser les bases d'une première vision intégrée de la gestion de la côte atlantique**. Cette vision doit permettre d'identifier les spécificités de ce domaine. Elle doit servir de **réfèrent méthodologique** au développement de stratégies et d'actions administratives futures et favoriser l'implication et des organismes en contact direct avec les problématiques côtières dans le processus de prise de décision.

Les résultats préliminaires attendus sont la gestion de l'information (développement des Systèmes d'Information Géographiques) ; une bonne gouvernance (articulation niveau national et régional/local, coopération transfrontalière, aménagement du territoire) ; une implication de toutes les parties prenantes concernées par la GIZC (établir les lignes directrices de leur implication).

L'idée de base du projet suppose que **chaque partenaire** (cf carte ci-dessous) **se spécialise** et développe des actions relatives à l'une ou l'autre des thématiques qui représentent des aspects clés de la GIZC. **Ces actions thématiques sont :**

L'accès côtier (coordinateur NASC-Irlande)

La patrimoine naturel (coordinateur Lisboa)

Les interdépendances urbano-rurales (coordinateur Alentejo)

L'héritage culturel (coordinateur Galicia)

Les actions transversales sont :

Les Systèmes d'Information Géographiques (coordinateur Huelva)

La participation des acteurs concernés (coordinateur Severn)

La Gouvernance (coordinateur Highlands)

La diffusion et communication (coordinateur Gironde)



Source : <http://www.coastatlantic.org/>

✓ Le projet SAIL II (Schéma Intégré d'Aménagement du Littoral)

La GIZC est défini comme un **procédé dynamique** pour promouvoir le développement durable des zones côtières. Le partenariat SAIL a été formé pour atteindre cet objectif

de gestion durable du littoral. Il concerne **le littoral et les communautés du SNSA** (Southern North Sea Area) et est représenté par 4 Etats membres frontaliers de la Mer du Nord : Essex, Kent, Nord Pas de Calais, West Flanders et Zeeland (carte ci-dessous).



Source : <http://www.sailcoast.org/story.shtml>

Le premier projet SAIL fut financé par le programme INTERREG IIC. Les premiers résultats ont abouti à l'élaboration d'un **schéma de travail pour la gestion intégrée des côtes**. Les partenaires ont développé **des projets locaux** constituant désormais une approche de GIZC à l'échelle de tous les territoires des partenaires.

Malgré les résultats positifs acquis, le rapport final a souligné les déficits structurels, administratifs, de procédures et d'informations qui entraînent des déséquilibres territoriaux entre la côte et l'arrière-pays et qui contribuent à une dégradation continue de l'environnement naturel des zones côtières du sud de la mer du Nord.

A cet effet, **les partenaires ont décidé de prolonger l'initiative SAIL afin de répondre à ces problèmes et enjeux**. SAIL II est financé par le programme INTERREG III B et doit amener à la création d'une véritable plate forme de coopération, d'échanges, de débat sur ce territoire, impliquant une large participation.

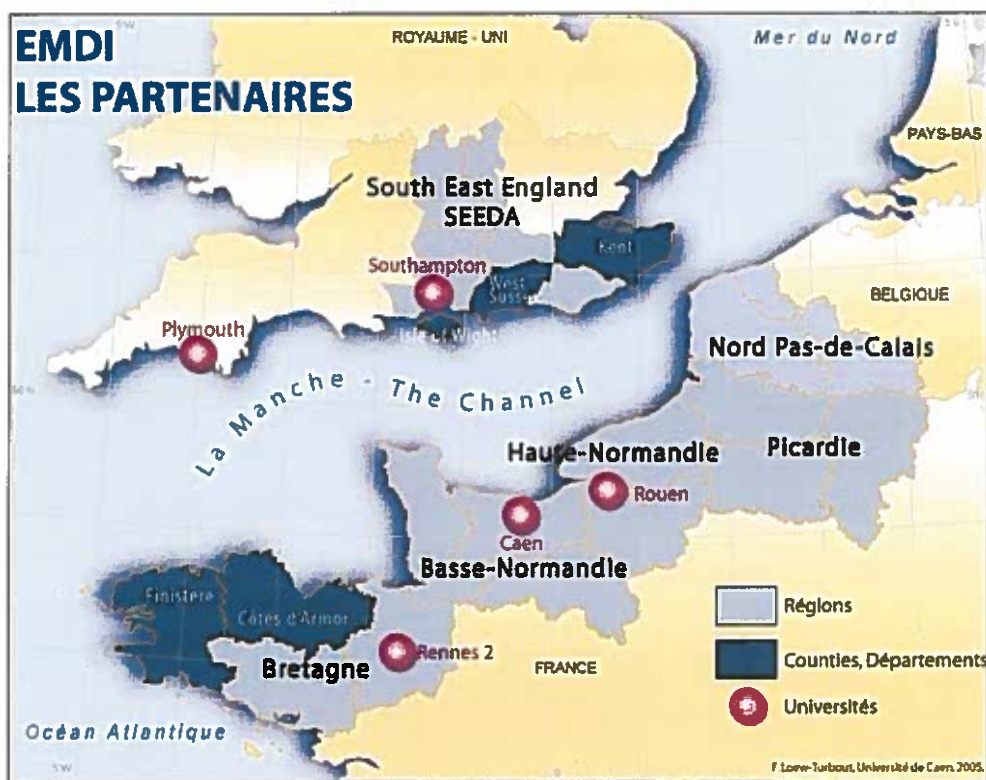
Un forum est tenu chaque année entre les partenaires afin de mettre en lumière les projets, les idées, les études et les projets réalisés.

A une échelle plus fine (coopération interrégionale entre deux pays), on peut citer le projet EMDI et le projet « Agenda régional 21 », présentés ci-dessus.

✓ **Le projet EMDI**

Développé dans le cadre du programme de coopération INTERREG IIIB de l'Europe du Nord-Ouest, le projet EMDI « **Espace Manche Development Initiative** » a pour ambition de développer et renforcer les **coopérations franco-britanniques transmanche**.

Ce projet est né d'une volonté politique affirmée au sein du partenariat Arc Manche et de la conviction que la Manche, mer la plus fréquentée du monde et espace de multiples usages, constitue la **bonne échelle pour répondre de façon pertinente à un ensemble d'enjeux stratégiques communs**.



Source : <http://www.emdi.certic.unicaen.fr/>

Ce projet prévoit :

- l'élaboration d'une vision stratégique de l'espace Manche préparant les futurs programmes de coopération européens après 2006
- le lancement d'actions pilotes de coopération sur cinq thèmes : tourisme, pêche et ressources halieutiques, gestion intégrée des zones côtières, sécurité maritime et intermodalité des transports, enseignement supérieur, R&D et transfert de technologies
- le développement d'un outil d'intelligence territoriale adapté aux besoins des acteurs de cet espace et accessible sur internet.

L'objectif du projet EMDI est de contribuer à une **plus forte intégration européenne** en orientant et en stimulant les coopérations entre régions anglaises et françaises autour de la Mer de la Manche.

A un premier niveau, il consiste à développer l'**outil de connaissance, d'intelligence territoriale, qu'est déjà l'Atlas Transmanche**, résultat des premières coopérations transmanche. Par le partage de données et d'analyses entre les partenaires du projet, il vise à une meilleure compréhension et mise en évidence des lignes stratégiques de la zone transmanche. Il doit aussi permettre de définir des **orientations thématiques pour des coopérations à caractère opérationnel**.

A un second niveau, il consiste, sur les questions identifiées comme stratégiques - qu'il convient de creuser - à créer les **conditions de coopérations concrètes entre acteurs** anglais et français de différents secteurs et à expérimenter cette coopération au travers d'**actions pilotes** sur différents thèmes. Des groupes de travail thématiques sont identifiés.

A un troisième niveau, il consiste à **faire évoluer l'atlas Transmanche en un ensemble d'outils d'intelligence territoriale** qui servent de manière opérationnelle aux collectivités et autres acteurs engagés dans des coopérations. L'idée générale est celle d'un outil utilisant les derniers développements des TIC, espace de travail virtuel commun à tous ses utilisateurs qui, de leur bureau dans le Sussex, le Hampshire, en Normandie ou en Bretagne, en tireraient profit pour leurs activités au quotidien.

✓ La coopération transfrontalière entre l'Allemagne et la Pologne

Cette coopération existe depuis 1991 dans le domaine de l'aménagement et la gestion des zones côtières de l'Etat Mecklenburg-Western Pomerania. **Un comité germano-polonais a été créé qui coopère sur les questions touristiques, environnementales, aménagement régionale et transport.** Les résultats sont fructueux. Un « Regional Planning Concepts for the Territory along the German Polish Border » a vu le jour, de nombreux projets transfrontaliers ont été mis en place ainsi que des stratégies de développement. Tous les projets ont en commun une gestion intégrée et une approche de développement durable.

On peut citer le projet « Agenda Régional 21 » :

Il implique des régions polonaises (région ouest de Voivodship West Pomerania) et allemandes (Uecker-Randow et Ostvorpommern). Il vise à gérer de manière durable la frontière germano-polonaise. Les activités se centralisent sur **l'éducation environnementale et l'éducation au développement durable** mais également sur la valorisation du tourisme durable (selon l'identité régionale).

Il existe également un projet de GIZC entre la Pologne et l'Allemagne dans l'estuaire de la rivière Odra.

✓ D'autres exemples ont été mentionnés dans les questionnaires :

Au Royaume Uni, il existe un « **memoranda of understanding** » entre le gouvernement britannique et les ministères écossais, l'assemblée nationale galloise, le Comité Exécutif d'Irlande du Nord. Ces accords sont destinés à assurer la concordance entre les diverses politiques et les procédures et réglementations concernant la GIZC.

En Suède, la coopération prend diverses formes sur les aires côtières selon les régions. On peut citer la coopération entre le Danemark et la région suédoise öresund dans la gestion de l'environnement et de l'eau. Une coopération existe également avec la Finlande dans les archipels et dans le nord de la Mer Baltique sur la question de la GIZC.

1.6 La coopération dans le secteur de la pêche/aquaculture :

PROJETS DE COOPERATION ENTRE ACTEURS DE L'ESPACE ATLANTIQUE

✓ AGLIA (Association du Grand Littoral)

L'Association du Grand Littoral Atlantique rassemble depuis 1987 **les régions Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine** pour promouvoir les activités liées à la pêche et à l'aquaculture du golfe de Gascogne.

D'un simple lieu de dialogue et d'échange sur les questions de la pêche et des cultures marines, l'AGLIA s'est imposée peu à peu comme **un partenaire actif dans les débats ouverts sur l'avenir des filières maritimes** de ces trois régions atlantiques.

Le développement à partir de 1997 d'un partenariat fort avec **des scientifiques** de divers horizons - le laboratoire d'économie maritime LEN CORRAIL de l'Université de Nantes, l'Institut des Milieux Aquatiques de Biarritz - a constitué une étape importante dans la structuration de la démarche.

Les missions sont les suivantes : observation et protection des ressources et protection sanitaire, financement d'études particulières de qualité, effectuées par des laboratoires de recherche universitaires et lancement de projets Interreg (INDICANG-anguilles, OCIPESCA-soles, PROCET-cétacés).

✓ **Le projet OCIPESCA**

Ce projet qui regroupe des **partenaires français, portugais et espagnols** est un **Observatoire Scientifique des Pêcheries Artisanales**. Il fournit des données, des informations, des méthodologies qui serviront à exploiter plus efficacement et de manière durable les ressources de la pêche. C'est une association de scientifiques et de professionnels de la pêche.

✓ **Le projet INDICANG** vise à mettre en place un réseau d'indicateurs d'abondance et de colonisation sur l'anguille européenne dans le sud de la partie centrale de son aire de répartition.

LES PROJETS DE COOPERATION ENTRE ACTEURS DES PAYS NORDIQUES

✓ **Dans l'Atlantique nord et en Mer Baltique**, régions où les activités de pêche et d'aquaculture sont très importantes, il existe de très nombreux projets de coopération dans le domaine de la pêche. Ils ont **tous pour objectif une gestion durable des ressources de poisson et la protection de l'environnement marin**. Les projets présentent tous un intérêt et nous préférons citer ici les organisations de coopération régionale dans le domaine de la pêche. Celle-ci sont à l'origine des projets ou y participent d'une manière ou d'une autre.

Ces organisations sont des exemples en matière de coopération dans le secteur de la pêche :

- NEAFC (North East Atlantic Fisheries Commission)
- NASCO (North Atlantic Salmon Conservation Organization)
- IBSFC (International Baltic Sea Fishery Commission)
- NAFMC (Conference of Ministers of Fisheries of the North Atlantic)
- NAFO (Northwest Atlantic Fisheries Organization)

PROJETS DE COOPERATION SUR DES ECHELLES TERRITORIALES PLUS FINES

✓ **Les projets MARINOVA et MARTEC entre les archipels de Madeira, Açores et Canaries**

C'est une **coopération technique et scientifique** entre les trois régions pour élaborer des travaux d'investigation, mener des expériences, concrétiser des projets pilotes. Tous les travaux menés sont divulgués au grand public.

Ils sont destinés à **favoriser l'usage durable des ressources en poisson**, notamment en ayant recours aux nouvelles technologies marines (MARTEC).

MARINOVA met l'accent sur l'installation de **écarts artificiels et de zones d'aquacultures marines** et les nouveaux modèles de production intégrée.

✓ **Les projets « Redaqua » et « Diveraqua » entre l'Algarve et l'Andalousie**

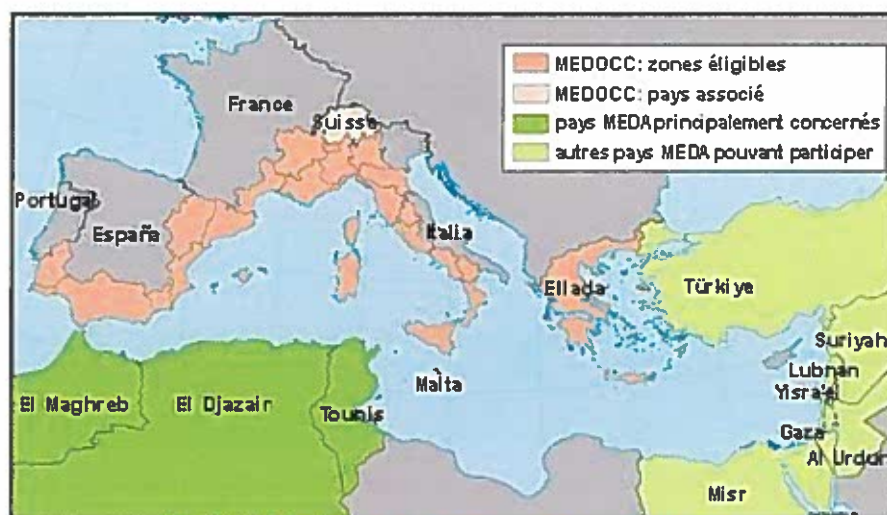
Le premier établit un réseau de coopération transfrontalière pour le **développement de l'aquaculture marine et littorale**. Le second vise à **diversifier les activités de l'aquaculture à l'échelle interrégionale**. Pour cela, des projets pilotes de démonstration sont mis en place pour la diversification des espèces à cultiver et des investissements techniques et financiers sont réalisés entre les deux régions.

I.7 La coopération dans le secteur du tourisme

✓ Le projet SUBMED (Méditerranée)

«SUBMED» rassemble **plusieurs partenaires de l'Europe Méditerranéenne** (régions françaises, italiennes, espagnoles et portugaises). Le projet s'intéresse au **tourisme subaquatique**, à travers la plongée, en Méditerranée. Il a pour but de structurer une offre de **haute qualité environnementale** dans le domaine de la plongée et d'orienter celle-ci vers des pratiques à **caractère éco-touristique**. Pour cela, le projet vise à mobiliser les collectivités locales, les acteurs du tourisme des régions littorales, et les milieux de la plongée en faveur du développement durable de cette pratique en Méditerranée. Il entend s'appuyer sur **l'expérience et le savoir-faire** d'un petit nombre de sites littoraux méditerranéens ayant mis en place des actions intéressantes de développement économique et social et des activités sub-aquatiques, dans le respect de l'environnement, pour mobiliser d'autre sites novices en la matière. Le projet se concrétisera par la **création d'un réseau de sites de plongée méditerranéens, d'acteurs et d'experts partenaires**, qui permettra d'échanger les expériences en matière de tourisme durable lié à la plongée, notamment dans les zones protégées ayant mis en place des outils de régulation et de concertation avec les plongeurs, les clubs, les hôteliers et autres entreprises.

Le projet SUBMED est inclus dans le **programme de financement européen MEDOCC** dont les zones éligibles sont indiquées ci-dessous (cf carte).



Source: http://interreg-medocc.org/fr/prog_dettaglio.php?id=72

✓ Le projet AT-Lights (Atlantique)

Si les phares ont longtemps été des **éléments caractéristiques des côtes de l'Espace Atlantique**, l'automatisation de leur fonction et la crise du secteur de la pêche ont grandement contribué à réduire leur intérêt socio-économique.

Les partenaires du projet AT-LIGHTS entendent faire **renaître l'économie des zones sur lesquelles les phares sont implantés** en y développant des activités touristiques, ce qui demande, pour la plupart d'entre eux, une amélioration de leur accessibilité et de leur sécurité. **Les membres du projet sont :**

Ayuntamiento de Agüimes (Las Palmas) (ESP)
South West Regional Authority (Cork) (IRL)
Syndicat des Caps (Syndicat Mixte) Erquy-Frehel-Plurien (FR)
Commissioners of Northern Lighthouses (Oban) (RU)
The Trinity House Lighthouse Service (RU)

On peut citer quelques exemples de projets sur des ensembles géographiques plus restreints.

✓ **Le projet Interreg IIIB LANCEWAD** est une coopération entre l'Allemagne, les Pays Bas et le Danemark qui vise à cartographier et inventorier le patrimoine culturel de la mer Wadden en établissant une base de données et un système d'information géographique.

✓ **Le projet APP** est un projet de coopération qui est coordonné par le Portugal et rassemble tous les ports portugais ainsi que les îles Canaries. Il vise à faire la promotion touristique des ports dans le cadre du développement du tourisme de croisière. La stratégie prévoit des rencontres, des définitions d'études et de politique.

✓ **Le projet de coopération TURSOS II** entre l'Algarve et l'Andalousie pour promouvoir un tourisme durable dans la rivière de Guadiana.

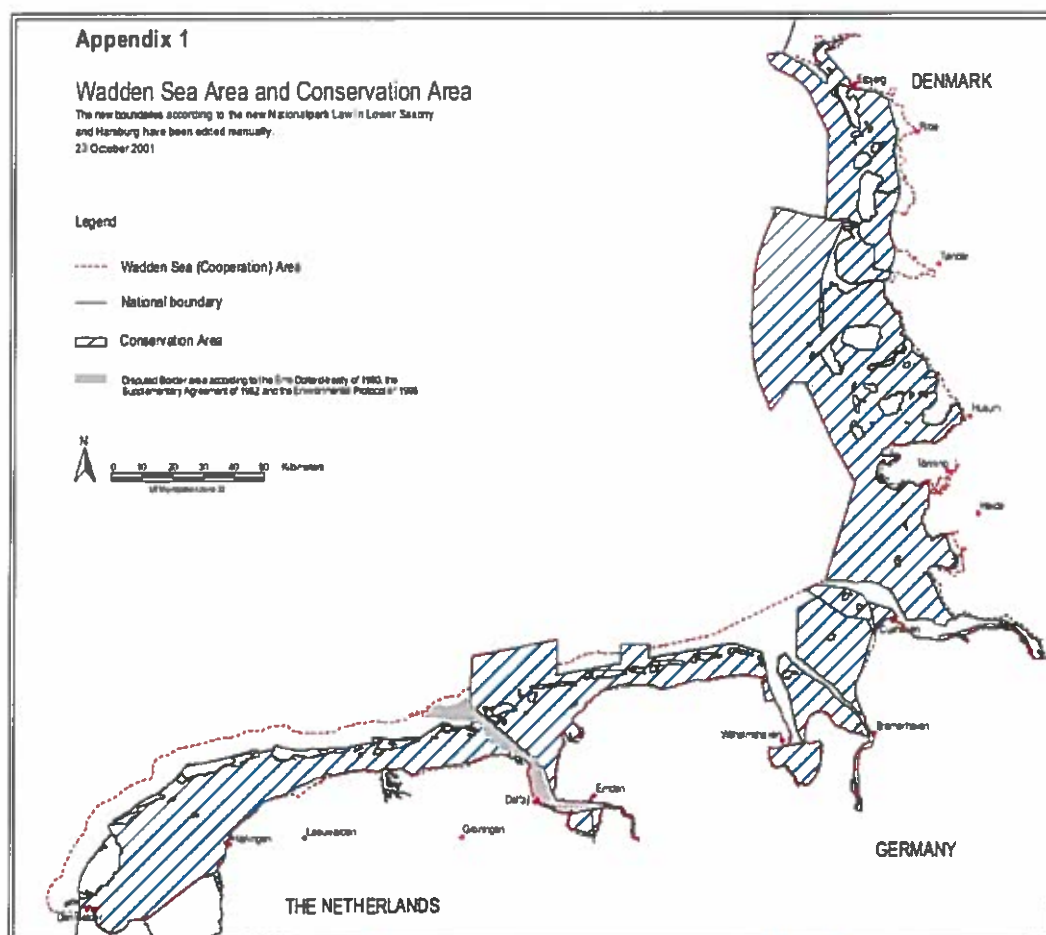
1.8 La coopération dans le secteur de la recherche

✓ **Le projet PESCROF**

Ce projet de coopération entre **Madeira, les Canaries et les Açores** vise à développer la recherche sur **les ressources de poissons en eaux profondes dans le Centre - Est de l'Atlantique** (alternatives de pêche en Macaronesia) et sur l'évaluation des potentialités dans cette même zone. Les objectifs visent à exploiter les ressources des eaux profondes (potentiel économique) et à améliorer la connaissance sur la biodiversité et la biologie des espèces vivant en eaux profondes.

✓ **Le programme de recherche « Trilateral Monitoring and Assessment »**

TMAP implique les **Pays Bas, l'Allemagne et le Danemark dans la mer Wadden**. Depuis deux décennies, les scientifiques y recensent les oiseaux et mammifères marins, y mesurent les nutriments et substances chimiques nuisibles, et y examinent la capacité d'utilisation des ressources. 28 groupes thématiques travaillent dans ce programme dont les résultats sont incorporés dans une base de données communes. A l'échelle internationale, TMAP représente **un projet pilote pour la coopération transfrontalière sur le thème de l'observation environnementale**.



Source : <http://www.waddensea-secretariat.org/>

✓ **Le projet de coopération entre le Pays Basque espagnol (AZTI) et la Région Aquitaine** (Université de Pau) pour développer un modèle de traceurs océaniques passifs. L'objectif est de réaliser un instrument d'aide à la décision, un instrument précis, un outil d'expertise à la disposition des pouvoirs publics basques et aquitains (par exemple lors d'une catastrophe écologique).

✓ **Le réseau IMAR – Institute of Marine Research**

Les objectifs d'IMAR sont :

- la promotion de la recherche fondamentale et appliquée dans le champ des sciences marines, de l'environnement aquatique et des technologies marines
- la contribution à la transmission culturelle et scientifique des savoirs faire scientifiques
- la promotion des échanges entre les associations du réseau IMAR et les institutions nationales et internationales

1.9 La coopération dans le secteur énergétique

✓ **Le projet Interreg IIIB POWER (Pushing Offshore Wind Energy Regions)**

Plusieurs pays (Allemagne, Pays Bas, Angleterre, Belgique et Danemark) sont impliqués dans ce projet qui vise à **promouvoir la coopération dans le domaine des éoliennes offshore**. Le but est d'établir de manière commune des comparaisons et de faire des recommandations pour l'aménagement de ces installations offshore. Des solutions communes sont également trouvées en ce qui concerne les services

logistiques et la formation dans ce domaine. Ainsi, le projet doit permettre d'appuyer et d'accroître le potentiel économique que représentent les énergies renouvelables.

✓ **Le projet COD** est une action concertée pour le **développement des énergies éoliennes offshore entre différents pays de la mer Baltique**. La Suède joue un rôle important dans ce projet avec ses 49 sites de production d'électricité offshore classés sites d'intérêt national.

✓ **Le projet ERAMAC (Energias Renováveis e Poupança Energética na Macronésia)**

Ce projet a pour objectif principal de **valoriser les énergies renouvelables et de rationaliser l'utilisation des énergies de Macaronésie**. Le projet cherche également à lancer les bases d'une **politique macaronésienne commune** en ce qui concerne les énergies durables. Pour atteindre cet objectif, diverses actions sont proposées : études sur le potentiel énergétique, développement de normes et d'outils de gestion, actions de formation et de sensibilisation, réalisation de projets pilotes.

Ce projet INTERREG IIIB implique un partenariat entre douze entités provenant des îles Canaries, de Madeira et des Açores. **Le leader du projet est l'Institut Technologique des îles Canaries.**

Le projet, visant à une promotion des énergies renouvelables s'organise en **quatre grands modèles** :

- Ressources énergétiques renouvelables
- Economie et gestion des énergies
- Gestion d'un système électrique
- Sensibilisation, formation et information

I.10 La coopération dans le secteur de la défense

✓ **La coopération entre les Etats Baltiques au sein du BSRBCC (Baltic Sea Region Border Control Cooperation)** a pour mission de combattre l'immigration illégale. L'analyse des risques de manière coopérée a permis de préparer des plans de sécurité sur les frontières maritimes et de définir des tâches et procédés pour lutter contre la criminalité aux frontières.

A ce titre, il faut souligner l'importance de l'application du CIRAM (Common Integrated Risk Analysis Model) aux frontières maritimes des Etats.

✓ **Le Conseil des Etats de la Mer Baltique (CBSS) a établi une Task Force sur le crime organisé (1996) en Mer Baltique.** En 1998, un comité opérationnel (OPC) a été créé avec tous les représentants du CBSS. La coopération est intense et se fait à une échelle large.

✓ **La coopération entreprise entre les ports britanniques et les ports français** (Boulogne sur Mer, Calais, Dunkerque) peut également être citée. Etablie depuis 2004, elle vise à contrôler la régularité des transports (marchandises et personnes) entre les côtes françaises et les côtes anglaises.

I.11 Autres types de coopération

Il existe d'autres projets concernant des domaines plus spécifiques. Nous en présentons trois qui se rapportent à la valorisation du patrimoine culturel (SAL), à la protection du patrimoine naturel (PELAGOS) ou bien la restauration d'ouvrages et d'infrastructures (MEDACHS).

✓ Le projet « SAL – Sel de l'Atlantique »

Le sel a joué un rôle important dans l'identité de l'espace atlantique. Pourtant, en raison d'une forte régression économique, tout **un patrimoine identitaire** est en cours de disparition. Avec lui, la biodiversité des marais est menacée. Quelques initiatives de relance ponctuelles ont montré qu'il existait une voie de régénération ou de réhabilitation des aires saunantes.

Le projet vise à **identifier les facteurs de blocage qui s'opposent à cette régénération**, avec des axes prioritaires de travail, portant sur la remise en état des marais, l'organisation de la profession, la fondation d'une véritable culture de la saliculture. Il vise également à promouvoir, dans un réseau européen, les différents aspects qui fondent l'identité commune des sites d'activité salicole : **potentiel original de biodiversité, savoir faire technique similaire, paysages, histoires.**

Il doit déboucher sur des **propositions pour une approche sociologique et spatiale d'une véritable gestion intégrée des marais salants**, et pour une véritable stratégie de communication dirigée vers les acteurs en situation de responsabilités.

Des groupes de travail pluridisciplinaires et transnationaux associent producteurs, collectivités territoriales, chercheurs et partenaires publics et privés.

Il met en place les axes de travail prioritaires suivants :

- l'amélioration de l'intérêt biologique de sites;
- la remise en état des marais;
- l'organisation et la structuration de la profession;
- la fondation d'une culture de la saliculture traditionnelle du littoral atlantique;
- l'organisation de la transmission des savoir-faire;
- la mise en valeur touristique des Marais Salants Traditionnels de l'Espace Atlantique;
- l'approche spatiale pour le développement d'une gestion intégrée, une stratégie de communication et de diffusion.

Pour cela il met en place les actions suivantes :

- groupes de travail et réunions transnationales;
- études et recherches pour valoriser le patrimoine des marais salants;
- organisation de la profession salicole en constituant notamment une Fédération européenne du sel marin;
- la transmission des savoirs-faire grâce à des formations et la rédaction de documents de synthèse;
- la création et la promotion de produits touristiques notamment La route du sel traditionnel de l'Espace Atlantique;
- création d'un système d'information géographique (SIG) des marais salants.

✓ Le projet PELAGOS

Le sanctuaire PELAGOS est **un espace maritime** de 87500 km² faisant l'objet d'un accord entre l'Italie, Monaco et la France pour la **protection des mammifères marins** qui le fréquentent.

Il héberge un **capital biologique de haute valeur patrimoniale** par la présence de nombreuses espèces de cétacés, particulièrement nombreux dans ce périmètre en période estivale.

Il s'agit aussi d'un espace dédié à la **concertation**, pour que les nombreuses activités humaines déjà présentes puissent s'y développer en harmonie avec le milieu naturel qui les entoure sans compromettre la survie des espèces présentes et la qualité de leurs habitats.

L'originalité du Sanctuaire Pelagos pour les mammifères marins de Méditerranée réside dans le fait qu'il constitue une **zone de gestion tripartite dans un territoire côtier et de haute mer appréhendé comme un "écosystème de grande dimension" d'un grand intérêt scientifique, socio-économique, culturel et éducatif**. L'ensemble du Sanctuaire peut être considéré, de façon très générale, comme une sous-unité distincte bio-géographiquement de l'Ecosystème Marin de Grande Dimension (LME) de Méditerranée.

Le Sanctuaire Pelagos est inscrit sur la **liste des ASPIM** depuis novembre 2002. La liste des Aires Spécialement Protégées d'Importance Méditerranéenne (ASPIM), est établie par le Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM) dans le cadre du protocole « Biodiversité » de la convention de Barcelone, sous l'égide du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE). Les ASPIM constituent le noyau d'un réseau ayant pour but la conservation efficace du patrimoine méditerranéen, notamment grâce la coopération transfrontalière. La carte ci-dessous indique plus précisément l'emprise géographique du sanctuaire PELAGOS.



Source : <http://www.lifelinda.org/programme/partenaires.asp?id=87>

✓ Le projet MEDACHS

Ce projet vise à doter les administrations d'un **outil d'aide à la décision dans le cadre de la maintenance d'ouvrages historiques, ou d'ouvrage destinés au transport**. Il met en place 3 grandes études. La première consiste en l'étude des causes d'endommagement des différents matériaux en atmosphère marine et en milieu marin, la seconde en l'étude de l'endommagement des structures et la troisième consiste à développer l'outil d'aide à la décision et à le mettre en œuvre sur des monuments de l'Espace Atlantique. Le projet prévoit de réaliser plusieurs études : sur des pierres, des aciers, du béton, du bois, etc. Pendant le projet un site web sera développé. Il sera gratuit et mettra en ligne des informations à destination des PME et des collectivités locales. A la fin du projet le site sera un **outil d'échange entre les PME d'une part et les centres de recherche d'autre part**, mais aussi entre les administrations et les centres de recherche.

Nous avons dressé un tableau des différentes expériences de coopération existantes en Europe. Nous avons remarqué **leur intérêt dans la mise en valeur du potentiel maritime** mais également dans **la préservation** de ce potentiel. Ces projets de coopération s'appuient parfois sur des organismes de coopération régionale. Le

paragraphe suivant donne des **exemples d'organisations régionales impliquées dans les problématiques maritimes**. Leur brève présentation permet de mesurer le rôle essentiel qu'elles pourraient jouer à l'avenir dans le processus de création d'une politique maritime européenne et surtout dans sa phase opérationnelle.

II. Les organismes de coopération régionale

II.1 Organisations de coopération de dimension internationale

Si les organismes que nous allons présenter sont internationaux, ils ont néanmoins une grande influence pour l'Europe et donc la mise en place d'une politique maritime européenne.

✓ **International Navigation Association PIANC (formerly: Permanent International Association of Navigation Congresses)**

PIANC est une organisation internationale **non gouvernementale** qui valorise la **maintenance et les opérations de navigation maritime et fluviale ainsi que les ports et les zones côtières**. Les services liés à la pêche, au sport et aux activités récréatives de navigation sont également inclus dans les objectifs.

C'est une des organisations internationales les plus anciennes (1985) traitant de ces questions maritimes. Elle a et continue d'apporter **une contribution dans le développement technique de ces secteurs maritimes**.

Elle regroupe 65 pays, des représentants du secteur privé, des instituts de recherche ainsi que des membres individuels.

Elle organise de nombreuses conférences, colloques, rencontres internationales pour favoriser la coopération et réalise des publications.

✓ **L'association internationale des villes et des ports**

Cette association réunit 170 membres répartis sur cinq continents : représentants élus des villes et d'autres collectivités locales maritimes et fluviales administrations portuaires et leurs autorités de tutelle nationales, opérateurs urbains et portuaires, entreprises implantées dans les villes portuaires. L'association a pour but de **favoriser les échanges entre les villes, les ports et leurs partenaires institutionnels et économiques et de promouvoir le développement des cités portuaires et des ports**.

✓ **La Commission OSPAR (Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique)**

La Convention OSPAR de 1992 est l'instrument actuel qui oriente la **coopération internationale sur la protection du milieu marin de l'Atlantique du nord-est**. Il a uni et mis à jour la Convention d'Oslo de 1972 sur les opérations d'immersion de rejets en mer et la Convention de Paris de 1974 sur la pollution marine d'origine tellurique.

Les travaux dans le cadre de la convention sont gérés par la Commission OSPAR, laquelle est composée de représentants des gouvernements de 15 Parties contractantes et de la Commission européenne, représentant la Communauté européenne.

Le fil conducteur des travaux dans le cadre de la Convention est l'ensemble des déclarations ministérielles et les communiqués faits lors de l'adoption de la Convention et aux réunions ministérielles de la Commission OSPAR. Ces travaux mettent en pratique l'approche écosystémique en matière de gestion des activités de l'homme et sont divisés en **six stratégies**:

- Protection et conservation de la biodiversité marine et des écosystèmes
- Eutrophisation
- Substances dangereuses
- Industrie du pétrole et du gaz en offshore
- Substances radioactives
- Surveillance continue et évaluation

La carte ci-dessous indique les membres de la Commission OSPAR (pays colorés en foncé).



Source : <http://www.ospar.org/>

✓ Le Conseil de l'Arctique (Arctic Council)

Cette organisation, créée en 1996, est un **forum intergouvernemental** traitant des questions et défis communs aux Etats Arctiques : Canada, Danemark, Finlande, Islande, Norvège, Russie, Suède et Etats-Unis.

Cet organisme de coopération a la particularité de **représenter autant les gouvernements nationaux que les populations indigènes**, grâce à des organisations internationales qui ont le statut de membres permanents dans le Conseil.

On compte six organisations :

- Aleut International Association
- Arctic Athabaskan Council
- Gwich'in Council International
- Inuit Circumpolar Conference
- Russian Association of Indigenous Peoples of the North
- Saami Council

L'objectif principal est de promouvoir le principe du développement durable dans les aires environnementales, sociales et économiques.

Un élément clé du processus de décision est la combinaison entre l'approche scientifique du Conseil et le savoir faire traditionnel des indigènes.

Les décisions sont prises au sein du Conseil lors de rencontres (tous les deux ans) **entre les ministres** des Etats membres et les leaders politiques des membres permanents du Conseil. Entre ces rencontres, les activités sont administrées par le « Committee of Senior Arctic Officials ».

La responsabilité de l'application des politiques régionales est détenue par les Etats et leurs services administratifs déconcentrés. A cet effet, une base de

données commune est disponible et joue un rôle important dans l'exécution des recommandations à tous les niveaux territoriaux.

Cinq groupes de travail ont été mis en place qui traitent des thèmes suivants :

- La surveillance, évaluation et prévention de la pollution en Arctique
- Le changement climatique
- La conservation et l'usage durable de la biodiversité
- La préparation des situations d'urgence
- La prévention liée aux conditions de vie des résidents arctiques

Des programmes divers sur ces thématiques sont mis en place à travers ces groupes de travail.

II.2 Organisations de coopération de dimension européenne

✓ ESPO ("European Seaports Organisation")

ESPO qui représente **les ports des membres de l'UE** a été fondé en 1993. Le commerce de l'UE et donc la croissance économique de l'UE dépend largement des 1200 ports existants dans les 20 Etats maritimes de l'UE. C'est pourquoi ESPO joue un **rôle important de représentation des ports au sein des institutions européennes**. Sa mission est d'**influer sur les prises de décision dans les politiques publiques européennes** afin de rendre le secteur portuaire efficace, sécurisé et durable (respect de l'environnement). De même, les ports doivent jouer un rôle dans l'industrie du transport.

Les objectifs sont les suivants :

- valoriser l'importance économique du secteur portuaire pour l'Europe de manière à ce que ce secteur soit consulté dans les prises de décisions le concernant
- promouvoir une libre concurrence mais juste du secteur portuaire
- promouvoir un haut degré de qualité environnementale des ports européens
- encourager les ports à être proactifs dans la protection de l'environnement

II.3 Organisations de coopération à l'échelle de l'espace atlantique

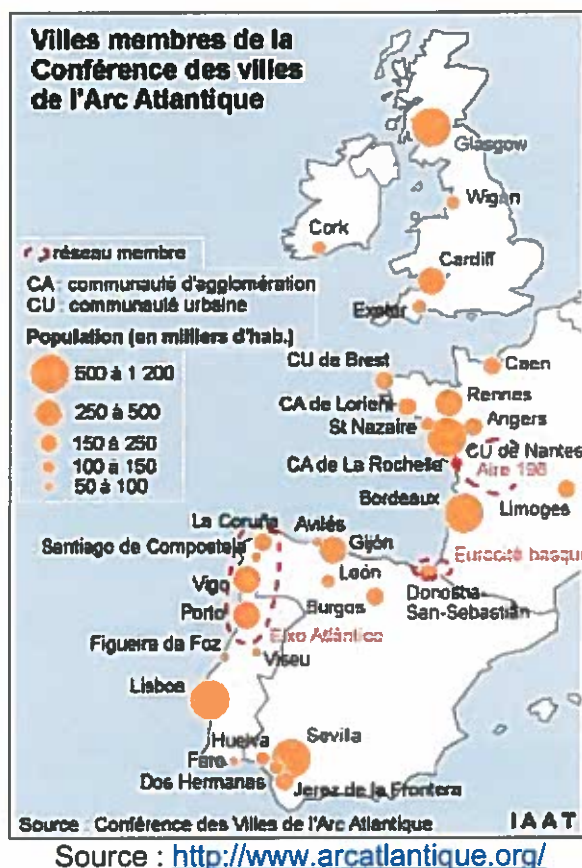
✓ La Conférence des villes de L'Arc Atlantique

Réunies pour la première fois les 6 et 7 juillet 2000 à Rennes, **les principales Villes de l'Écosse à l'Andalousie** ont décidé de créer la Conférence des Villes de l'Arc Atlantique. Les membres de la Conférence désireux de développer **un espace de solidarité et de projets** entendent favoriser leurs synergies, développer de nouvelles coopérations dans des domaines d'intérêt mutuel et accroître leur poids politique au plan européen.

Les questions maritimes, notamment liées aux transports et aux ports sont des préoccupations de la Conférence.

Au sein de cette organisation, on trouve **la commission des villes portuaires** présidée par la Région de Vigo.

La carte ci-dessous montre les différents membres de cette organisation de coopération.



II.4 Organisations de coopération à l'échelle des pays nordiques européens

Pour visualiser les territoires maritimes (Mer Baltique et Mer du Nord) sur lesquels ces organisations mènent des projets de coopération, il convient de se référer aux cartes présentées dans le paragraphe consacré aux commissions géographiques de la CRPM – *cf p 116, 117*.

✓ La Conférence sur la Protection de la Mer du Nord (International Conference on the Protection of the North Sea)

Les conférences internationales qui se tiennent en Mer du Nord sont des **événements politiques** durant lesquels les **ministres responsables de la protection de l'environnement** se rencontrent pour mettre en place et évaluer des mesures destinées à protéger l'environnement de la Mer du Nord. Les Déclarations de la Conférence relatent les résultats obtenus lors de ces rencontres.

✓ La Commission Helsinki

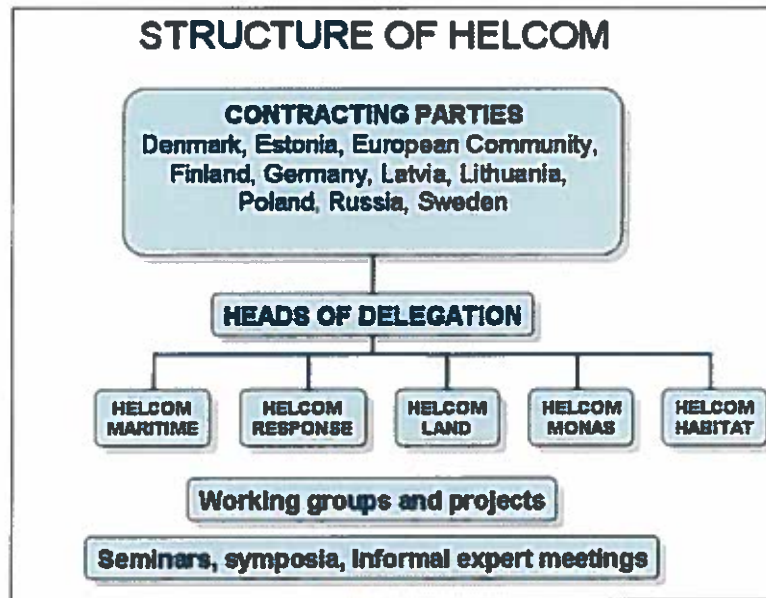
Cette commission qui est l'organe de gouvernement de la convention d'Helsinki (convention sur la protection de l'environnement marin de la mer Baltique) réunit le Danemark, l'Estonie, la Finlande, l'Allemagne, la Lettonie, la Lituanie, la Pologne, la Russie, la Suède et la Commission Européenne.

Elle a pour objectif principal de protéger l'environnement de la mer Baltique de toutes formes de pollution, de restaurer et de sauvegarder son équilibre écologique.

Elle se rencontre annuellement pour prendre des Recommandations (total de 200 à l'heure actuelle) qui doivent ensuite être appliqués par chaque gouvernement dans leur propre législation.

Deux conventions importantes ont été signées et mise en application par la Commission (1974, 1992).

La structure de l'organisation est la suivante :



Source : <http://www.helcom.fi/>

Les principes défendus par la commission sont les suivants :

- La responsabilité
- Le principe de précaution
- La pratique de meilleures pratiques environnementales et la disponibilité de technologies
- Le principe pollueur-payeur
- La surveillance
- La prévention des risques

Les actions prioritaires concernent :

- L'eutrophisation
- Les substances hasardeuses
- Le transport terrestre
- Le transport maritime (stratégie à l'échelle de la mer Baltique)
- L'impact environnemental de la pêche, la gestion et les pratiques de pêche
- La protection et la conservation de la biodiversité marine et côtière
- L'application d'un Programme d'Actions Communes sur la Compréhension Environnementale et les Recommandations HELCOM.

Les résultats réalisés depuis le début des années 80 **ont largement contribué à améliorer l'environnement marin de la mer Baltique**. Les plus significatifs sont les suivants :

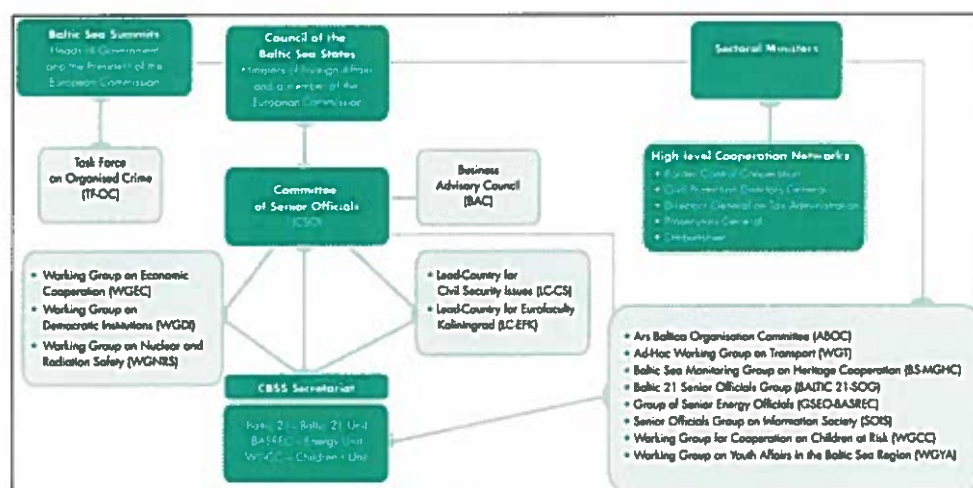
- La diminution des décharges de polluants et nutriments organiques
- La réduction de 20-25% des émissions BOD
- L'amélioration du traitement des eaux usées urbaines et industrielles
- La réduction des émissions de composants organo-halogènes
- La mise en place de réglementations nationales sur les substances hasardeuses
- Un contrôle strict sur l'industrie

- L'amélioration de la surveillance commune entre les Etats sur l'environnement marin
- La réintroduction d'espèces d'oiseaux
- Une meilleure législation sur la prévention de la pollution provenant de la navigation
- Des mesures pour éliminer les décharges illégales provenant des navires
- Un plan international pour combattre la pollution marine

Les projets HELCOM sont mis en application par les cinq principaux groupes (cf structure) et sont financés par les Etats membres ou par des ressources externes. Ils peuvent être proposés par la commission elle-même, les Etats membres, les groupes, la délégation de direction ou le secrétariat général et doivent respectés les lignes directrices du projet (Project Guidelines).

✓ Le Conseil des Etats de la mer Baltique (CBSS)

Ce conseil est un forum politique transversal pour la coopération régionale intergouvernementale. Il réunit les 11 membres de la mer Baltique et la Commission Européenne. Il a été établi en 1992 en réponse aux changements géopolitiques dus à la fin de la Guerre Froide et représente une force conductrice pour la coopération multilatérale.



Source : <http://www.baltic21.org/>

Le CBSS identifie des objectifs politiques, crée des plans d'actions, initie des projets et sert de forum pour l'échange d'idées concernant les questions communes de la mer Baltique.

Le CBSS est responsable de la coordination de la coopération intergouvernementale dans la région de la mer Baltique.

Des résultats concluants ont été acquis dans les domaines suivants :

- La modification des barrières économiques pour le commerce et l'investissement
- L'amélioration de la sécurité nucléaire et radioactive
- La promotion des droits démocratiques et humains
- La promotion de la coopération transfrontalière
- La modification des méthodes d'apprentissage dans trois universités principales de la mer Baltique.
- La contribution à l'introduction des politiques européennes

Le Conseil **se rencontre régulièrement** lors de sommets qui permettent d'élaborer des documents comprenant des prises de décisions, des mesures politiques, des plans d'actions...

Le CBSS intensifie ses efforts pour coopérer avec d'autres organisations de coopérations régionales dans la mer Baltique.

✓ **Le processus Baltic 21**

Etabli en 1996 par les premiers ministres des 11 Etats Baltiques, Baltic 21 comprend les membres du CBSS, des organisations non gouvernementales, des institutions financières internationales et la Commission Européenne.

Au niveau mondial, **Baltic 21 est la première organisation régionale créée dans le but d'appliquer les recommandations de l'Agenda 21**. Même si les 11 membres ont des caractéristiques différentes, leur principal objectif est commun : assurer le développement durable de la région (aspects sociaux, économiques et environnementaux) dans les trente années à venir. Dans cette optique, L'organisation s'appuie sur un Agenda 21 régional, « An Agenda 21 for the Baltic Sea Region – Baltic 21 » ainsi qu'un document sur la stratégie à adopter, « The Strategy Guidelines ».

Le travail se concentre sur sept secteurs économiques : agriculture, pêche, énergie, tourisme, forêts, industrie et transport, mais également sur l'aménagement du territoire et l'éducation.

Les principes fondamentaux sont la dimension du long terme, la coopération régionale, la responsabilité sectorielle, l'ouverture, la démocratie et la transparence.

Les objectifs de l'Agenda pour établir un développement durable de la région sont :

- Une vie saine et sécurisé pour les générations présentes et futures
- Une économie coopérative et prospère
- Une coopération locale et régionale fondée sur la démocratie, l'ouverture et la participation
- Le maintien/restauration de la diversité/productivité de la biodiversité et des écosystèmes
- La pollution atmosphérique, terrestre et marine ne doit pas dépasser les capacités d'absorption de la nature
- Les ressources renouvelables doivent être d'avantage exploitées
- La prise de conscience sur le principe de durabilité doit être élevé dans tous les niveaux de la société.
- La contribution aux objectifs internationaux et européens de développement durable

Baltic 21 surveille et évalue régulièrement que le développement des régions baltiques se fasse selon ces objectifs. A cet égard, des rapports pour chaque région sont réalisés.

Depuis l'adoption de l'Agenda, le plan d'action de Baltic 21 s'est concentré sur :

- L'établissement de structures et réseaux organisationnels
- Le développement d'un plan de travail et la création d'un cadre de travail pour chaque secteur
- La surveillance et l'évaluation du procédé dans chaque région (rapports périodiques)
- Le développement d'une politique et d'une stratégie pour 2004-2008

Dans ce plan d'action les principes sont le renforcement des institutions, les changements structurels, l'éducation, l'échange d'expérience et d'autres initiatives non techniques.

Les lignes directrices de la stratégie (« Strategy Guidelines ») sont :

- Baltic 21 supporte le CBSS dans son processus de développement durable (intégration aux politiques régionales des objectifs de développement durable)
- Les différents secteurs de Baltic 21 doivent suivre une approche intersectorielle pour atteindre les objectifs communs
- Baltic 21 doit adopter un acte sur l'ensemble des projets « Lighthouse Projects » qui sont des projets exemplaires pour démontrer comment appliquer le développement durable.
- Baltic 21 doit identifier les sources de financement pour les « Lighthouse Projects » et d'autres initiatives régionales de développement durable.

II.5 Autre type d'organisations de coopération (échelle plus fine)

✓ **Le « Trilateral Wadden Sea Forum »**

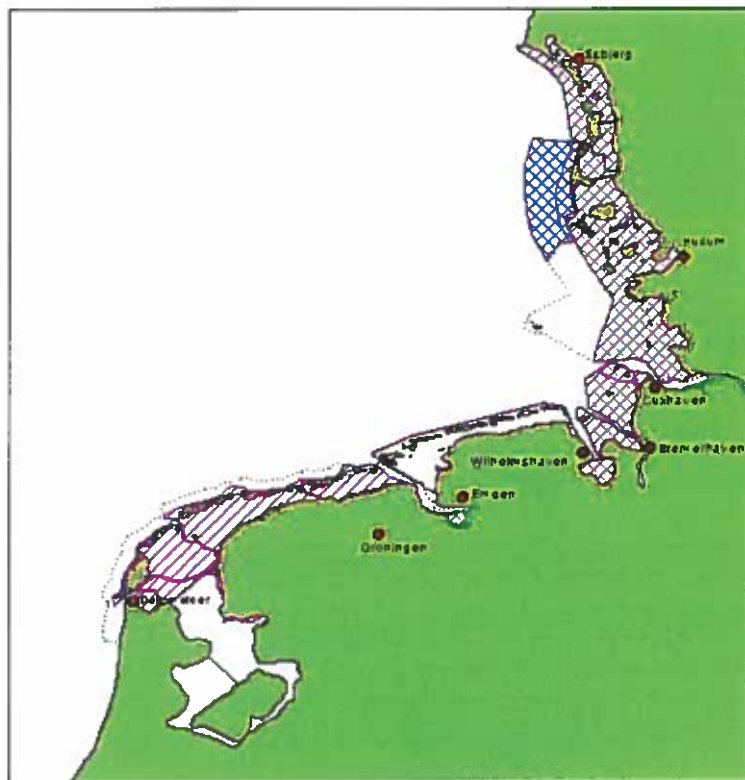






Figure 3. Vulnerability of the Wadden Sea in view of international protection schemes

-  EC Habitat Directive areas (marine areas in the Wadden Sea only)
-  EC Bird Directive areas (provisional areas for marine areas of Wadden Sea only)
-  Trilateral Conservation Area
-  Whale Protection Area

(Source of areas: collected by CWSS)

Source : <http://www.waddensea-secretariat.org/>

Cette plateforme de stakeholders créée en 1996 se rencontre lors de la Conférence Gouvernementale Trilatérale. Des propositions et des prises de décision pour le développement durable de la région de la mer Wadden y sont faites. Les membres sont des représentants des organisations gouvernementales régionales et

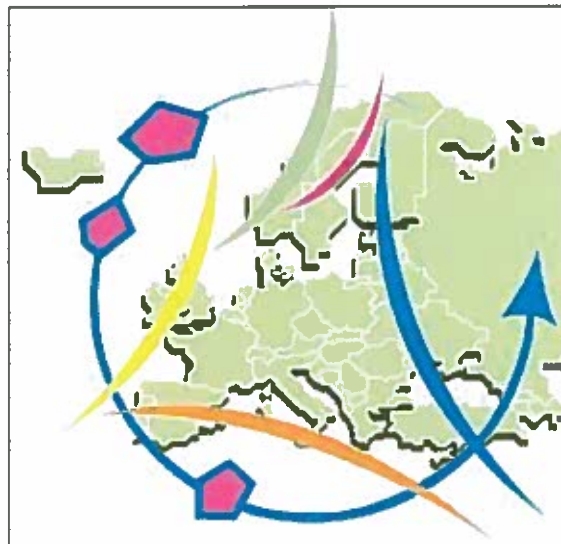
locales ainsi que des secteurs de l'agriculture, la pêche, l'industrie, le tourisme, l'énergie, conservation de la nature. Ils sont issus de trois pays : Allemagne, Danemark et Pays Bas. Cette coopération entre les trois pays pour la protection et la conservation de la mer Wadden existe en réalité depuis 1978. Un **secrétariat général commun (CWSS)**, crée en 1887 facilite les actions du Forum.

Le Forum fait de la prospective (élaboration de scénarios de développement), propose des opportunités de développement et des stratégies d'implantation pour la mer Wadden. Dans ce cadre, **des groupes de travail (TWG – Trilateral Working Group) sont mis en place** pour élaborer une stratégie de développement durable pour la région de la mer Wadden. Contrairement à la Conférence Gouvernementale Trilatérale qui se rencontre tous les trois-quatre ans, le TWG effectue un travail permanent (4 rencontres par an).

Les groupes thématiques sont : politique et gestion, industrie et ports, énergie, agriculture, pêche.

On a donc deux aspects dans cette coopération. D'un côté, les rencontres intergouvernementales pour la prise de décision et les groupes thématiques qui sont responsables de la préparation des outils opérationnels. Ces groupes de travail collectent des informations dans les différents secteurs, les analysent et les évaluent dans le but d'élaborer plusieurs scénarios possibles de développement durable.

II.6 Les organismes de coopération de la CRPM : les Commissions Géographiques de la CRPM (Conférence des Régions Périphériques Maritimes)



Source : <http://www.crpm.org/>

Même si elles présentent des **déséquilibres dans le degré des expériences et les moyens d'action**, il importe de souligner leur rôle qui devrait à l'avenir être d'avantage valorisé et mieux intégré dans les processus décisionnels, concernant une politique maritime européenne. Elles représentent en effet **un outil très opérationnel dans l'approche régionale des affaires maritimes**.

Certaines commissions sont plus expérimentées que d'autres dans le domaine de la coopération.

- ✓ La Commission Mer Baltique, un ensemble géopolitique bien structuré et très impliqué dans le domaine maritime :

Les secteurs dans lesquels des projets sont menés sont les suivants :

- améliorer la sécurité maritime (risques liés au climat rude de la Mer Baltique).
- développer une stratégie commune et durable concernant les transports, à l'échelle de la commission. Il s'agit donc de diminuer la pollution terrestre (liée au transport routier) tout en gérant les risques liés à l'augmentation des transports maritimes.
- améliorer la sécurité de la navigation grâce au système de surveillance AIS (= Automatic identification System).
- avoir une gestion commune pour la prévention des déversements de pétrole en mer.
- prendre des mesures pour conserver le statut PSSA (Aire Maritime Particulièrement Sensitive) de la Mer Baltique.
- traiter les questions liées à la pêche.



Source : <http://www.paijat-hame.fi/english/tasks/cpmr.htm>

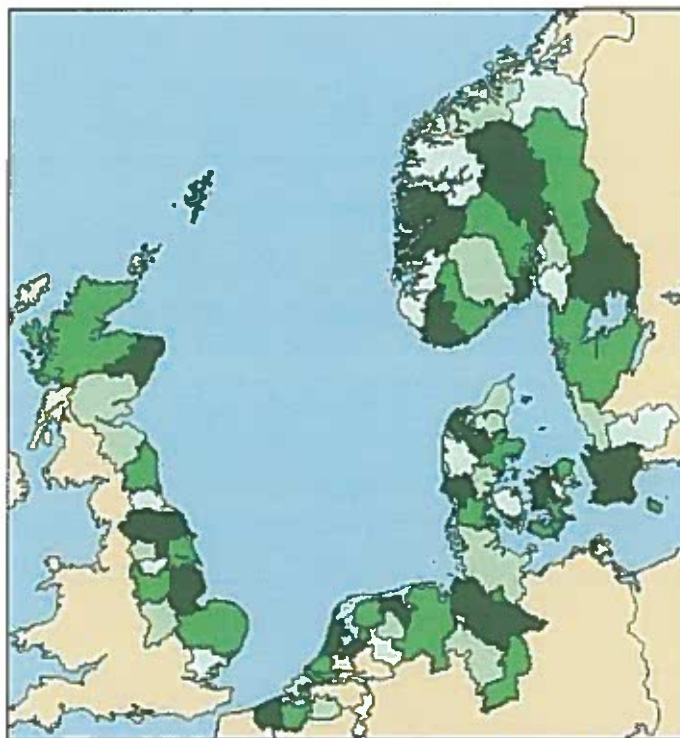
Cette commission cherche à réaliser ses objectifs en grande partie par l'action de coopération menée à travers « **Baltic 21 process** » et « **HELCOM** » (cf au dessus). La Commission Mer Baltique est membre de « **Baltic 21 process** » et membre de

« HELCOM », en tant qu'observateur avec droit de parole et possibilité de participation active. La participation de la Commission se fait dans la **phase d'application** des objectifs avec « Baltic 21 process », alors qu'avec « HELCOM » la participation est plutôt au niveau de la **phase décisionnelle**. Ces deux instances sont pour la commission d'une importance extrême car elle peut y exprimer la voix des régions riveraines de la Mer Baltique. La **reconnaissance internationale** d'HELCOM et de Baltic 21 apportent ainsi d'avantage de légitimité à l'action de la Commission Mer Baltique.

✓ **La Commission Mer du Nord, une implication forte dans le domaine maritime grâce à de nombreux projets :**

Grâce à la mise en place de **groupes thématiques et de groupes ad-hoc** au sein de la structure, ainsi que par des **initiatives politiques et du lobbying** au niveau national et européen, cette commission met l'accent sur des problématiques telles que la GIZC, la pêche côtière, la sécurité Maritime, les autoroutes de la mer. Cette implication se concrétise par de **multiples projets de coopération** menés par les diverses régions membres de la commission. Même si ces projets ont été déjà évoqués précédemment, on peut en citer quelque uns qui sont soutenus par la Commission Baltique.

- « Nordic Transportpolitical Network »
- « Sustainable and Efficient Air Transport – Platform for Linked Analysis of the North Sea Air Transport Environnement »
- « Sustainable Accessibility between Hinterlands and Gateways around North Sea »
- « NMC II -Motorway of the Northern Sea »
- « Northern Maritime Corridor-North Sea Region »
- « Network of Regional Maritime Competence Centres »
- « Safety at Sea »



Source : <http://www.interregnorthsea.org/area.asp?id=34>

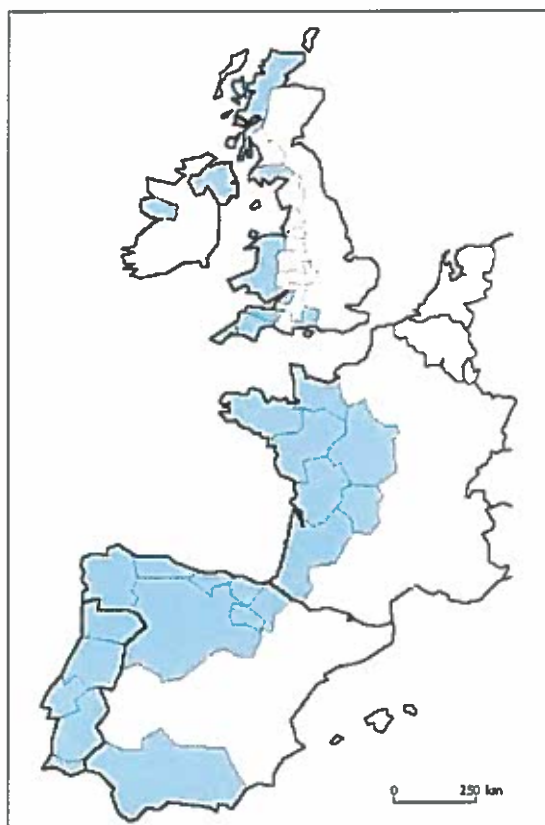
✓ **La Commission Arc Atlantique concernée par des thématiques similaires aux commissions des régions nordiques :**

Même si la Commission Arc Atlantique n'influe pas autant sur les décisions politiques nationales que les Commissions des régions nordiques, l'Arc Atlantique s'appuie néanmoins sur le **réseau dynamique des régions atlantiques** qui constituent une base essentielle dans la mise en place des études et projets.

A travers cinq **groupes thématiques** (transport, environnement et gestion du littoral, pêche, sécurité maritime, recherche et innovation), la Commission traite des problématiques suivantes :

- La **sécurité maritime** car la Côte Atlantique est souvent touchée par les marées noires. La mobilisation des régions est d'ailleurs forte sur ce sujet sensible. Un travail de lobbying est exercé pour instituer de véritables sanctions à l'encontre des pollueurs.
- Le **transport maritime** avec le développement des autoroutes de la mer et du short sea shipping (mieux connecter les régions atlantiques au centre de l'Europe).
- La **gestion intégrée des zones côtières** pour faire face à la pression démographique sur le littoral qui représente une véritable ressource naturelle et culturelle.

Ces thématiques donnent lieu à des **projets** initiés par les régions de l'Arc Atlantique et que nous avons déjà évoqués précédemment.



Source : <http://www.arcatlantique.org/>

Les autres Commissions géographiques sont encore peu **expérimentées en matière de politique maritime et de coopération**. La **Commission des Balkans**, par exemple, vient tout juste de se structurer et manque donc totalement d'expérience dans le domaine maritime. Néanmoins, il est important de préciser que ces Commissions sont très **désireuses de développer des projets de coopération** et

souhaitent véritablement **valoriser l'approche régionale** dans la gestion des affaires maritimes. Elles espèrent notamment beaucoup du projet « Europe de la mer » pour que de réelles initiatives soient mises en place. Ci dessus, nous présentons la Commission Interméditerranée et la Commission des Iles.

✓ **La Commission Interméditerranée, un ensemble géopolitique qui souffre du manque de coopération et d'expérience dans le domaine maritime :**

L'histoire du bassin méditerranéen (politiques hégémoniques, fortes traditions nationales...) montre que cette zone géographique est assez **fragmentée et dispersée**. Les conséquences de ces lignes historiques font qu'aujourd'hui, d'un côté, on a une entité géopolitique bien déterminée, avec des traditions et des caractéristiques communes, « berceau » de toute civilisation occidentale, mais de l'autre côté **un niveau de coopération réciproque insuffisant entre les peuples méditerranéens** qui continuent dans une sorte d'héritage anarchique de se partager les zones méditerranéennes d'influence.

La commission souligne donc le fait qu'il faudra du temps pour que les pratiques de coopération, d'échanges et de constat des intérêts communs, emmène à un niveau significatif d'union toutes les régions méditerranéennes, base d'une réelle force opérationnelle et contractuelle.

Ainsi, l'action de la Commission Interméditerranée ne peut que souffrir de ces tendances générales et cela explique que la Commission **n'a pas, jusqu'à ce jour, mené d'expériences ou de projets dans le domaine maritime.**



Source : <http://intermed.regione.abruzzo.it/>

✓ **La Commission des Iles, un ensemble géopolitique par nature différent du fait de son insularité :**

Dans la Commission des Iles, le facteur de **l'insularité** agit comme un **facteur exacerbant** sur des problématiques telles que la **gestion côtière et les transports maritimes** (c'est la seule alternative pour les îles de communiquer avec le reste de l'Union Européenne !).

Malgré une grande diversité de situations au sein de la Commission (taille, environnement, situation géographique... des îles), on observe des caractéristiques communes à toutes ces îles qui sont **l'isolement, le caractère limité des ressources naturelles ou humaines et l'étroitesse du marché de proximité.**

Les objectifs de la Commission sont donc de faire prévaloir cette insularité afin **d'éviter le déséquilibre** au sein de l'Union Européenne et notamment pour les **Régions Ultra Périphériques (RUP)**. Certes, cette Commission n'a pas le même degré d'expérience que des commissions comme celles des régions nordiques mais elle est sollicitée en tant qu'expert dans les différents projets menés par les îles membres de la Commission. Enfin, la Commission, même si elle n'a pas de véritable projet « mer », prend des décisions politiques au sein de la CRPM, dans les domaines liés au maritime.



Source : <http://www.islandscommission.org/>

✓ Malgré la diversité existante entre les Commissions de la CRPM, il faut **souligner les similitudes qui existent entre les Commissions par rapport aux problématiques communes** (transport maritime, sécurité maritime, protection de l'environnement). D'autres points communs peuvent être soulignés :

- Même si il existe certaines tensions liées aux frontières, aux enjeux économiques ou politiques, il faut de manière générale souligner **la faible importance des conflits** dans les Commissions Géographiques, la coopération prédomine sur les tensions.
- Une **faible représentation au sein des instances internationales** (exception de la Commission Baltique et de la Mer du Nord qui participent, pour l'une à Baltic 21 et Helcom, et pour l'autre à la commission OSPAR).
- Des **interactions nombreuses avec les « stakeholders », la société civile, les ONG...** Le type de participation est généralement identique pour chaque commission : rencontres, échanges d'information, travail de groupe, contributions écrites...
- Une volonté commune : **valoriser le rôle des régions** dans la politique maritime européenne. Un paradoxe fort est souligné par les Commissions. Elle soulignent le fait que le niveau régional, très actif et particulièrement adapté à la mise en application d'une politique maritime, n'est jamais intégré aux processus décisionnels européens concernant les politiques maritimes.

La coopération apparaît comme un outil efficace dans la gestion des affaires maritimes et dans la mise en place d'une bonne gouvernance maritime. Les projets évoqués précédemment ainsi que les organismes de coopération ont montré de bons résultats. Il convient donc que cet aspect soit valorisé et pris en compte dans une éventuelle politique maritime européenne.

Cette deuxième section, pivot central de notre analyse, nous a donc permis de mettre en avant toutes les caractéristiques des politiques maritimes en Europe, à travers une présentation des modes de gouvernance, des principes défendus, des initiatives et actions menées dans le champ maritime et des caractéristiques de la coopération. Grâce à ce constat élaboré à partir des informations fournies par les partenaires du projet « Europe de la mer », nous allons désormais fournir une réflexion sur ce que pourrait contenir une politique maritime européenne. A cet effet, il convient d'abord de présenter les attentes de chacun dans le processus d'élaboration du Livre vert, lancé par la commission Européenne. Puis, nous terminerons par une synthèse reprenant toutes les grandes idées évoquées auparavant pour constituer un essai de définition de politique maritime européenne. Nous en présenterons les principaux objectifs, les champs d'application et les outils de mise en œuvre.

Section 3 :
***Vers l'élaboration d'une
politique maritime européenne...***

A. Les attentes des principaux protagonistes

I. Le lancement d'un Livre vert par la Commission Européenne sur une politique maritime européenne

✓ En Mars 2005, La Commission européenne a annoncé sa décision de lancer **un processus de consultation sur la politique maritime future de l'Union**. Dans une communication présentée conjointement par le **président José Manuel Barroso** et le **commissaire Joe Borg**, la Commission a exposé les raisons motivant cette initiative. La communication souligne que la contribution de la mer à notre subsistance et à notre bien-être est considérable, comme l'est également son potentiel de croissance économique. L'enjeu est de **tirer le meilleur profit de ce potentiel d'une manière durable**. Une approche intégrée contribuera à éviter les conflits et à optimiser les synergies entre les diverses activités maritimes de façon à dynamiser leur potentiel économique et à protéger l'environnement. Elle encouragera également une participation accrue des parties prenantes et permettra à toutes les parties concernées de considérer la mer comme un tout et de comprendre les implications de chaque type d'activités sur ce tout.

Une Task Force constituée des commissaires chargés des politiques liées à la mer et présidée par le commissaire Joe Borg a été constituée pour élaborer un document de consultation sur la politique maritime future de l'Union. La publication de ce document, prévue pour le **printemps 2006**, doit lancer une large consultation sur les options possibles d'une politique maritime de l'Union. Lors de l'élaboration du document de consultation, il est **fait appel à l'expertise d'un large éventail de domaines politiques et techniques**. La Commission examinera ensuite toutes les contributions et décidera quelle forme la nouvelle politique devrait revêtir avant de préparer des propositions dans ce sens.

Le Président Barroso a déclaré: *«Le passé, le présent et l'avenir de l'Europe sont ancrés dans les océans et les mers. Ce n'est que si nous en prenons soin que les océans et les mers pourront pourvoir à nos besoins et à ceux des générations futures. Une politique maritime pour l'UE peut contribuer à réaliser le potentiel de croissance considérable de l'Europe tout en protégeant notre environnement marin. Grâce à une gestion responsable de nos ressources marines communes, les océans et les mers pourront rester une source de prospérité et de plaisir pour tout un chacun en Europe au cours des années à venir.»*³³

*«Une politique maritime nous permettra d'identifier, de coordonner et de mettre en œuvre des mesures relatives à la mer dans l'Union d'une manière optimisant les avantages économiques et récréatifs de la mer et selon une approche plus participative et durable»*³⁴. a déclaré **M. Joe Borg**, le commissaire chargé de la pêche et des affaires maritimes.

✓ Dans la continuité de cette dynamique, **une conférence internationale s'est tenue en Novembre 2005 à Bruxelles, sur les défis et possibilités liés à une nouvelle politique maritime intégrée dans l'Union européenne**.

M. José Manuel Barroso, président de la Commission européenne et MM. Joe Borg et Andris Piebalgs, membres de la Commission respectivement compétents pour la pêche et les affaires maritimes et pour l'énergie, participaient à cette conférence. Plus de 250 personnes, étaient présentes afin d'examiner les problèmes d'ordre

³³ Source: www.europa.eu.int

³⁴ idem

scientifique, environnemental et social inhérents à une politique maritime européenne globale telle que peuvent l'envisager les États membres, les transporteurs maritimes et les organisations non gouvernementales. Il s'agit là d'un des premiers grands événements internationaux devant aboutir au printemps prochain à la publication d'un Livre vert conçu pour lancer à l'échelle de l'Union **un débat sur les moyens les plus propres à optimiser les synergies entre les activités tributaires de la mer et à en dynamiser le potentiel économique et social tout en préservant l'environnement marin.**

Soulignant la nécessité d'une politique maritime intégrée, le président Barroso a déclaré : *«J'ai créé dans ma Commission un portefeuille de la politique maritime et à cet égard j'ai demandé à M. Borg de faire avancer le dossier d'une politique intégrée. La gestion des océans et le rôle qu'ils jouent revêtant pour l'humanité une importance cruciale, nous devons veiller à la compatibilité de nos diverses politiques qui retiennent sur les affaires maritimes. Il nous faut davantage de coopération, de coordination et de cohérence, c'est-à-dire précisément ce qu'une politique maritime peut nous offrir³⁵.»*

Dans son allocution, M. Borg a souligné les possibilités offertes par une politique maritime vigoureuse. *«Nous entendons faire en sorte, a-t-il dit, qu'une politique maritime mette en place un processus décisionnel qui nous permette de concilier les intérêts contradictoires coexistant dans les zones côtières, afin que s'établisse un climat propice à l'investissement et au développement d'activités économiques durables. Des discussions du type de celles que nous aurons demain sont un moyen de progresser dans cette direction.³⁶»*

Sous l'autorité du président Barroso, on s'intéresse désormais donc tout spécialement au potentiel des mers et des océans pour la croissance durable dans l'Union européenne. L'idée étant d'exploiter ce potentiel, la Commission a retenu pour la période 2005-2009 plusieurs objectifs stratégiques, dont la mise en place progressive d'une politique maritime intégrée. Le premier pas vers la réalisation de cet objectif étant la préparation d'un Livre vert par la Task force mise en place.

Si une approche globale de la mer relève d'une évolution tendancielle de plus en plus perceptible dans le monde entier, c'est une idée neuve pour la Commission. Voilà d'ailleurs pourquoi la Commission a déjà entamé un peu partout des consultations avec les acteurs les plus divers, afin que la préparation de son Livre vert soit aussi transparente que possible. L'approche intersectorielle et interdisciplinaire revêt une importance capitale pour la réussite de l'entreprise, tout comme la dimension internationale, étant donné que la durabilité de toutes les activités maritimes dépend de l'adhésion internationale aux mesures décidées.

³⁵ www.europa.ue.int

³⁶ idem

II. Les attentes des Etats et des Régions maritimes

Grâce aux réponses fournies par les partenaires, nous avons pu dresser un tableau des principales attentes sur une éventuelle politique maritime européenne³⁷.

II.1 Des principes communs pour une politique maritime européenne

L'ensemble des Régions et Etats maritimes d'Europe souligne trois grands principes qui devraient être intégrés dans l'élaboration d'une politique maritime européenne.

✓ **Le secteur maritime, un champ d'expérimentation idéal pour l'application du principe de développement durable.** Les espaces maritimes et marins de l'Europe représentent un fort potentiel de croissance économique mais il faut trouver un équilibre entre le développement économique et la préservation de l'environnement. A cet égard, le principe de développement durable (dans tous les secteurs liés au maritime) apparaît comme un objectif primordial dans la mise en place d'une politique maritime européenne. Nombreux sont ceux qui soulignent le fait que la protection de l'environnement doit constituer un pilier fondamental dans une politique maritime (Régions d'Europe du Nord, d'Europe Centrale, Grèce...).

✓ **Une approche intégrée** dans les stratégies maritimes. A cet effet, il est souligné l'importance de la mise en place d'outils techniques pérennes qui soient transversaux (commissions, conférences...). Ces outils peuvent ainsi représenter les différentes thématiques et les différents échelons territoriaux. Toutes les institutions publiques liées au maritime doivent être représentées mais également les acteurs du secteur privé et de la société civile. Ces acteurs sont issus des divers secteurs maritimes.

✓ **Une approche holistique qui doit prendre en compte tous les secteurs maritimes.** Tous s'accordent sur le fait qu'une approche purement sectorielle ne peut pas donner de bons résultats. Il est nécessaire d'avoir une vision globale des enjeux maritimes pour être efficace dans la gestion des affaires maritimes et promouvoir la gestion durable des ressources. Il est désormais reconnu que tous les secteurs (transport, ports, pêche, tourisme, énergie, recherche, industrie...) sont intimement liés entre eux et nécessitent d'être appréhendés de manière transversale.

D'autres principes sont soulignés par les partenaires mais dans une moindre mesure. Il s'agit du principe de subsidiarité et du principe de précaution (mais qui est intimement lié au développement durable).

Outre ces grands objectifs, la lecture des questionnaires fait ressortir les attentes des territoires maritimes vis à vis de l'Union Européenne. Certaines sont communes et d'autres plus spécifiques selon les aires géographiques.

II.2 Les attentes communes des Régions et Etats

De manière générale, on a pu relever un certain nombre de priorités sur lesquelles tous s'accordent.

✓ **La dimension régionale doit être d'avantage valorisée.** Actuellement les procédures décisionnelles prennent très peu en compte le niveau régional qui est

³⁷ Source: Questionnaire régional "Europe de la mer" réalisé par la CRPM – question 4 / Questionnaire Task Force et contributions nationales pour le Livre vert.

pourtant un échelon territorial fortement impliqué et concerné par les questions maritimes. La légitimité des Régions à intervenir dans la gestion des affaires maritimes doit donc être reconnue.

✓ La **coopération doit être valorisée** en tant qu'un outil indispensable dans l'efficacité de la gestion des affaires maritimes. La coopération entre organisations régionales ou entre Régions est considérée par tous comme un des meilleurs outils pour répondre aux enjeux maritimes. Les nombreux résultats positifs acquis grâce à la coopération dans tous les secteurs doivent servir de modèle pour l'avenir.

✓ L'Union Européenne doit fournir un **financement plus efficace et plus adapté**. Il est souligné le fait que les financements actuels ne permettent pas l'efficacité de la phase opérationnelle des projets. Très souvent, ils ne suffisent qu'à financer de simples études ou des élaborations de projets. Renforcer les moyens permet d'accroître l'efficacité, les liens et la confiance.

✓ Les moyens financiers et techniques doivent être amplifiés dans tous les secteurs maritimes. Les projets menés dans le champ maritime sont trop souvent ralentis par les lourdeurs de la bureaucratie. En ce sens, il est attendu une **simplification et une harmonisation des mesures administratives et juridiques**.

✓ Il est essentiel que les **normes internationales et européennes** soient véritablement appliquées dans les législations nationales. Un renforcement de la législation européenne est également demandé en ce qui concerne les normes environnementales.

✓ Plus précisément, on s'aperçoit que le domaine **des transports et des ports fait l'objet d'un nombre important d'attentes**. Tout du moins, il s'agit d'un secteur où les Régions et Etats s'expriment beaucoup sur leurs souhaits. L'objectif principal que ceux-ci voudraient voir intégré dans une politique maritime européenne est d'**améliorer la compétitivité tout en renforçant la sécurité maritime**.

Concernant la compétitivité, cela doit passer par un développement de l'intermodalité, la promotion du short sea shipping et des autoroutes de la mer, le développement de l'accessibilité et des interconnexions.

Concernant la sécurité maritime, il est nécessaire de lutter contre la pollution marine provenant des navires et de mettre en place de véritables moyens permettant la prévention des risques (systèmes de surveillance et de contrôle).

✓ Un autre secteur semble avoir une importance toute particulière pour un grand nombre d'acteurs maritimes, celui de la recherche et de l'innovation. Une politique maritime européenne doit prendre en compte la nécessité d'**améliorer la connaissance dans le domaine maritime**. A cet effet, les programmes de recherche doivent être adaptés et multipliés ; une base de données très précise sur les questions maritimes doit être créée et mise à disposition de tous les acteurs du territoire. La connaissance, la recherche et l'innovation permettront d'apporter une valeur ajoutée aux activités maritimes (expérimentation, nouvelles techniques, amélioration de la compétitivité) dans de nombreux domaines comme le transport, l'industrie, la pêche...

Néanmoins, on remarque **des attentes plus spécifiques selon les secteurs géographiques**. Même si ces attentes ne concernent pas l'ensemble du territoire maritime européen, il convient d'en faire part et de les prendre en compte dans l'élaboration d'une politique maritime européenne.

II.3 Des attentes plus spécifiques selon les espaces maritimes concernés

✓ Comme nous l'avons déjà précisé, **le secteur du transport et des ports est un domaine où les attentes sont grandes**. En ce sens, il est logique que des attentes plus spécifiques concernent ce secteur. En voici quelques unes.

- **Les Régions portugaises** soulignent le fait que leurs ports connaissent des difficultés face aux ports du Nord de l'Europe. Il existe des différences fortes entre les ports européens par rapport à leur compétitivité, leurs moyens, leur rayonnement... et il est demandé à ce que l'union Européenne prenne en compte ces différences dans le Livre Vert sur une politique maritime européenne. Des garanties doivent être apportées pour compenser ces distorsions entre les ports européens.

- **Les Régions de l'Atlantique** évoquent le fait que l'approche concurrentielle s'appuyant sur des ports importants avec des hinterlands développés pour la sélection des futurs autoroutes de la mer n'est pas la meilleure solution pour résorber le problème du trafic de marchandises par la route et arriver à une cohésion territoriale des régions atlantiques. Il est également précisé que le concept d'autoroute de la mer est trop souvent appliqué par la Commission Européenne à des bassins maritimes «fermés», là où le transport maritime est déjà très développé.

- **Les Régions des pays nordiques** sont elles d'avantage préoccupées par les questions environnementales dans le transport maritime, à savoir la gestion des risques et notamment par rapport à la pollution marine. Les spécificités liées au climat froid de ces régions augmentent les risques d'accidents et des mesures spécifiques doivent être prises en compte pour le ice breaking.

- **Les Régions nordiques et allemandes** évoquent la question du transport fluvial et estiment que les canaux et rivières doivent être intégrés à une politique maritime car ils permettent de développer l'intermodalité et les interconnexions entre ports et hinterlands.

✓ Nous concluons ce paragraphe sur **deux attentes spécifiques qui sont liées à des caractéristiques géographiques et naturelles**.

La première concerne les **régions insulaires européennes**. Toutes désirent être d'avantage reconnues par l'Union Européenne et soulignent les risques de déséquilibre territorial avec d'autres territoires européens. Leur éloignement et leur insularité impliquent des avantages non négligeables, en effet ce sont généralement des espaces naturels préservés qui représentent des espaces d'investigation et d'expérimentation maritime. L'Union Européenne doit donc prendre conscience du potentiel que constituent les îles.

La deuxième concerne les **Régions norvégiennes** qui soulignent l'**importance de la Mer des Barrents et de la mer Norvégienne pour l'UE**. Le potentiel de croissance économique lié aux ressources naturelles présentes dans cette zone (plus particulièrement le pétrole) est un élément qui doit être pris en compte par l'UE. En effet, la valorisation de la « Northern Area » sera bénéfique pour l'ensemble de l'Europe dans le sens où cela aura des conséquences positives sur de nombreux autres secteurs maritimes.

II.4 Une politique européenne qui doit définir les bases d'une bonne gouvernance maritime

Une bonne gouvernance maritime passe par une **bonne articulation entre les différents niveaux territoriaux et une bonne définition des rôles de chacun.**

Les souhaits exprimés par les Etats mais encore plus particulièrement par les Régions sont les suivants.

✓ **L'Union Européenne ainsi que les Etats doivent fournir un cadre institutionnel et légal** à travers les politiques européennes et nationales élaborées. Selon beaucoup de Régions, l'Union européenne doit introduire des priorités maritimes, fournir des orientations et des objectifs, tout en donnant des moyens techniques et financiers adaptés pour les atteindre et les appliquer. Au niveau national, des objectifs doivent également être définis à travers une stratégie maritime incluant les recommandations européennes. Les Etats doivent aussi faciliter la mise en place des actions au niveau régional.

Ainsi les Régions apparaissent comme le niveau territorial opérationnel dans cette gouvernance maritime. Elles sont des outils efficaces dans l'application et l'expérimentation de la politique maritime européenne.

✓ Voyons plus précisément **quelles sont les priorités** établies par les partenaires (notamment les Régions) **pour atteindre une bonne articulation entre les différents niveaux territoriaux** définis précédemment :

- la clarification et la coordination des interlocuteurs communautaires
- la reconnaissance des compétences des collectivités régionales et locales
- la reconnaissance de leur pertinence dans les processus d'élaboration et d'application
- la valorisation des stratégies régionales existantes
- la concertation de tous les échelons territoriaux et de tous les citoyens européens afin d'ouvrir un grand débat à l'échelle européenne
- une meilleure coopération entre les différents niveaux territoriaux
- une meilleure information et communication sur les actions et mesures élaborées au niveau régional et européen
- une meilleure intégration des niveaux politiques et administratifs des Régions lors des discussions et échanges entre les Etats et l'Union européenne.
- la distinction entre la valeur ajoutée communautaire et les actions des Etats membres

✓ On voit donc que **l'attente principale est d'avoir une meilleure prise en compte de la dimension régionale.** Presque toutes les régions soulignent le fait que le niveau régional ne joue pas suffisamment un rôle important dans l'élaboration des politiques, des stratégies, des planifications et des budgets qui concernent les questions maritimes. En effet, le niveau régional, très actif et particulièrement adapté à la mise en application d'une politique maritime, n'est jamais intégré aux processus décisionnels européens concernant les politiques maritimes et très peu au niveau national. Or les régions représentent une échelle territoriale adéquate, non seulement pour la remontée des informations préalables à mise en place d'une législation, mais également pour mesurer l'impact et l'efficacité de cette mise en place. **L'échelon régional doit donc être d'avantage intégré dans les processus d'élaboration et de décision.**

Néanmoins, il faut préciser que si l'on attend beaucoup de l'initiative communautaire, il est également souligné par certaines Régions que **le degré d'implication des régions est aussi essentiel.** Toutes les Régions doivent s'engager dans le processus, ce qui n'est pas encore le cas à l'heure actuelle.

B. Essai de définition d'une politique maritime européenne

I. La « philosophie » de la politique maritime européenne selon les Etats membres et les Régions européennes : les principes et objectifs fondamentaux

Les espaces maritimes et côtiers représentent pour l'Europe une richesse incontestable et un fort potentiel de développement. Néanmoins, tous les Etats membres soulignent que cette valorisation des ressources maritimes doit trouver **un équilibre entre développement économique et protection de l'environnement**.

Pour atteindre cet objectif de durabilité, il est nécessaire que les Etats membres aient une **approche commune et claire** des enjeux maritimes ainsi que des modes d'action.

Dans cette approche, voici les **principes fondamentaux communs** aux différents Etats pour la mise en place d'une politique maritime à l'échelle européenne :

-La mer est un facteur de croissance économique pour l'Union Européenne et un moyen de se positionner de manière forte au sein de l'économie mondiale.

-Un développement économique efficace et compétitif grâce à une exploitation durable des ressources maritimes et à une véritable protection de l'environnement maritime et côtier. Le principe de développement durable doit être une clé de voûte de cette politique maritime.

-Une bonne gouvernance des affaires maritimes passe par l'efficacité de l'articulation et de la coordination entre les différents niveaux territoriaux (international, européen, national, régional, local).

-L'approche régionale dans la gestion des affaires maritimes doit être d'avantage valorisée, notamment à travers la coopération transfrontalière.

-Une approche intégrée et des politiques intersectorielles sont nécessaires pour la prise en compte de tous les enjeux maritimes.

-L'Union Européenne doit avoir une position politique unique et forte au sein des instances internationales, notamment en ce qui concerne les questions réglementaires et législatives.

-L'amélioration de la connaissance scientifique, des savoirs et de la technologie est essentielle dans l'appréhension et la gestion des enjeux maritimes (tous secteurs confondus).

Pour définir une politique maritime européenne, ces sept principes doivent **s'appliquer à des secteurs maritimes précis**. Comme nous l'avons déjà vu, il apparaît que des secteurs prioritaires ressortent à l'échelle européenne : le transport maritime, l'industrie navale, la pêche, le secteur énergétique, le tourisme, la défense. Comment mettre en œuvre nos objectifs dans chaque secteur ?

II. Le champ d'application de la politique maritime européenne : quels sont les secteurs prioritaires ?

II.1 Un transport maritime sécurisé, efficace et durable

La croissance économique européenne mais aussi mondiale dépend du **transport maritime** (exportations/importations). Une grande partie du commerce extérieur et interne de l'UE transite par la mer. Plus d'un milliard de tonnes de cargaisons est chargé et déchargé chaque année dans les ports européens. Les compagnies maritimes européennes contrôlent 40 % de la flotte mondiale. Enfin le secteur du transport maritime emploie environ 2,5 million de personnes dans l'UE.

Ce secteur est donc certainement celui qui présente le plus d'**enjeux pour les Etats membres**, non seulement parce qu'il peut générer une forte croissance économique et attirer les investissements mais également parce qu'il est source de problèmes environnementaux dont les Etats membres doivent tenir compte.

Dans le cadre d'une politique maritime européenne, l'objectif principal pour ce secteur est donc de **développer des infrastructures accessibles et compétitives tout en assurant un haut degré de protection environnementale**.

➤ Des infrastructures efficaces et compétitives grâce au développement de l'intermodalité et à une libéralisation maîtrisée

1. Le développement de l'intermodalité nécessite :

- **Un rôle stratégique pour les ports** en tant que portes d'entrée pour le commerce intérieur et extérieur, zones de transit et d'échanges, centres multimodaux, maillon essentiel dans les chaînes logistiques... Dans cette optique, il est nécessaire de donner d'avantage de responsabilités aux ports et de favoriser la présence des services logistiques compétitifs au sein même des ports.

- **Le développement des connexions entre les ports et les « hinterlands »**, ce qui implique une forte corrélation entre les politiques de transport terrestre et les politiques de transport maritime.

- **Le renforcement des concepts d'autoroutes de la mer et de « short sea shipping »**. Pour les autoroutes de la mer, prendre en compte les projets déjà réalisés et dans certains cas s'en servir comme modèle. Pour le « short sea shipping », avoir recours à des instruments adaptés (réseaux transeuropéens, programme Marco Polo...), à la simplification des procédures administratives et douanières et à la mise en place de système d'assurance inter-modes.

Le concept « Motorways of the Sea » :

Ce concept vise à améliorer la cohésion et l'accès aux régions et Etats périphériques et insulaires ainsi qu'à réduire la congestion du transport terrestre. Il concerne essentiellement le transport de fret, bien que le transport combiné de personnes et de marchandises ne doit pas être exclu. Les projets liés à ce concept contiennent des projets de création et de développement d'infrastructures dans des corridors spécifiques (incluant ports, autoroutes, voies ferrées, liens routiers). Grâce à la valorisation de ces corridors, on assiste à un développement d'infrastructures maritimes et terrestres intégrées et à un véritable transfert modal. Cette valorisation du concept d'autoroute de la mer permet donc un développement efficace et sécurisé du transport maritime.

La valorisation des autoroutes de la mer constitue un axe du programme européen TEN-T (Trans-European Transport Networks) - cf paragraphe sur les initiatives dans le domaine du transport p 46.



Le concept « Short Sea Shipping »:

“Short Sea Shipping” concerne le transport de marchandises et de passagers par voie maritime entre ports européens ou entre les ports européens et des ports de pays non membres de l’UE mais dont les frontières maritimes touchent des espaces européens (Baltique, Méditerranée, Mer Noire). Le SSS, efficace en Europe, est un bon moyen de transport pour décongestionner le trafic routier et développer le principe de développement durable.

Le short sea shipping est soutenu à l’échelle européenne par le programme Marco Polo – cf paragraphe sur les initiatives dans le domaine des transports p 46

Ci-dessous quelques exemples de projets ou d’initiatives variés qui ont tous en commun l’objectif de valorisation de l’intermodalité :

Tous ces projets ou initiatives politiques ont déjà été explicités précédemment dans le paragraphe sur les initiatives p 44 et sur la coopération à partir de la p 86.

- SSS dans l’Arc Atlantique
- ATMOS (Atlantique)
- Pirene II (Atlantique)
- « Northern Maritime Corridor » (mer du Nord)
- « Nordic Transportpolitical Network » (mer du Nord)
- “Network of Regional Maritime Competence Centres” (mer du Nord)
- “Sustainable Accessibility between Hinterlands and Gateways” (mer du Nord)
- Atlantic Logistic (Macaronésie)
- Finesse (Manche)
- “Baltica Nordica” et “Intermodalité et inter opérationnalité en Mer Baltique” (Vasterbotten)
- Contrat de plan Etat/Région du Nord pas de Calais incluant le développement

de l'intermodalité

- Programme pour le SSS en Aquitaine
- Actions de l'Institut Portuaire des Etudes et coopération de la Communauté de Valence-
FEPORTS
- Planification nationale en Allemagne pour développer les interconnexions entre ports et hinterlands
- Etc...

2. La libéralisation du marché du transport maritime est nécessaire pour la croissance économique mais doit se faire de manière **cohérente et pragmatique, sans distorsions** pour les armateurs et compagnies européennes. L'UE doit ici jouer un rôle d'envergure dans l'arène internationale (IMO, OCDE, WTO, GATT...) en faisant prévaloir les intérêts économiques de ses membres. L'organisation des ports européens souligne ici l'aspect négatif des mesures interventionnistes dans les ports. Concernant la libéralisation des ports, il serait intéressant d'identifier les secteurs de l'activité portuaire dont le fonctionnement serait amélioré grâce cette mise en concurrence.

➤ Un transport maritime sécurisé et durable

Avant tout, il faut souligner le fait que le transport maritime en lui-même est **plus écologique et plus sûr que le transport terrestre** et que son développement permet un décongestionnement des voies terrestres et par conséquent une diminution de la pollution dues à ce mode de transport. Néanmoins, il ne faut pas oublier que le transport maritime peut aussi être polluant et générer des risques pour notre environnement.

1. Les objectifs à suivre sont :

- **La gestion des risques liée à la navigation** doit être en permanence prise en compte dans les politiques nationales. (Ex : *stratégie maritime nationale en Suède – cf paragraphe sur les initiatives contre la pollution marine p 52*)
- **La lutte contre la pollution provenant des navires doit être une priorité**, qu'elle soit liée au type même du bateau (ex : peinture polluante), aux dégazages ou bien aux catastrophes maritimes (naufrages, « marées noires »...).

Les exemples suivants répondent aux objectifs de sécurité maritime :

Le projet EROCIPS (Emergency Response to Coastal Oil, Chemical and Inert Pollution from Shipping)

Le projet Safety@sea en mer du Nord

Le projet GMES (Global Monitoring for Environment and Security) cf p 54

Le projet RAMOGE en Mer Méditerranée

Le projet "New Hanseatic League of Sustainable Ports and Cities" en Mer Baltique

Etc...

Cf paragraphe sur les projets de coopération dans le domaine de la gestion des risques p 91 et de la pollution marine p 92

2. Les principes sont :

- **Un référentiel commun** (objectifs, moyens) à l'échelle européenne

- **Le coût de la non sécurité** (principe pollueur/payeur)
- **Une approche coordonnée et concertée** (entre les différents acteurs mais aussi entre les différents secteurs).

3. Les outils sont :

- Etablir de **véritables stratégies de lutte contre la pollution marine**. Les stratégies régionales existantes devraient d'avantage être intégrées et reconnues. En voici quelques exemples :

Programme régional de prévention et de lutte contre la pollution des hydrocarbures en mer (PACA) ; démarche de qualité « Ports propres en PACA » ; stratégie d'intervention pour la lutte contre la pollution marine dans les ports (Centro) ; actions menées par AIOIS ... – cf paragraphe sur les initiatives p 52.

- **Renforcer et prendre des mesures législatives efficaces** contre les pollueurs.

Les « packets Erika et Prestige », la réglementation double coque sont des mesures qui ont été prises à la suite de la catastrophe de l'Erika et du Prestige. Elles représentent des avancées dans le domaine de la sécurité maritime mais elles nécessitent d'être encore renforcées, les efforts menés doivent se poursuivre.

- **Etablir des systèmes de surveillance et de contrôle efficaces** sur les espaces maritimes et côtiers (échelle nationale et régionale) en accord avec la réglementation internationale. Les contrôles doivent être renforcés.

Il existe des outils pour cette surveillance et ce contrôle dans la gestion des risques comme AIS (Automatic Identification System), VTS (Vessel Traffic System), le système de navigation par satellite (GPS, LRIT ou Galiléo...)- cf paragraphe sur les initiatives dans la gestion des risques p 47

- **Améliorer le contrôle au niveau des ports** (audits périodiques) pour pallier les insuffisances du contrôle réalisé par l'Etat. Un moyen utile pour cela est le *Paris MOU* (cf paragraphe sur les initiatives p 43).

- **Intégrer d'avantage la recherche, l'innovation et la technologie dans le transport maritime** afin de favoriser le développement des navires « propres ». Ce secteur aide le transport maritime à assurer un haut niveau d'exigence environnementale en initiant par exemple des concepts tels que « Clean Ship Concept » (cf paragraphe suivant). Cela permet aussi de développer des systèmes de surveillance performants.

Les programmes de recherche menés au niveau régional comme national sont à valoriser (ex : Abruzzo, East Macédonia, Algarve...)cf paragraphe sur les initiatives p70 Les programmes REALISE et REMARC sur le short sea shipping sont des exemples d'initiatives illustrant notre propos. – cf paragraphe sur les initiatives p 72.

➤ Le rôle des Etats et de l'Union Européenne dans le développement d'un transport efficace et sécurisé ?

Concernant le transport maritime, il est important d'avoir un **cadre réglementaire et législatif au niveau international** qui permet de maintenir des normes environnementales au niveau mondial. Il est donc important pour l'UE de se référer aux conventions de l'IMO (International Maritime Organization) dont la principale est la

convention MARPOL sur la prévention de la pollution provenant des navires, la convention AFS est aussi une convention de l'IMO. On peut citer d'autres accords internationaux comme la convention UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea), la convention SOLAS (Safety of Life at Sea), la convention Basel sur les déchets déversés en mer, le code ISPS (International Ship and Port Facility Security), le protocole REMPEC (pollution au pétrole) etc...

Quel doit être le rôle de l'UE et ses membres par rapport à cette réglementation ?

- **Cette législation doit être renforcée voire complétée** par de nouvelles mesures et l'UE doit ici jouer un rôle au sein des instances internationales (IMO principalement) pour faire entendre sa voix et imposer des normes exigeantes.

- **Une véritable application à l'échelle européenne de la réglementation internationale.** Il est nécessaire que les conventions et traités soient ratifiés par d'avantage de pays membres de l'UE. La politique européenne doit véritablement encourager ses Etats membres à ratifier ces accords internationaux.

Par exemple, seulement cinq membres de l'UE ont ratifié la convention internationale AFS (Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships). Ce type « d'indiscipline » est un véritable facteur limitant dans la sécurité maritime.

Après la ratification, il est nécessaire d'intégrer les normes internationales aux législations nationales.

Citons la Grèce, où un conseil administratif (« ISPS directorate ») a spécialement été mis en place pour appliquer les normes du code ISPS ainsi que les recommandations de la convention SOLAS.

- **Les Etats membres doivent être responsables des navires battant pavillon sous leur nation.** Face au risque environnemental et économique que représente la montée des pavillons hors UE circulant dans les mers européennes, il est essentiel que l'UE et ses membres soutiennent plus fortement la position des armateurs européens et l'utilisation des pavillons européens.

En 1970, le total du tonnage sous pavillon européen s'élevait à 32% du tonnage mondial. En 2002, le taux était de 13%. Ce glissement vers les pavillons de libre immatriculation à bas coûts et faible niveau d'exigences sociales représente un véritable facteur d'insécurité pour l'Union Européenne dont les eaux accueillent de plus en plus ce type de pavillons.

II.2 Une industrie maritime compétitive au plan mondial

A travers un réseau de plus de **9000 entreprises** employant plus de **350 000 personnes**, l'industrie maritime européenne réalise un **chiffre d'affaire annuel** de près de **34 milliards** d'euros, dont plus de la moitié part aux exportations, notamment pour le transport maritime et la défense.

Face à ce constat, l'objectif principal est de **renforcer la compétitivité** de ce secteur industriel. Il est important de maintenir une **position de leader** pour l'UE à travers la promotion de la construction et réparation de navires marchands mais aussi de navires de plaisance ainsi que la construction d'équipements maritimes et d'équipements offshore. L'Union Européenne possède un **savoir faire** dans ces domaines qu'il convient de conserver et de valoriser.

➤ Par quels moyens renforcer cette compétitivité ?

- La nécessité de **développer, renforcer et mettre en réseau les clusters maritimes** afin de sécuriser l'industrie maritime.

- Au sein même des clusters, la nécessité d'avoir une **interaction forte** et un échange d'informations et de connaissances **entre les différents secteurs du cluster**.

L'UE et la Zone Economique Européenne réunies représentent le cluster maritime mondial le plus complet (construction navale, équipement maritime, assurance marine, courtiers, banques, sociétés de classification, ports, services d'éducation et de formation, instituts de recherche et services administratifs maritimes). Nous avons déjà cité quelques exemples de clusters – cf paragraphe sur les initiatives p 73.

- Le programme « **Leader Ship 2005** », très apprécié des différents Etats membres, doit être un véritable moyen pour proposer des mesures concrètes destinées à régler les problèmes auxquels est confrontée l'industrie navale et pour positionner celle-ci en tête du marché mondial. Il convient donc de valoriser les résultats déjà obtenus ainsi que le travail conjoint réalisé entre la Commission, les Etats membres et le secteur industriel.

Les recommandations du programme « Leader Ship 2005 » :

« Jouer un rôle dans la construction navale mondiale »

« Améliorer l'investissement dans la recherche, le développement et l'innovation »

« Promouvoir des schémas de financement et de garanties »

« Promouvoir des navires propres, respectueux de l'environnement »

« Avoir une approche européenne en ce qui concerne les besoins de l'industrie navale »

« Protéger les droits de propriété intellectuels européens »

« Assurer un accès aux savoirs »

« Construire une structure industrielle durable »

- La recherche et l'innovation technologique sont des facteurs de compétitivité mais aussi et surtout de **durabilité** pour ce secteur. Par exemple, ce secteur permet de développer des navires « propres » et sécurisés.

Le « clean ship concept » illustre en quoi la recherche et la technologie sont des supports essentiels pour l'industrie maritime.

Le « Clean Ship Concept »

Le but est d'avoir une industrie navale « zero-input », une industrie investie dans le concept de « navire propre ». Ce type de navire est conçu de manière intégrée afin d'éliminer les décharges et émissions nuisibles à l'environnement. Tout en étant efficace dans ses opérations quotidiennes, ce navire pourra être « jeté » et recyclé de manière respectueuse pour l'environnement. Ce concept assure non seulement une navigation sûre et environnementale mais garantit également toutes les sauvegardes possibles en cas d'un accident. Cela nécessite que le secteur naval développe une véritable politique environnementale et qu'il place la « culture de la sécurité » au cœur de son industrie. En réalité, l'innovation technique existe déjà et le principal défi reste de diffuser ce concept dans tout le secteur de l'industrie navale.

- Le **savoir faire européen** dans le secteur de l'industrie maritime doit être **conservé et valorisé**. On peut citer le Royaume Uni, l'Allemagne, la Norvège dont le savoir faire en matière d'ingénierie maritime est largement reconnue.

- **La libéralisation du marché doit se faire dans un cadre raisonnée et pragmatique** où l'UE doit veiller à ce que la compétitivité n'entraîne pas des distorsions dans la concurrence (ex : marchés asiatiques). Dans la même logique, le mécanisme défensif d'aides versées par les Etats doit se faire de manière loyale dans ce marché très ouvert.
- **L'UE doit défendre le principe d'une compétition juste dans les accords internationaux.** L'UE doit défendre les armateurs européens face à cette concurrence.
- **La réduction des lourdeurs administratives** dans l'industrie maritime.

II.3 Une gestion durable de la pêche

Tout comme le transport maritime ou l'industrie navale, la pêche est un **facteur de croissance économique** pour l'Europe car elle possède de **nombreuses réserves en poissons** mais aussi parce que la demande internationale ne cesse de croître. Néanmoins, si ce secteur veut survivre à long terme, il doit suivre les principes du développement durable.

➤ **La réussite économique de la pêche dépend de la bonne santé de l'environnement marin et des écosystèmes. Dans cette optique, il faut :**

- Appliquer le **principe de précaution** ainsi que le principe de conservation/préservation des écosystèmes.
- **Lutter contre la pollution** provenant des navires et des activités terrestres.
- **Evaluer les conséquences des activités humaines** dans les différentes zones du cycle de vie des poissons (reproduction, naissance, croissance, migration...). Ces études d'impacts doivent être réalisées grâce à l'apport de connaissances et de données scientifiques.
- **Intégrer la recherche, la technologie et l'innovation dans le secteur de la pêche.** Cela permet de développer par exemple des méthodes de pêche plus respectueuses de l'environnement mais aussi des critères de sélection des espèces à capturer et des zones de pêche à favoriser. Ci-dessous des exemples d'initiatives allant dans ce sens.

Pays de la Loire avec le «Programme Ecosystèmes Conchyliques »; programme EURORECIFS; études scientifiques menées en Grèce etc... – cf paragraphe sur les initiatives p 55; les programmes MARINOVA et MARTEC, PESPROF cf paragraphe sur la coopération p 99 etc...

➤ **La réussite économique de la pêche dépend également d'une gestion durable des ressources en poissons. Cette nécessité implique qu'il faut :**

- **Etablir de véritables stratégies nationales ou régionales** pour la gestion durable des ressources halieutiques.

En Norvège, le ministère de la pêche a mis en place une stratégie nationale pour la gestion des ressources marines vivantes. Autres ex : Açores, PACA, Pays de la Loire... - cf paragraphe sur les initiatives p 55

- Gérer les stocks de poissons, face à la surexploitation des ressources. Cette gestion passe notamment par la **lutte contre la pêche IUU** (Illegal, Unregulated, Unreported).

Ex : Le « Salmon Plan Action » en mer Baltique - cf paragraphe sur les initiatives p 55.

- **Prendre en compte les spécificités régionales** (régions plus exposées que d'autres au problème de surexploitation car zones environnementales déjà très sensibles).

La région de Kvarken, les mers fermées comme la mer Baltique ou la mer Méditerranée sont des exemples de zones environnementales sensibles...

- **Augmenter la pratique des activités d'aquaculture**, tout en étant un modèle de haut standard et de qualité environnementale de l'aquaculture.

La Région Central Macédonia a une stratégie régionale spécifique pour le développement de l'aquaculture – cf paragraphe sur les initiatives p 55. L'Algarve coopère avec l'Andalousie pour développer l'aquaculture (projets Redaqua et Diveraqua) – cf paragraphe sur la coopération p 99.

➤ **Avoir une approche intersectorielle, notamment pour un secteur comme la pêche qui est intimement lié à de nombreux autres secteurs**

- **Recherche, technologie / Pêche** : apport de méthodes de pêche plus écologiques.
- **Tourisme / Pêche** : la pêche récréative représente un atout pour le tourisme mais il faut dans ce cas qu'elle se fasse de manière durable. Il faut également trouver un terrain d'entente entre la pêche professionnelle et la pêche pour les touristes.
- **Transport maritime / Pêche** : la pollution dû aux navires et les catastrophes maritimes nuisent au secteur de la pêche.
- **Protection environnement marin / Pêche** (cf ci-dessus)
- **GIZC / Pêche**

➤ **Une bonne articulation entre les différents échelons territoriaux est déterminante dans la gestion durable des stocks :**

- Valoriser les **stratégies régionales** destinées à développer la pêche, l'aquaculture et les produits halieutiques en général.

En ce qui concerne la promotion des produits halieutiques, on peut citer la PACA (démarche de qualité « Provence filière mer »), Murcia (campagne d'information), les Pays de la Loire (exposition, assises régionales, édition livret ...), etc.. – cf paragraphe sur les initiatives dans la pêche p 55.

- Avoir **une approche coordonnée avec le niveau régional / local**, souvent le plus apte à gérer les questions de gestion et contrôle de pêche.

En Allemagne, les länders sont systématiquement consultés lors de la préparation d'une nouvelle législation sur la pêche. Il existe une véritable approche coordonnée entre le gouvernement fédéral et les Etats fédéraux.

En Grande Bretagne, ce sont les « Sea Fisheries Committees » (échelle municipale) qui jouent un rôle essentiel dans le secteur de la pêche.

En France, Espagne et Portugal, il s'agit de conseils régionaux consultatifs.

En Norvège, ce sont les « Regional Fisheries Management Organisations » (RFMO's)

- Valoriser la **coopération entre les régions mais également entre les organisations régionales de pêche**. Ci-dessous, on cite des exemples de coopération dans le domaine de la pêche.

Ex : l'association AGLIA (Association du Grand Littoral) et le projet OCIPESCA (Observatoire Scientifique des Pêcheries Artisanales) pour la gestion durable des ressources – cf paragraphe sur la coopération p 99.

On peut également citer **diverses organisations qui jouent actuellement un rôle important** dans le secteur de la pêche. Il convient de valoriser le travail entrepris par ces organisations de coopération.

NEAFC (North East Atlantic Fisheries Commission)

NASCO (North Atlantic Salmon Conservation Organization)

IBSFC (International Baltic Sea Fishery Commission)

NAFMC (Conference of Ministers of Fisheries of the North Atlantic)

NAFO (Northwest Atlantic Fisheries Organization)

- Développer la **coopération entre les Etats membres et l'Agence Européenne de la pêche** pour le contrôle des activités, les inspections des navires, les échanges de savoirs faire et d'inspecteurs et la formation.

II.4 Le secteur énergétique, véritable potentiel pour le futur de l'Europe

Ce secteur **dépend** tout particulièrement **de la mer** non seulement pour la **production d'énergie** mais également **pour le transport d'énergie**. Si l'Europe désire que ce secteur soit un potentiel économique pour l'avenir de l'Europe, elle doit appliquer le principe de développement durable à ce secteur.

➤ Les domaines d'application dans lesquelles il faut développer l'exploitation et renforcer la position de l'UE sont :

- Le pétrole et le gaz offshore
- La production d'électricité offshore
- Les énergies renouvelables (utilisation du vent, des marées, des vagues, des courants...)

➤ Les objectifs à suivre en matière énergétique :

- Assurer le développement de l'**exploitation du secteur énergétique tout en coexistant avec les autres activités maritimes** telles que la pêche (approche intégrée) et en assurant un degré élevé de protection environnementale.

N.B : Une attention toute particulière doit être portée lors de l'installation de connections électriques qui peuvent être abîmées par des ancres ou des navires. Il est donc nécessaire de les protéger soit en les enterrant soit en interdisant la navigation et la pêche autour de ces connections). Inversement, l'impact environnemental de ces installations doit être soigneusement évalué.

L'Allemagne présente deux projets intéressants sur les installations offshore (éoliennes) : « Offshore Wind Park SKY 2000 » et « Baltic 1 ».
La Norvège, avec la mer des Barrents, est très concernée par ce secteur. Elle a d'ailleurs mis en place une véritable stratégie intégrée pour répondre aux multiples enjeux dans ce domaine. - cf paragraphe sur l'approche intégrée p 24
Le projet SWEPOL est un exemple de valorisation du secteur énergétique et de protection environnementale – cf paragraphe sur initiatives p 68

- **Améliorer la coopération** et prendre notamment exemple sur ce qui se fait en mer Baltique ou en mer du Nord.

Le projet COD, le projet Interreg IIIB POWER (Pushing Offshore Wind Energy Regions), le projet ERAMAC ... sont des exemples de coopération dans ce domaine – cf paragraphe sur la coopération p103.

- **Se servir de la recherche, l'innovation et la technologie pour atteindre les objectifs de protection environnementale** (gestion durable des ressources énergétiques, méthodes d'exploration et d'exploitation écologiques...).

Le programme norvégien OG 21 valorise la recherche dans le domaine pétrolier - cf paragraphe sur les initiatives p 68.

- **Avoir une position de leader dans le domaine offshore et dans la défense d'une « énergie propre »**. Il est important de valoriser ici le savoir faire et les compétences que possède déjà l'UE dans ce domaine.

Le projet de coopération EUROGIF (European Oil and Gas Innovation Forum) doit à ce titre être mieux reconnu par l'UE – cf paragraphe sur les initiatives p 69.

II.5 La mer, une attractivité touristique, source de retombées économiques

Les zones côtières sont des zones densément peuplées qui de plus attirent les touristes. Ce **potentiel touristique** est un élément à prendre en compte dans la politique maritime européenne pour la croissance économique des pays.

➤ Les principales caractéristiques du tourisme maritime et côtier :

- Le patrimoine naturel (beauté et authenticité des espaces)
- Le patrimoine culturel (fort lien entre les hommes et la mer)
- Les activités récréatives et les loisirs liées aux espaces maritimes : baignade, sports nautiques, pêche récréative, les croisières (reconnaissance mondiale du savoir faire européen dans ce domaine), la plaisance (réseau dense de ports de plaisance à renforcer et coordonner).

➤ **Les objectifs liés au développement touristique maritime des pays européens :**

- Promouvoir un tourisme durable en protégeant le patrimoine naturel et culturel des mers et océans

Ce secteur dépend de la survie de l'environnement marin et côtier. Il existe une forte relation entre tourisme et protection de l'environnement.

Si le patrimoine maritime est si attractif, c'est qu'il représente pour les touristes un aspect authentique. Mais **cette authenticité ne demeurera que si elle est respectée, autrement dit si l'environnement est respecté**. Outre la mise en place de mesures appropriées au niveau nationale et régional, il convient d'éduquer les citoyens européens à cette préservation. On peut par exemple, promouvoir et respecter le patrimoine marin et côtier à travers le développement d'activités de loisirs et d'activités culturelles. De cette manière, le tourisme peut valoriser le patrimoine et le patrimoine peut être facteur de développement économique.

Les exemples suivants montrent que les Etats et Régions d'Europe accordent de l'importance à la dimension patrimoniale et à la nécessité de protéger ce patrimoine naturel et culturel pour que le développement touristique soit durable.

Nous pouvons citer des exemples de valorisation et de protection du patrimoine naturel tels que le plan d'aménagement de Madeira qui prône un tourisme durable, l'expérience du parc national Schleswig-Holstein Wadden Sea, les stratégies touristiques durables en Vasterbotten et Murcia, la sensibilisation des citoyens britanniques sur la protection du patrimoine naturel,... – cf paragraphe sur les initiatives p 59 ou le projet SUBMED et TURSOS II ainsi que le projet ICREW – cf paragraphe sur la coopération p 101.

La valorisation du patrimoine culturel est également facteur de retombées économiques liées au tourisme. On a précédemment cité plusieurs exemples – cf paragraphe sur les initiatives p59 : le musée sur la marine et la navigation internationale à Hamburg, le tourisme historique à Kvarken, le port culturel de Cartagena, l'action du JNAPC britannique, des services culturels de l'Etat grecque, du gouvernement suédois, de la Région PACA, etc... Les projets AT-Lights sur la valorisation des phares, le projet SAL sur la valorisation des marais salins sont des exemples de coopération pour la valorisation du patrimoine culturel. – cf paragraphe sur la coopération p 101.

- Avoir une approche intégrée et coordonnée

On remarque que de **nombreux secteurs sont liés au tourisme** et qu'il convient de les mettre en interaction de manière durable. On vient de le voir avec la **relation patrimoine/tourisme** (cf paragraphe précédent) mais cette approche est également **valable pour la pêche** par exemple. Il est nécessaire de trouver un terrain d'entente entre la pêche professionnelle et récréative et de respecter les objectifs de durabilité liés à la gestion des stocks de poisson (mêmes objectifs que pour le secteur de la pêche).

Les infrastructures maritimes sont également liées au tourisme. Dans les pays nordiques par exemple, la plupart des touristes viennent par voie maritime, d'où la nécessité de posséder des services compétents dans les ports tout en veillant au respect de l'environnement (risques liés à l'afflux de touristes dans les ports).

Les transports doivent aussi être pris en compte dans le tourisme et notamment en ce qui concerne **les croisières**. La forte augmentation de la demande ces dix dernières

années dans les pays nordiques et en mer Méditerranée implique d'organiser l'offre de manière coordonnée et durable.

Voici des exemples d'initiatives, de projets, de stratégies destinés à valoriser l'interaction transports maritimes / tourisme. Ceux-ci ont déjà été explicités dans le paragraphe sur les initiatives p 59.

- Stratégie nationale polonaise pour le développement du tourisme et plus particulièrement le développement des croisières (études, séminaire, coopération internationale...)

- Plan d'action national norvégien pour l'industrie du voyage et du tourisme

- Le projet de coopération APP entre les ports portugais – cf paragraphe sur la coopération p 101.

II.6 Le secteur de la défense

Dans le contexte actuel international, les menaces liées à l'immigration, aux trafics illicites, au terrorisme... sont réelles. Ces menaces sont particulièrement exacerbées dans les espaces maritimes et aux frontières maritimes. Face à ces enjeux, il faut déployer des moyens considérables de surveillance et de contrôle et développer la coopération entre les Etats.

➤ Les principaux objectifs sont les suivants :

- La disparité des législations nationales et des capacités d'intervention implique que la **coopération entre Etats soit forte** (moyen de compenser ces inégalités).

La coopération entre les Etats Baltiques au sein du BSRBCC (Baltic Sea Region Border Control Cooperation) a pour mission de combattre l'immigration illégale. Une Task Force sur le crime organisé a été établie. – cf paragraphe sur la coopération p 104.

On peut également citer la coopération entre les ports anglo-saxons et les ports français. – cf paragraphe sur la coopération p 104

- Déterminer le rôle des forces armées nationales, des marines nationales, des services nationaux de police, de douanes et d'immigration, notamment en cas de crise au sein de l'UE. Ceci doit se faire de manière concertée et coordonnée.

- L'application et le respect des conventions et réglementations internationales par l'ensemble des pays européens.

- Affirmer une position unique et forte de l'UE dans l'arène internationale.

III. La mise en œuvre de la politique maritime européenne : quels sont les outils nécessaires pour rendre ces secteurs compétitifs et durables ?

Nous venons de dresser un tableau des secteurs prioritaires dans lesquels la politique maritime européenne doit tenir compte des principes évoqués en introduction de cette section. (cf p 129). Cette approche horizontale (thématique) a mis en lumière le fait que ces secteurs maritimes sont intrinsèquement liés entre eux et qu'ils nécessitent d'être appréhendés de manière transversale.

III.1 La GIZC, un outil indispensable pour la valorisation de l'approche transversale et pour l'application de la politique maritime européenne à l'échelle régionale

Concernant l'approche transversale en matière de politique maritime, il nous paraît intéressant d'évoquer la politique menée par la Norvège dans le « High North ». Cette zone maritime constitue une priorité stratégique pour l'avenir du pays du fait des nombreuses ressources naturelles renouvelables et non renouvelables qui y sont présentes. L'objectif est de développer une stratégie cohérente qui combine les questions environnementales, la gestion de la pêche et les opportunités économiques que représentent le secteur énergétique. – cf paragraphe sur les objectifs – approche intégrée p 24.

Si l'approche intégrée est nécessaire à l'échelle de politiques nationales ou européennes, elle l'est aussi à **une échelle plus fine**. Ainsi, l'accent doit être mis sur la **Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC)** qui est un outil fondamental dans la mise en œuvre des principes de développement durable dans tous les secteurs maritimes et notamment à l'échelle régionale.

Pour beaucoup d'Etats européens, les zones côtières représentent des **aires riches et productives mais aussi très menacées**.

La multiplicité des activités dans les zones maritimes et côtières entraîne **des conflits d'usages** entre ces activités mais également entre les activités et l'environnement. C'est pourquoi des **outils de gestion et d'aménagement et de planification** doivent être mis en place pour réduire ces conflits.

➤ Quels sont les principaux objectifs à réaliser dans ce domaine ?

- **Une bonne articulation entre les différents niveaux territoriaux.** Dans cette optique, l'Union Européenne doit fournir un cadre politique avec des principes généraux permettant une vision commune des enjeux. Mais l'approche régionale et locale reste le niveau le plus opérationnel pour l'application des objectifs politiques comme l'illustrent les exemples ci-dessous. L'approche régionale et locale doit donc être valorisée pour assurer l'efficacité de la GIZC (notamment pour l'approche écosystémique).

En Norvège, la caractéristique principale de la GIZC est le rôle central qu'occupent les autorités locales et les stakeholders dans le processus de planification.

En Suède, les autorités locales sont consultées lorsque les plans de GIZC touchent leurs frontières.

En France, on peut citer le programme PLAGE en Nord pas de Calais où le degré d'implication du niveau régional et local est fort. Même remarque pour les Pays de la Loire ou la Région PACA..

En Allemagne, une stratégie nationale (ministère de l'environnement, conservation de la nature et sécurité nucléaire) sur la GIZC est en cours d'élaboration depuis 2004. A cet effet, les länders sont systématiquement consultés lors de la phase d'élaboration et de la phase décisionnelle, ils possèdent également des compétences pour l'application de ces plans régionaux d'aménagement.

Les parcs naturels régionaux sont des espaces où la gestion intégrée représente l'objectif principal, comme l'atteste les expériences françaises ou allemandes.

Etc... - cf paragraphe sur les initiatives p 63.

- **La nécessité de développer la coopération et de mettre en place des réseaux** entre les régions qui ont des stratégies de GIZC. L'échange d'informations, de

données et d'expériences est un outil essentiel pour la réussite de la GIZC. Voici ci-dessous des exemples de coopération dans la GIZC.

On peut citer le projet « Agenda Régional 21 », exemple de coopération transfrontalière entre régions polonaises et allemandes, le « memoranda of understanding » entre le gouvernement britannique et les ministères écossais, l'assemblée nationale galloise, le Comité Exécutif d'Irlande du Nord, la coopération entre régions suédoises et danoises, le projet Coastatlantic, le projet SAIL II, le projet EMDI etc... - cf paragraphe sur la coopération p 95.

- **Avoir une approche intersectorielle** afin de répondre aux enjeux liés au « multi usage » des zones côtières. Voici quelques exemples d'initiatives illustrant cette notion.

Le projet de renaturalisation de Sundische Wiese dans l'ouest du lagon de Pomerania (Parc Naturel National) est un exemple de coopération avec une approche interdisciplinaire sur la réorganisation d'une aire côtière non habitée. Les activités menées dans la mer Wadden sont menées en coopération avec tous les groupes d'intérêts dans tous les secteurs. Cf paragraphe sur les initiatives p 63.

- **L'apport de la recherche et de la connaissance** (indicateurs) est essentiel pour l'évaluation de l'impact environnemental et de la durabilité des activités humaines ainsi que pour l'évaluation du processus de GIZC dans les régions européennes. L'idée que la connaissance est un moyen de maîtrise et gestion des milieux doit être mieux reconnue.

*Le projet RICAMA (Rationale for Integrated Coastal Management) dans la région italienne Abruzzo puis le projet SICORA (« Informative Support for the Management of the Coastal Zone of Abruzzo Region ») illustrent cette idée. Le CRIGE en Région PACA qui permet l'acquisition et la gestion de données sur le milieu et les usages maritimes.
- cf paragraphe sur les initiatives p 63.*

III.2 Un support nécessaire pour un développement durable des secteurs maritimes : la recherche, l'innovation technologique et le développement des savoirs faire (RDI)

➤ Les grandes idées sont :

- Les activités de RDI permettent d'assurer la **compétitivité des activités maritimes** (techniques plus performantes).
- Les activités de RDI permettent d'assurer la **durabilité des secteurs maritimes** (méthodes avec moins d'impact sur l'environnement).
- Les activités de RDI doivent être mieux et **d'avantage intégré aux différents secteurs maritimes.**
- Les programmes de recherche doivent avoir **des thématiques transversales** et être **coordonnés et intégrés**, à la fois entre les instituts de recherche nationaux et internationaux et entre les instituts des différents pays. Il faut développer **un réseau** des instituts de recherche.

➤ **Dans quelle mesure l'application de ces grandes idées offre un apport certain au développement économique maritime (tous secteurs inclus) ?**

- La recherche est un **moyen de valoriser le savoir-faire européen**, par exemple dans le domaine offshore, la construction navale, la climatologie et l'océanographie...et d'accroître ainsi la compétitivité européenne dans ces domaines.

- **Dans le domaine de la navigation**, la RDI permet de développer des techniques de navigation efficaces et sécurisées et **des navires « propres »** (Clean Ship Concept). Elle participe ainsi à la diminution de la pollution marine tout en répondant aux exigences économiques.

- Les activités de RDI produisent également **des outils techniques de surveillance** (ex : satellites) qui favorisent la lutte contre la pollution marine. Certains ont déjà été énoncés comme l'AIS, le satellite Galiléo... (*cf paragraphe sur les initiatives p 72*)

- **Dans le secteur de la pêche**, les activités de RDI apportent des techniques de pêche plus écologiques et donne des critères de sélection des espèces à capturer.

- **Dans le secteur énergétique**, les activités de RDI sont source de durabilité car il apporte des techniques performantes et écologiques. La stratégie norvégienne OG21 en est un bon exemple (*cf paragraphe sur les initiatives p 68*)

- **Dans la gestion des risques**, les activités de RDI génèrent **une meilleure connaissance et compréhension des milieux, des écosystèmes et des phénomènes**. Or, cette connaissance permet :

1. D'accroître le principe de prévention/précaution en cas de risques, dans le domaine de la prévision et de l'analyse météo-océanographique, dans les phénomènes d'érosion et d'activité sismique et dans la gestion des eaux (montée des eaux, changement climatique).

2. De mieux évaluer l'impact environnemental des activités maritimes et des exploitations des ressources naturelles sur leur milieu et par conséquent de s'assurer que ces activités sont faites de manière durable. Ceci est particulièrement valable pour des milieux fragiles comme les récifs coralliens.

Le programme « Trilateral Monitoring and Assessment » (TMAP) est un projet de coopération d'observation environnementale et d'étude sur les impacts environnementaux. – cf paragraphe sur la coopération p 102.

- Les activités de RDI représentent **un enjeu primordial pour l'exploration et l'exploitation des ressources nouvelles ou peu connues**. En voici quelques exemples :

1. Les ressources en hydrates de gaz (plateau continental) sont encore peu connues mais la RDI peut ici apporter permettre d'évaluer ces ressources et développer des moyens pour les exploiter. Ainsi, cela permettrait d'avoir une alternative aux hydrocarbures classiques.

2. La même remarque est à faire pour les minéraux présents dans le plateau continental et les substances contenues dans l'eau de mer qui doivent être recensés, étudiés, exploités grâce à la RDI.

3. Enfin, un secteur d'avenir pour la croissance économique est celui de la biotechnologie pour son apport dans l'alimentation (développement du « bio »), la santé (produits pharmaceutiques), les pesticides, les énergies renouvelables...

4. Les instituts de recherche du Schleswig-Holstein sont particulièrement impliqués dans ce secteur qui génère déjà des emplois dans cette région.

N.B : les régions ultra-périphériques (RUP) sont des aires privilégiées pour la recherche car elles représentent un véritable potentiel pour l'observation de certains phénomènes spécifiques.

- Les exemples suivants sont des initiatives publiques de recherche menées au niveau national par des Etats membres ou non de l'UE, mais également au niveau régional :

Le programme norvégien MARUT, le plan national britannique pour la technologie dans le secteur maritime, les programmes nationaux de recherche en Allemagne sur l'industrie navale, les programmes de recherche en Grèce... - cf paragraphe sur les initiatives dans la recherche p 70.

Plusieurs régions ont lancé des programmes de recherche : PACA, Pays de la Loire, Schleswig-Holstein, Alentejo, Centro, Nord pas de Calais... - cf paragraphe sur les initiatives dans la recherche p 70.

III.3 L'éducation, la formation et l'emploi, facteur de qualité dans le secteur maritime

Le secteur maritime pour être compétitif nécessite des savoirs faire et des compétences spécifiques. La croissance de ce secteur doit donc s'assurer de la qualité de son recrutement, de sa formation et de son éducation ainsi que veiller à rendre attractif les métiers de ce secteur.

➤ Pour cela, la politique maritime européenne doit répondre aux principes suivants :

- Le renforcement du recrutement est une source de compétences, de savoirs faire et de sécurité pour le secteur maritime. De plus, il doit **concerner tous les métiers** du secteur maritime (pas que les marins).

- Le recrutement doit se cibler sur des populations jeunes pour faire face au vieillissement du secteur (En Suède, par exemple, 35% des officiers et 40% des ingénieurs ont plus de 50 ans). L'autre préoccupation pour le recrutement est de se cibler sur des **personnes d'origine européenne**. Certes, cela implique que cette main d'œuvre est plus chère mais elle est plus compétente car formée selon les normes européennes. De plus, le phénomène d'accroissement du recrutement de personnes non européennes est un facteur d'insécurité environnementale (moins compétents) et économique (perte d'emplois).

- Pour rendre les métiers attractifs, l'UE doit mettre en place une politique et trouver des moyens pour augmenter cette attractivité.

- La qualité passe par le développement et la valorisation des universités et instituts de formation marine. Il convient de développer un réseau européen entre ces diverses structures.

On peut citer des exemples de centres spécialisés pour l'éducation et la formation maritime. En Grèce, on trouve trois centres qui offrent des formations gratuites pour les marins, subventionnées par l'Etat. (« Post training for deck », « Engine », « Radio communication officers »)

En Allemagne, le gouvernement fédéral, lui utilise des mesures incitatives, en aidant les propriétaires de navires qui offrent des opportunités de formation maritime.

Ce pays appartient d'ailleurs à la liste blanche de l'IMO en ce qui concerne les normes d'éducation maritime et répond aux attentes de la convention STCW (« Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers »). Les pays européens devraient tous répondre à ces exigences.

Les écoles MET (Maritime Education and Training) jouent un rôle important dans le maintien de la durabilité des savoirs-faire maritimes. En Allemagne, ce sont des institutions qui dépendent du niveau des länders même si le cadre légal est donné par le gouvernement fédéral.

Au niveau régional, on peut citer le Plan Régional de l'Emploi élaboré en Région PACA. Il prend en compte tous les secteurs maritimes, mais met l'accent sur la plaisance et haute plaisance, secteur en plein essor, et pour lequel la Région offre de nombreux atouts. Les actions concernent des créations d'emplois, d'entreprises, des projets locaux de développement...

III.4 La protection de l'environnement marin et côtier garantit la durabilité des ressources et donc de leur exploitation

Notre environnement est constamment sous la pression des activités humaines et c'est dans ce contexte que la plupart des Etats européens soulignent le fait que la **Directive Européenne sur la stratégie marine doit constituer le pilier environnemental de la politique maritime européenne.**

➤ La lutte contre la pollution marine doit prendre en compte tous les types de pollution :

- Pollution liée aux **activités maritimes** (transport, pêche)
- Pollution liée à l'**exploitation des ressources naturelles** (pétrole, gaz, hydrates...)
- Pollution liée aux **activités terrestres** (agriculture, tourisme, urbanisation...). A ce titre, il faut véritablement appliquer la Directive Cadre sur l'eau, notamment pour lutter contre la pollution des rivières, principale source terrestre de la pollution marine.
- Pollution liée aux **activités militaires et industrielles** (émissions radioactives)
- Pollution liée **destruction des habitats et écosystèmes**
- Pollution liée au problème **des espaces envahissants** dans les baies maritimes
- Pollution liée au problème **des déchets humains et industriels**

➤ Par quels moyens lutter contre cette pollution ?

- La création d'**espaces marins protégés** (rôle de Natura 2000)

En Allemagne, 6 sites sont classés d'intérêt communautaire et 40% de la zone maritime est classée Natura 2000. Deux parcs nationaux, celui de la mer Wadden et celui de Pomerania sont également des exemples d'espaces naturels protégés. On peut noter que les länders sont systématiquement consultés par le niveau fédéral lorsque des mesures pour la protection de l'environnement et la création d'espaces protégés doivent être créés.

Outre la création des sites natura 2000, il convient de gérer ces espaces protégés une fois leur classification faite. L'exemple du Cornwall qui a été une des premières régions à créer un schéma de gestion d'un site marin Natura 2000 peut à cet effet être cité.

- La création et renforcement des systèmes et programmes de surveillance et de recherche

En Norvège, on trouve plusieurs programmes de surveillance concernant la pollution due à la radioactivité. L'autorité NRPA (« Norwegian Radiation Protection Authority ») joue ici un rôle de coordinateur dans ces projets nationaux ou européens. Elle traite des questions liées aux effets de la radiation radioactive sur l'environnement, identifie les sources de cette radioactivité et les aires vulnérables aux accidents, développe des modèles d'analyse et évalue les effets de la radiation sur la population. Sur cette thématique de la pollution radioactive, elle est en outre impliquée dans le projet RAME (Norwegian Marine Monitoring Programme). D'autres structures telles l'Institut norvégien de la recherche marine et le NIVA (Norwegian Institute Water Research) participent à l'exécution de tels programmes de surveillance.

- **Une véritable application et un renforcement de la réglementation existante** (internationale, européenne, nationale) à toutes les échelles (UE, Etats membres). Dans cette optique, les traités et conventions sur le changement climatique, l'usage durable des mers, les émissions de CO₂, les rejets de déchets... doivent être d'avantage ratifiés par les Etats européens.

Quelques exemples : protocole de Kyoto, programme de Johannesburg, protocole REMPEC, convention MARPOL...

L'Union Européenne doit veiller à renforcer sa position dans les instances internationales.

L'exemple de la participation active allemande dans la mise en place des conventions IMO devrait suivi par d'autres pays. Au niveau de la législation européenne, ce pays a mis en place un cadre de travail national pour appliquer la Directive Habitat et Oiseaux.

- **Le développement de l'approche intégrée** : la protection de l'environnement doit être intégrée dans toutes les politiques sectorielles liées aux affaires maritimes (transport, pêche, énergie, tourisme, RDI...).

- **Le renforcement de la coopération transfrontalière régionale** qui constitue le point de départ d'une approche écosystémique et un outil de base pour la gestion environnementale dans la phase opérationnelle d'une politique environnementale. Il existe de nombreux exemples de coopération régionale qui doivent servir d'exemples dans la mise en place d'une politique maritime européenne.

Sur ce point, nous avons établi une liste d'organisations régionales de coopération dont l'objectif principal est la protection de l'environnement marin (cf section suivante sur les organisations régionales)

- **La valorisation de l'approche régionale** doit permettre de tenir compte des écosystèmes spécifiques.

La Mer Baltique a une valeur écologique très forte, elle contient des biotopes uniques, mais c'est une mer fermée (faibles échanges avec mers voisines) et peu profonde qui est connue pour être une des zones de trafic les plus denses du monde. On a ici un bon exemple de spécificité régionale qui nécessite de prendre des mesures

appropriées. Aujourd'hui, la mer Baltique, à l'exception des eaux russes, est classé en zone PSSA (Particularly Sensitive Sea Area).

La Mer Méditerranée est également une zone sensible du fait de son caractère fermée, ce qui nécessite que sa protection soit prise en compte au niveau régional.

La protection de l'environnement apparaît donc comme **un pilier primordial dans la constitution d'une politique maritime européenne**. Nous avons à cet effet souligné le rôle que pouvait jouer les organisations régionales. Le paragraphe suivant dresse un bref tableau des exemples à suivre.

III.5 La coopération transfrontalière et internationale, un outil opérationnel à valoriser dans la politique maritime européenne

La coopération que nous avons déjà présenté précédemment (*cf paragraphe sur la coopération p 86*) apparaît être un outil fondamental dans la gestion des affaires maritimes. Etats comme Régions s'accordent sur ce principe. Ils soulignent le fait que la coopération est un bon moyen de **répondre aux difficultés rencontrées face à une situation maritime hétérogène** (législation nationale diffère d'un pays à l'autre, différence dans le niveau de compétences, de responsabilité régionale et des moyens financiers). Ainsi, la coopération maritime apparaît (notamment pour les Régions) comme **un moyen de mise en réseau et de développement des échanges** (connaissances, expertise, techniques...). Toutes les réponses aux questionnaires soulignent le fait que les expériences de coopération déjà menées apportent des acquis certains dans le développement maritime de chaque territoire.

Les secteurs où la coopération est importante sont les suivants :

- Le transport maritime
- La pollution marine, la gestion des risques
- La Gestion Intégrée des Zones Côtières
- Le tourisme et la pêche (surtout au niveau régional)

Que l'on soit à l'échelle du voisinage immédiat, de sous-ensembles maritimes ou à l'échelle de bassins maritimes, il apparaît que **les domaines prioritaires** pour la coopération maritime concernent essentiellement **les transports et les questions environnementales**.

Concernant le transport, les thèmes privilégiés pour la coopération sont : l'intermodalité pour soulager les voies terrestres, la logique du réseau entre les ports, les projets d'autoroute de la mer, le « short-sea-shipping ».

Concernant l'environnement, la plupart des régions soulignent le fait que la coopération permet non seulement un apport de connaissances sur les milieux marins et maritimes mais qu'elle favorise également une meilleure protection des milieux et une meilleure prévention des risques environnementaux. La GIZC apparaît d'ailleurs comme un secteur privilégié pour les programmes de coopération et cela dans une logique de développement durable.

Ainsi, même si un **cadre réglementaire européen est essentiel** dans une politique maritime européenne, **l'UE doit valoriser les projets de coopération menés et s'appuyer sur les accords et conventions régionales** pour garantir une approche écosystémique et intégrée. L'évaluation de leur impact, les résultats obtenus, les outils et méthodes utilisés etc... sont des éléments à prendre en compte dans la mise en place d'une politique maritime européenne.

Les organes régionaux de coopération doivent à cet effet devenir les principaux acteurs de cette approche. Nous avons déjà présenté ces organismes dans une section précédente (*cf paragraphe sur la coopération p 107*).

Pour conclure sur la coopération, il faut néanmoins souligner le fait que **le manque de financement** est largement évoqué. Il ne suffit pas d'attribuer des fonds ne servant à alimenter que des études et ne permettant pas de mettre en place de véritables projets de coopération (phase opérationnelle).

Conclusion

L'apport des questionnaires réalisés dans le cadre du projet "Europe de la mer" a permis de faire ressortir des **caractéristiques importantes** des Etats et plus particulièrement des Régions maritimes d'Europe. Ainsi, on se rend compte de **l'enjeu et du défi** que représente la mer pour les territoires européens. **Les potentialités de développement économique** liées au maritime poussent certaines Régions ou Etats à mettre en place de **véritables stratégies maritimes avec des plans d'actions précis et des budgets définis**. C'est pourquoi, nous avons pu relever de nombreuses initiatives maritimes intéressantes dans la majorité des secteurs maritimes. Certains secteurs apparaissent plus importants comme le transport maritime, les activités portuaires, l'énergie, la pêche... Mais si le souci de compétitivité est primordial, il faut souligner néanmoins la **grande importance de la protection environnementale** pour la majorité des acteurs et cela dans tous les secteurs. On remarque une véritable prise de conscience sur la question environnementale même si les moyens mis en place pour protéger cet environnement marin ne sont pas toujours très opérationnels, égaux ou suffisants.

Les initiatives maritimes menées suivent en général les mêmes objectifs et les mêmes principes : le **développement durable et une approche intégrée** dans la gestion des affaires maritimes. Ces objectifs partagés par les Régions maritimes d'Europe représentent un aspect positif dans la **réalisation des objectifs de Lisbonne**. De la même manière, on peut souligner les potentialités liées au **grand nombre de projets de coopération dans le domaine maritime**. De nombreuses expériences de coopération existent et constituent **un outil indispensable** dans une bonne gestion des affaires maritimes. Cet élément positif devrait donc être d'avantage valorisé et certains projets de coopération pourraient servir d'exemples.

Néanmoins, un aspect plus négatif concerne la **gouvernance maritime** à l'échelle européenne. En effet, cette multiplicité d'initiatives, de stratégies, de projets... **manque de coordination à l'échelle européenne, voire nationale**. Il est nécessaire d'avoir une meilleure articulation et coopération entre les différents niveaux territoriaux et enfin **d'impliquer d'avantage le niveau régional** dans les affaires maritimes, tant dans la phase décisionnelle que opérationnelle. Plus de moyens d'agir doivent être fournis aux Régions. C'est pourquoi **une politique maritime européenne a son rôle à jouer** ici, afin de fournir un **cadre législatif** à toutes les politiques maritimes nationales et régionales et afin de leur **donner des moyens** pour leur mise en application.

Nous avons donc pu établir des grandes tendances et mettre en lumière les attentes des partenaires du projet vis-à-vis du Livre vert sur une politique maritime européenne. **Ces attentes** confirment ce qui ressort de l'analyse des questionnaires, c'est-à-dire : une large **concertation** de tous les acteurs, une **approche intersectorielle**, une meilleure prise en compte du **niveau régional**, la valorisation de la **coopération**, une prise en compte de **l'environnement** (application effective du développement durable) et un souci de **compétitivité** économique (la mer doit être considérée comme une ressource, une richesse à exploiter et à protéger).

Ainsi, nous avons pu établir **les bases de ce que pourrait contenir une politique maritime européenne**, en nous appuyant sur ces informations recueillies dans les réponses aux questionnaires. Cette définition ne prétend pas à l'exhaustivité et encore moins à être une vérité générale mais elle définit les principaux **champs d'application**

d'une politique maritime européenne. Elle met en avant certains **principes** importants et donne des **outils** de mise en œuvre.

Ce qu'il faut certainement retenir de cette analyse est qu'une politique maritime européenne devra prendre en compte **le nécessaire équilibre entre compétitivité économique et protection environnementale**. Le développement des activités économiques liées aux espaces et aux ressources maritimes ne peut être rentable et durable seulement et seulement si ces ressources et ces espaces sont protégés. **De la bonne santé de l'environnement marin dépend la bonne santé de l'économie maritime européenne.**

Table des matières

Introduction.....	5
<u>Section 1: Présentation du projet "Europe de la mer".....</u>	<u>7</u>
A. Les caractéristiques du projet « Europe de la mer ».....	8
I. La Conférence des Régions Périphériques Maritimes et sa mobilisation sur la question maritime	8
II. L'initiative « Europe de la mer » : principes et actions du projet	9
II.1 Pour une vision prospective partagée des mers et océans.....	9
II.2 Deux outils en synergie	10
B. Méthodologie.....	11
I. Présentation des questionnaires	11
II. Le traitement des questionnaires : quel mode d'analyse ? Les difficultés rencontrées ?.....	12
<u>Section 2: Etat des lieux "multiscale" sur les questions maritimes en Europe. Analyse des questionnaires "Europe de la mer".....</u>	<u>14</u>
A. Les caractéristiques de la gouvernance maritime en Europe.....	15
I. Un pouvoir décisionnel concentré dans les mains des Etats	15
I.1 Dans les pays de l'Europe Nordique :	15
I.2 Dans les pays d'Europe Occidentale :.....	15
I.3 Dans les pays de l'Europe Méditerranéenne :.....	16
I.4 Dans les pays d'Europe Centrale :.....	16
II. Les compétences régionales dans les différents secteurs maritimes : données générales.....	17
II.1 Les secteurs les plus importants dans les compétences attribuées aux Régions :.....	17
II.2 Des régions qui ne possèdent pas l'exclusivité des compétences :.....	18
III. L'organisation de la gouvernance maritime: articulation et coordination entre les différents niveaux territoriaux	19
III.1 La Suède	19
III.2 La Norvège	20
III.3 La France.....	20
III.4 Le Portugal.....	21
III.5 L'Espagne.....	22
III.6 L'Italie	22
III.7 La Grèce	22
III.8 L'Allemagne	23
B. Les objectifs et principes communs.....	24
aux Régions et Etats.....	24
I. Une approche intégrée : exemples de stratégies de développement intégré	24
I.1 Exemples de stratégie intégrée à l'échelon national.....	24
I.2 Exemples de stratégie intégrée à l'échelon régional.....	25

II. L'approche durable et la protection environnementale, principes majeurs dans la gestion des affaires maritimes	29
II.1 Un principe reconnu et voulu.....	29
II.2 Des stratégies spécifiques pour appliquer le principe de développement durable dans les politiques maritimes	30
C. Les initiatives menées au niveau national et régional dans les principaux secteurs maritimes	34
I. Les secteurs privilégiés par les Régions et les Etats.....	34
I.1 Les champs d'application les plus importants : données générales sur les secteurs maritimes.....	34
I.2 Le transport maritime, un secteur d'importance où l'intermodalité doit jouer un rôle essentiel.....	35
I.3 La question de la sécurité maritime, une priorité pour tous.....	35
II. Quelles sont les caractéristiques des initiatives menées au niveau régional et national dans chaque secteur ?	38
II.1 Remarques générales.....	38
II.2 Les initiatives menées selon les différents secteurs maritimes... ..	39
III. Les difficultés rencontrées dans la gestion des affaires maritimes	74
III.1 Présentation des limites soulevées par les Régions.....	74
III.2 Comment surmonter ces limites ?	83
D. La coopération transfrontalière et internationale dans le domaine maritime	86
en Europe	86
I. Les expériences de coopération maritime.....	86
I.1 La coopération dans le secteur des transports et des ports.....	86
I.2 La coopération dans le secteur de la gestion des risques	91
I.3 La coopération dans le secteur de la pollution marine.....	92
I.4 La coopération dans le secteur de la pollution d'origine terrestre	95
I.5 Le secteur de la GIZC :	95
I.6 La coopération dans le secteur de la pêche/aquaculture :	99
I.7 La coopération dans le secteur du tourisme.....	101
I.8 La coopération dans le secteur de la recherche	102
I.9 La coopération dans le secteur énergétique.....	103
I.10 La coopération dans le secteur de la défense	104
I.11 Autres types de coopération.....	104
II. Les organismes de coopération régionale.....	107
II.1 Organisations de coopération de dimension internationale	107
II.2 Organisations de coopération de dimension européenne.....	109
II.3 Organisations de coopération à l'échelle de l'espace atlantique.....	109
II.4 Organisations de coopération à l'échelle des pays nordiques européens....	110
II.5 Autre type d'organisations de coopération (échelle plus fine).....	114
II.6 Les organismes de coopération de la CRPM : les Commissions Géographiques de la CRPM (Conférence des Régions Périphériques Maritimes)	115

Annexes

Vers une politique
maritime européenne...

*Analyse des contributions régionales
et nationales dans le cadre du projet
« Europe de la mer »*

Rapport de stage pour la CRPM, Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe
Stage réalisé à la Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes de Porto - Portugal
Novembre 2005 – Février 2006

Morgane Meresse – 3ème année de Magistère Aménagement
Ecole Polytechnique de Tours – Département Aménagement
Tuteur de stage : Jean Paul Carrière

ANNEXE 1- Nombre de réponses obtenues aux questionnaires



CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES D'EUROPE CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin 35700 RENNES - F
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
e.mail : secretariat@crpm.org – web : www.crpm.org

QUESTIONNAIRE FOR PARTNER REGIONS

REGION/CITY	RECEIVED	OBS
Schleswig-Holstein	yes	Through the questionnaire of Task Force. We have some informations but not as various as the questionnaire for partner regions.
Canarias		
Comunidad Valenciana		No answer
Galicia		No contact because of president's change
Gijon	yes	
Murcia	yes	
Vigo	yes	Answer received very late. Not included in the report.
Aquitaine	yes	
Basse-Normandie		
Bretagne		
Corse		
Guadeloupe		Contact to define
Nord-Pas de Calais	yes	
PACA	yes	
Pays de la Loire	yes	
Poitou-Charentes		Waiting replacement Olivier Laruelle
Central Macedonia	yes	
East Macedonia & Thrace	yes	
Ionian Islands		
North Aegean Region		
Peloponnisos		No contact
Thessaly		
Western Greece		
Western Macedonia		No contact
Abruzzo	yes	
Campania		No contact
Lazio		
Sicilia	yes	Limited answers (about transport essentially)
Toscana		
Nordland	yes	+ Contribution for the green paper
Rogaland		
More og Romsdal	yes	
Telemark	yes	
Açores	yes	
Alentejo	yes	
Algarve	yes	

Centro	yes	
Figueira da Foz	yes	
Lisboa e Vale do Tejo		
Madeira	yes	
Norte		
Calarasi		
Galati		
Cornwall	yes	Received late. Not included in the report.
Devon		
Shetland Islands	yes	
Wales		
Vasterbotten	yes	

QUESTIONNAIRE FOR GEOGRAPHICAL COMMISSIONS

GEO COM	RECEIVED	OBS
Arc Atlantique	yes	
Baltique	yes	
Mer du Nord	yes	
Iles	yes	
Interméditerranée	yes	
Balkans-Mer Noire		We received a mail as an answer.

QUESTIONNAIRE NATIONAL LEVEL

STATE	RECEIVED	OBS
AL – Schleswig Holstein		Questionnaire from TF COM*
NW- Rogaland	yes	Questionnaire CRPM**
FR – Bretagne		Common contribution for the Green Paper made with Spain and Portugal
IT – Toscane		
ES – Murcia	yes	Questionnaire CRPM and Common contribution for the Green Paper made with Spain and Portugal
GR – Thessalie		Questionnaire from TF COM
SU – Vasterbotten		Questionnaire CRPM + Task Force COM
UK – Devon		Questionnaire from TF COM
PT -		Common contribution for the Green Paper made with Spain and France

*Task Force Commission for the elaboration of a Green Paper

**Questionnaire for the national level made by the CRPM

Un tableau sur les réponses nationales -CRPM et TF- plus détaillé est disponible ci-après.

Etat des lieux sur les réponses nationales

Etats	Questionnaire TF	Contribution Livre Vert	Questionnaire CRPM
Etats membres du projet Europe de la Mer			
UK	Oui		
Allemagne	Oui	Oui	
Suède	Oui	Oui	Oui
Norvège		Oui	Oui
France		Oui	
Espagne		Oui	Oui
Portugal		Oui	
Italie			
Grèce	Oui		
Roumanie			
Etats non membres du projet Europe de la Mer			
Irlande	Oui		
Pays Bas		Oui	
Autriche	Oui		
Pologne	Oui		
Latvia	Oui		
Danemark		Oui	

ANNEXE 2- Questionnaire CRPM pour les Régions partenaires



CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES
D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin 35700 RENNES - F
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
e.mail : secretariat@crpm.org - web : www.crpm.org

- PROJET « EUROPE DE LA MER »

QUESTIONNAIRE POUR LES REGIONS ET VILLES PARTENAIRES

Dans le cadre du projet « Europe de la mer », le questionnaire ci-dessous est l'un des principaux outils de la phase de recueil d'information et de positions des Régions et des villes. Toutes les autorités territoriales participant au projet Europe de la Mer devront y répondre. Il leur est demandé d'y apporter des réponses les plus concrètes possibles, en mettant en annexes tous les éléments d'information complémentaires jugés utiles.

Les réponses devront être renvoyées à la CRPM au plus tard le 15 octobre, de façon à pouvoir être utilisées dans le diagnostic stratégique qui sera réalisé jusqu'en décembre 2005.

Pour toute question, merci de prendre contact avec :

- La CRPM (Rui Azevedo, Patrick Anvrouin ou Julie Gourden)
- Les experts coordinateurs des différents thèmes

Ce questionnaire unique intègre les propositions des différents experts coordinateurs. Il se compose de 2 parties:

- La première partie comporte une ensemble de questions générales et transversales portant sur les compétences régionales et locales dans le domaine maritime, leurs stratégies et politiques maritimes et de développement durable, la coopération interrégionale et, finalement, les attentes des régions et des villes à l'égard du projet de livre vert sur la politique maritime européenne;
- La deuxième partie est composée de questions ayant spécifiquement trait à certaines thématiques de réflexion du projet: économie et emploi, RD&I et gouvernance. Les questions concernant le développement durable sont incluses dans la première partie du questionnaire. Des questions spécifiques sur les transports ont été directement adressées aux Régions et villes participant au groupe transport.

Etant donné la diversité et le nombre des questions, les réponses seront très probablement fournies par des interlocuteurs différents. Nous remercions donc chaque partenaire de bien s'assurer que les réponses à chaque question soient apportées par l'interlocuteur le plus pertinent !

PREMIERE PARTIE

QUESTIONS TRANSVERSALES

I-1. LES COMPETENCES

1.1. De quelles compétences - exclusives et partagées (et avec qui) – votre Région/Ville dispose-t-elle dans le domaine maritime ? Comment ces compétences se traduisent-elles en terme de structure (organigramme) et de budget ? (Merci de remplir le tableau suivant)

Secteur	Compétences exclusives de la région/ville. Indiquer lesquelles:	Compétences partagées		Budget régional/local alloué en 2004	Service régional /local responsable
		Indiquer lesquelles	Avec qui ?		
Pêche					
Aquaculture					
Transformation des produits de la mer					
Construction et réparation navale					
Tourisme					
Production d'énergie					
Ports					
Transports					
GIZC					
Pollution d'origine terrestre*					
Pollution marine**					
Recherche publique marine / maritime					
Gestion des risques					
Autres (préciser)					

*pollution provenant d'activités terrestre ayant un impact sur les eaux côtières, liée à la mise en œuvre de la Directive-Cadre sur l'Eau (ex. traitement des eaux usées, pollutions aux nitrates)

**pollution liée aux activités en mer, ayant un impact sur les eaux côtières (navigation...)

1.2 – Gouvernance régionale

1.2.1 – Comment ces compétences exclusives s'articulent-elles ? Votre Région/Ville a-t-elle adopté une stratégie intégrée de développement maritime ou a-t-elle prévu de le faire ? Si oui, décrivez là brièvement et joignez cette stratégie en annexe.

☞ ...

1.2.2 - Comment la coordination des compétences partagées s'organise-t-elle?

☞ ...

1.2.3 - En cas de réponse affirmative à la question 1.2.1. : dans quelle mesure votre stratégie prend-elle en compte les objectifs de Lisbonne et Göteborg?

☞ ...

1.3 – Organisation de l'intermodalité

1.3.1 - L'organisation intermodale autour du mode maritime (réseau de plateformes logistiques etc.) dans votre Région/Ville est-elle définie par (cocher la case correspondante) :

a) Une initiative de planification publique	
b) Des initiatives multiples privées, non coordonnées, mais soumises à des approbations au cas par cas	
c) Une procédure mixte de concertation entre le public et les entreprises de la Région/Ville	
d) Autre. Laquelle ?	

1.3.2 - S'il y a intervention publique, quel est le rôle de la Région/Ville dans cette démarche ?

☞ ...

1.3.3 - Selon vous, la solution actuelle est-elle satisfaisante ? Des modifications devraient-elles être introduites ? Si oui, lesquelles ?

☞ ...

1.4 – Sécurité maritime

1.4.1 - Existe-t-il un Plan de Sécurité Maritime qui couvre la côte de votre Région/Ville? Si oui, quel a été le rôle de la Région/Ville dans son élaboration/approbation/ gestion ? Le cas échéant, merci de joindre ce plan en annexe.

☞ ...

1.4.2 - Selon vous, ce Plan est-il satisfaisant ? Des modifications devraient-elles être introduites ? Si oui, lesquelles ?

☞ ...

1.5 – Développement durable

1.5.1 - Votre Région/Ville a-t-elle une stratégie particulière de « développement durable » ? Si oui, la dimension maritime fait-elle partie de cette stratégie ? Si non, sous quelle forme votre Région/Ville prend-elle en compte les aspects du développement durable ? Le cas échéant, merci de joindre cette stratégie en annexe.

☞ ...

1.5.2 - Votre Région/Ville a-t-elle d'autres stratégies thématiques, lesquelles ? Si oui, merci de les joindre en annexe.

☞ ...

2. LES INITIATIVES DANS LE DOMAINE MARITIME

2.1. Quelles sont les initiatives menées par votre Région/Ville dans le domaine maritime (études/groupes travail/recherches/initiatives politiques/programmes/projets) ? Merci de remplir le tableau suivant en indiquant les initiatives menées par la Région/Ville.

Merci de joindre tout document utile.

Secteur	Initiatives menées par la région/ville	Autres
---------	--	--------

	Initiative politique	Études	Groupe de travail	Recherche	Programmes; projets	
Pêche						
Aquaculture						
Transformation des produits de la mer						
Construction et réparation navale						
Tourisme						
Production d'énergie						
Ports						
Transports						
GIZC						
Pollution d'origine terrestre						
Pollution marine						
Recherche publique marine						
Gestion des risques						
Autres (préciser)						

*pollution provenant d'activités terrestre ayant un impact sur les eaux côtières, liée à la mise en œuvre de la Directive-Cadre sur l'Eau (ex. traitement des eaux usées, pollutions aux nitrates)

**pollution liée aux activités en mer, ayant un impact sur les eaux côtières (navigation...)

2.2. Votre Région/Ville bénéficie-t-elle de programmes de financement nationaux ou européens concernant les aspects maritimes? Merci de remplir le tableau suivant et de joindre tout document utile.

Secteur	Programmes nationaux Indiquer lesquels et comment	Programmes européens Indiquer lesquels et comment
Pêche		
Aquaculture		
Transformation des produits de la mer		
Construction et réparation navale		
Tourisme		
Production d'énergie		
Ports		
Transports		
GIZC		
Pollution d'origine marine*		

Pollution marine**		
Recherche publique marine		
Gestion des risques		
Autres (préciser)		

*pollution provenant d'activités terrestre ayant un impact sur les eaux côtières, liée à la mise en œuvre de la Directive-Cadre sur l'Eau (ex. traitement des eaux usées, pollutions aux nitrates)

**pollution liée aux activités en mer, ayant un impact sur les eaux côtières (navigation...)

2.3 De quelles données/statistiques/informations votre Région/Ville dispose-t-elle pour mener des actions et lancer des initiatives en faveur du maritime ? Merci de remplir le tableau suivant et de joindre tout document utile.

Secteur	Statistiques disponibles	Années	Sources
Pêche			
Aquaculture			
Transformation des produits de la mer			
Construction et réparation navale			
Tourisme			
Production d'énergie			
Ports			
Transports			
GIZC			
Pollution d'origine terrestre*			
Pollution marine**			
Recherche publique marine			
Gestion des risques			
Autres (préciser)			

*pollution provenant d'activités terrestre ayant un impact sur les eaux côtières, liée à la mise en œuvre de la Directive-Cadre sur l'Eau (ex. traitement des eaux usées, pollutions aux nitrates)

**pollution liée aux activités en mer, ayant un impact sur les eaux côtières (navigation...)

2.4 Selon vous, quels sont les facteurs qui limitent les initiatives de votre Région/Ville en faveur du maritime (absence de compétences/financements insuffisants et ou inadaptés/défaut d'information/organisation du partenariat public - privé/autres) ? Merci de remplir le tableau suivant et de joindre tout document utile.

Secteur	Facteurs qui limitent les initiatives en faveur du maritime					Autres
	Absence de compétences	Difficulté de coordination public-privé	Financement insuffisant et inadapté	Difficulté de coordination au sein de la Région/Ville	Difficulté de coordination avec d'autres échelles de pouvoir	
Pêche						
Aquaculture						
Transformation des produits de la mer						
Construction et réparation navale						
Tourisme						
Production d'énergie						
Ports						
Transports						
GIZC						
Pollution d'origine terrestre*						
Pollution marine**						
Recherche publique marine						
Gestion des risques						
Autres (préciser)						

*pollution provenant d'activités terrestre ayant un impact sur les eaux côtières, liée à la mise en œuvre de la Directive-Cadre sur l'Eau (ex. traitement des eaux usées, pollutions aux nitrates)

**pollution liée aux activités en mer, ayant un impact sur les eaux côtières (navigation...)

2.5 – Selon vous, ces contraintes peuvent elles être limitées/surmontées ? Si oui, quelles actions proposez-vous au plan local, régional et européen ?

☞ ...

3. LA COOPERATION TRANSNATIONALE ET INTERREGIONALE

3.1. Votre Région/Ville a-t-elle mené des coopérations dans le domaine du maritime ? Si oui, merci de remplir le tableau suivant. Merci de joindre tout document utile.

Secteur	Projets	Objectifs	Partenaires (organisation/ Région/Ville)	Programmes
Pêche				
Aquaculture				
Transformation des produits de la mer				

Construction et réparation navale				
Tourisme				
Production d'énergie				
Ports				
Transports				
GIZC				
Pollution d'origine terrestre*				
Pollution marine**				
Recherche publique marine				
Gestion des risques				
Autres				

*pollution provenant d'activités terrestre ayant un impact sur les eaux côtières, liée à la mise en œuvre de la Directive-Cadre sur l'Eau (ex. traitement des eaux usées, pollutions aux nitrates)

**pollution liée aux activités en mer, ayant un impact sur les eaux côtières (navigation...)

3.2 Présentez un bilan des principaux résultats obtenus. Quelles leçons peut-on retirer de l'expérience de coopération interrégionale transnationale dans le domaine maritime ? Dans quels domaines estimez-vous que des coopérations maritimes devraient être menées à l'avenir de façon prioritaire ? Et avec quelles régions partenaires ?

☞ ...

3.3 Pour chaque thème, quel est selon vous le cadre géographique le plus adapté pour les coopérations maritimes ?

Cadre géographique	Thématique(s)
Voisinage immédiat	
Sous-ensemble maritime	
Bassin maritime	
Autres (préciser)	

3.4 Pensez-vous que les programmes de coopération existants et les fonds alloués sont suffisants ? Merci de justifier votre réponse.

☞ ...

3.5 Votre Région/Ville participe-t-elle à des accords/conventions/groupes de travail internationaux sur le thème de la mer ? Si oui lesquels ? Quel bilan faites-vous de cette participation ?

☞ ...

4. VOS ATTENTES VIS-A-VIS DU LIVRE VERT SUR LA POLITIQUE MARITIME

Cette partie du questionnaire est « libre ». Il est demandé à chacun d'exprimer ses attentes sous la forme qui lui convient et qui correspond le mieux à sa sensibilité. Il peut s'agir soit d'un encadrement des politiques ayant un impact sur le maritime, soit d'un renforcement de la coordination des

politiques existantes, soit de la mise en place de priorités « maritimes » au sein des politiques existantes, soit encore d'une initiative propre pouvant prendre la forme d'une politique européenne de la mer. Vos attentes doivent être argumentées.

Il vous est aussi demandé votre position sur ce qui devrait constituer le « cœur » d'une politique maritime de l'Union ? Doit-on concevoir une telle politique autour d'un nouveau modèle de développement pour l'Europe ? Doit-on concevoir le maritime comme un champ d'expérimentation pour le développement durable ? Autres.

☞ ...

PROJET «EUROPE DE LA MER»

DEUXIEME PARTIE

1 - THEME: ECONOMIE ET EMPLOI

1. Quels secteurs d'activité maritimes sont en déclin dans votre Région/Ville et quels sont leurs principaux problèmes? Merci de compléter le tableau.

- Merci de vous référer aux secteurs dans les questions transversales-

Secteurs en déclin	Principaux problèmes	Autorité responsable

2. Quels sont les secteurs et les opportunités de croissance potentielle dans votre Région/Ville?

- Merci de vous référer aux secteurs dans les questions transversales-

Secteurs de croissance	Opportunités	Autorité responsable

3. Votre Région/Ville dispose-t-elle d'une stratégie de développement d'un Cluster maritime? Le cas échéant, présentez-en les grandes lignes et joignez cette stratégie en annexe.

☞ ...

4. Cette stratégie est-elle intégrée au sein d'une politique nationale? Est-elle articulée avec les Région/Ville frontalières? Qui est responsable de cette coordination? Comment est-elle coordonnée avec les autres niveaux? Selon vous, quelle est l'échelle géographique la plus appropriée pour un cluster maritime?

☞ ...

5. Qu'attendez-vous du livre vert dans ce domaine?

☞ ...

2- THEME: RECHERCHE, DEVELOPPEMENT ET INNOVATION

1. Quels sont les thèmes prioritaires de recherche marine / maritime dans votre Région/Ville? Merci de compléter le tableau

Priorités de RDI marine et maritime	Principaux résultats	Centres de recherche et d'innovation présents dans votre Région/Ville	Réseaux de coopération interrégionaux transnationaux avec d'autres Région/Ville

2. Quelles sont les principaux points forts de ces thèmes? Quels sont leurs points faibles ?

☞ ...

3. Quel est le poids respectif de la Recherche et de l'Innovation dans votre Cluster maritime (le cas échéant)?

☞ ...

4. Quels sont les besoins en RDI en relation avec le développement durable et l'approche écosystémique (bonne gouvernance)?

☞ ...

5. Quelles opportunités pourraient être tirées des développements technologiques?

☞ ...

6. Quels rôles la RDI peut-elle jouer afin d'encourager le développement des activités marines et maritimes traditionnelles (p.ex. pêche, aquaculture, navigation etc.) ?

☞ ...

7. Quels rôles la RDI peut-elle jouer dans l'émergence de nouvelles activités dans le secteur maritime (p.ex. biotechnologies, énergie offshore, sécurité etc.) ?

☞ ...

8. Identifiez les principaux centres de recherche situés dans votre Région/Ville et les rôles qu'ils pourraient jouer dans le développement futur des espaces maritimes?

☞ ...

9. Comment les Région/Ville peuvent-elles prendre part dans l'établissement des priorités de RDI qui sont développées à l'échelle nationale ou européenne?

☞ ...

10. Qu'espérez-vous du Livre vert dans le domaine de la Recherche et l'innovation?

☞ ...

THEME: GOUVERNANCE

1. Les autorités locales / régionales / organisations de régions participent-elles à l'élaboration des politiques maritimes à l'échelle nationale?

☞ ...

2. Comment votre Région/Ville participe-t-elle habituellement à / nourrit-elle l'élaboration des politiques nationales et internationales (p. ex. pêche, GIZC, conservation marine, pollution des eaux...)

☞ ...

3. Comment l'élaboration de ces politiques s'articule-t-elle avec les niveaux infra-étatiques, communautaires et internationaux ?

☞ ...

4. Existe-t-il des programmes d'incitation mis en place par l'Etat pour la mise en oeuvre des politiques nationales, qui en même temps correspondent aux besoins et réalités régionales / locales ?

☞ ...

5. Existe-t-il des accords bilatéraux ou transfrontaliers dans le domaine maritime dont votre Région/Ville soit partenaire ?

☞ ...

6. Votre Région/Ville dispose-t-elle d'un forum des acteurs (stakeholders forum) dans le domaine lié à la gestion des mers et océans? Quelles questions / politiques ce forum concerne-t-il ? Existe-t-il d'autres formes de participation dans le domaine de la gestion des mers et océans ?

☞ ...

7. Pensez-vous que les programmes de financement actuels soient adéquats pour mettre en oeuvre la stratégie marine de l'UE et l'intégration de la pêche? Si non, quels changements proposeriez-vous ?

☞ ...

8. Quels seront, selon vous, les principaux obstacles à l'intégration de la pêche dans la stratégie marine de l'UE? (Conservation marine et autres secteurs d'activité) ?

☞ ...

9. Les principaux problèmes, inquiétudes et besoins de votre Région/Ville Région sont-ils pleinement reflétés dans les politiques communautaires? Si non, expliquez pourquoi pour chacune des politiques suivantes : pêche, conservation marine, WFD, navigation, héritage, programme / convention de mer régionale ?

☞ ...

10. Pensez-vous que votre Région/Ville soit située dans le programme/ la convention de mer régionale la plus adaptée ? Si vous pensez que votre Région/Ville devrait faire partie d'un autre ensemble maritime régional, expliquez pourquoi et si possible indiquez lequel ?

☞ ...

11. Qu'espérez-vous du Livre vert dans le domaine de la gouvernance?

ANNEXE 3- questionnaire CRPM pour les Commissionn géographiques



**CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES
D'EUROPE**
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin 35700 RENNES - F
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
e.mail : secretariat@crpm.org – web : www.crpm.org

12/09/05

“EUROPE OF THE SEA” PROJECT

QUESTIONNAIRE - GEOGRAPHICAL COMMISSIONS

This section is to be answered by the Executive Secretary of the CPRM Geographic Commission. Please in case of any doubt contact the thematic expert Isabel Torres de Noronha [inoronha@UDeL.Edu]

Identification of the respondent

1. Name of the Geographic Commission:
2. Identification of the respondent:
 - a. Name:
 - b. e-mail address:
 - c. Address:

Questionnaire

1. Regarding seas, oceans, and coastal management, what are the common issues and features you have identified within your geographical commission?
2. Regarding seas, oceans, and coastal management, are there conflicts within the borders of your geographical commission? If yes, explain why and how they were solved (or why not).
3. Is the geographical commission represented at the international and regional seas conventions bodies? If yes, please refer to:
 - Which international conventions;
 - Which regional seas conventions;
 - Which Regional Sea(s) programme(s) (UNEP);
 - Characteristics of the participation (observer, member of a working group (identify which ones, etc)

- Provide an update on the issues regarding policy development and implementation, as well as problems, and solutions found;
 - Are there conflicts in these bodies? If yes, what is the cause of the conflict and how was the conflict solved?
4. Does your geographical commission interact with stakeholder forums? Be specific regarding the levels of the regional seas programme, conventions, or others. What about the civil society and NGOs? (NGOs for development, environment, and others). If yes, describe those interactions, including:
 - Who participates;
 - At what stage of policy development / implementation process your Geographical Commission participates;
 - The type of participatory process (through forums, collaborative processes; consultative process, etc).
 5. What are the problems you have identified on the articulation between EU policies and the regional seas scope? Refer to both policy development and policy implementation. At what stage of the policy process does your Geographical Commission participate?
 6. How is your geographical commission organized regarding ocean affairs?
 7. Provide a list of relevant projects for maritime affairs where your commission somewhat has been involved.
 8. Give your opinion: What could be done to enhance:
 - a. The effectiveness of regional polices regarding oceans?
 - b. The articulation between the subnational (regional and local levels of government and the EU level.
 - c.
 - d. The articulation between the subnational (regional and local) level of government and the geographical commission.
 - e.

ANNEXE 4- Questionnaire CRPM pour les Etats partenaires



- CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES
D'EUROPE
- CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF
EUROPE

- 6, rue Saint-Martin 35700 RENNES - F
- Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
- e.mail : secretariat@crpm.org – web : www.crpm.org

12/09/05

PROJET « EUROPE DE LA MER »

QUESTIONNAIRE – NIVEAU NATIONAL

Cette section doit être complétée par un représentant national de chaque pays, dans la mesure où ces questions portent sur des aspects communs aux membres de la CRPM issus d'un même Etat. Dans chaque pays, une Région sera responsable de la collecte de l'information auprès de l'administration centrale. En cas de doute, merci de bien vouloir contacter l'expert thématique, Isabel Torres de Noronha [inoronha@UDel.Edu].

Cette section vise à :

- déterminer si l'Etat a une politique de la mer et du littoral ;
- identifier ses principes fondamentaux de mise en œuvre et l'évolution de ladite politique ;
- décrire ses principaux objectifs ;
- identifier ses questions majeures / prioritaires ;
- identifier et décrire les mécanismes et les institutions en place pour la définition et la mise en œuvre de la politique ;
- identifier les instances gouvernementales / échelles de gouvernement au sein du pays ;
- évaluer l'articulation entre les instances gouvernementales européennes, nationales et infra-étatiques.

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE QUI REMPLIT LE QUESTIONNAIRE

1. Nom du pays :
2. Identification du répondant
 - a. Nom :
 - b. Adresse du courriel :
 - c. Adresse :
 - d. Fonction et poste occupé dans l'administration du pays d'origine et domaines d'études :
 - e. Région d'appartenance du répondant au sein du pays :

QUESTIONNAIRE

Cadres de gouvernance et de politique

1. Votre pays dispose-t-il d'une politique ou d'une stratégie globale pour la gestion des mers/océans/côtes ? (la nomenclature pour ces politiques varie considérablement, selon le pays, toutefois le facteur important est : par exemple, une stratégie, une politique ou une loi visant l'environnement marin, ou une stratégie nationale de l'océan/la mer/l'activité maritime, une politique ou une loi, ou une stratégie nationale de gestion du littoral) ? Si oui, préciser le nom de cette politique et l'année. Si un lien est disponible en anglais, veuillez le fournir et passer à la question n°2 et aux suivantes. Si vous n'avez aucune stratégie globale, passer directement à la question n°13.

-	-
	-

2. Cette politique relève-t-elle d'une mesure législative ou non législative ?
☞ ...
3. Qui est responsable de la formulation de la politique ?
☞ ...
4. Quelles sont les dispositions institutionnelles et les procédures mises en place pour la gestion des affaires relatives à la mer ? (par exemple coordination, intégration)
☞ ...
5. A-t-on mis en place un comité de médiation ? Si oui, qui y participe et qui le dirige ?
☞ ...
6. Dispose-t-on d'une agence dotée d'un mandat de direction pour l'approche intersectorielle ?
☞ ...
7. Quelles sont les approches retenues pour harmoniser les questions sectorielles et résoudre les conflits ? Si un conflit majeur est survenu entre les usagers, bien vouloir identifier le problème, ses protagonistes, et expliquer comment le conflit a été résolu.
☞ ...
8. Quels sont les objectifs assignés à la politique globale évoquée dans la 1^{ère} question ?

- Objectifs	-	-
- Protection et sauvegarde de l'environnement marin	-	-
- Protection et sauvegarde de la biodiversité marine	-	-
- Viser à réaliser un développement durable des mers et des océans	-	-
- Coordonner les actions des agences gouvernementales impliquées dans les questions de l'océan	-	-
- Protection des ressources naturelles de la mer	-	-

- Harmonisation des pratiques et des lois existantes	-	-
--	---	---

Autres objectifs :

☞ ...

9. Quels sont les principes fondamentaux de ces politiques ? Cocher la liste suivante

- Principes	-	-
1. Principe / approche de précaution	-	-
2. Intégration sectorielle	-	-
3. Intégration verticale	-	-
4. Intégration des préoccupations environnementales dans les politiques sectorielles	-	-
5. Utilisation équitable des ressources	-	-
6. Développement durable	-	-
7. Pollueur payeur	-	-
8. Usager payeur	-	-
9. Bon voisinage (questions transfrontalières)	-	-
10. Coopération	-	-
11. Nécessité de rendre compte (principe de responsabilité)	-	-
12. Participation	-	-
13. Subsidiarité	-	-

Mentionner d'autres principes pertinents

☞ ...

10. Quelles sont les stratégies retenues dans le processus décisionnel ? (relativement aux politiques/stratégies mentionnées ci-dessus). Cocher les cas appropriés.

- Stratégies	-
- Consultation au niveau ministériel	-
- Définition, par l'agence directrice, des ambitions de la politique, avec des valeurs et des principes directeurs, les principaux buts, les objectifs et les priorités	-

- Organisation de groupes consultatifs formels ou non formels	-
- Organisation des participants et de groupes de travail thématiques	-
- Champ d'application géographique	-
- Formulation des options politiques : législatives et non législatives	-
- Consultation publique	-

Autres :

☞ ...

11. Décrire le(s) processus coché(s) dans la question précédente et identifier la (les) principale(s) institution(s), son (leur) ministère de tutelle, ses (leurs) membres et le niveau gouvernemental de son (leur) ressort.

☞ ...

12. Si votre Etat dispose d'une politique globale pour la gestion de la mer / l'océan ou pour la sauvegarde du milieu marin, quelles sont ses principales questions / préoccupations ? Classer les secteurs dans le tableau ci-dessous de 1 à 16, par ordre de pertinence décroissant pour votre nation (note : le 1 correspond à la question la plus pertinente). Ensuite, décrire ses principales questions et priorités. En cas de réponse à cette question, sauter la question 13.

Questions

	-	-
1. Sauvegarde du milieu marin	-	-
2. Pêche	-	-
3. Pollution de l'eau	-	-
4. Gestion intégrée du littoral (GIL/GIZC [Gestion intégrée des zones côtières])	-	-
5. Transport maritime	-	-
6. Extraction de sable et de minerais	-	-
7. Pétrole et gaz	-	-
8. Production d'énergie	-	-
9. Développement en mer (offshore)	-	-
10. Tourisme	-	-

11. Evaluation de l'impact environnemental	-	-
12. Evaluation de l'impact stratégique	-	-
13. Planification / Aménagement spatial	-	-
14. Développement durable	-	-
15. Accords bilatéraux	-	-
16. Conventions régionales sur les mers	-	-

Autres questions que vous jugez pertinentes

(Note : si vous avez des questions supplémentaires, numérotez-les à la suite des précédentes)

☞ ...

- 13.** Ne répondez à cette question que si vous n'avez pas une politique globale (c'est-à-dire si vous avez répondu non à la première question) : Quelles mesures ou quelles politiques sectorielles votre pays met-il en place pour la gestion des océans et des mers ? Répondez en référence aux différentes questions ci-dessous, en citant la législation nationale pertinente, les stratégies nationales et les programmes nationaux ou, s'il s'agit de programme d'études pilotes, des initiatives régionales ou locales, ou d'autres que vous jugez appropriées. Si un lien Internet est disponible en anglais, bien vouloir le fournir.

Questions	-	-
1. Sauvegarde du milieu marin	-	-
2. Pêche	-	-
3. Pollution de l'eau	-	-
4. Gestion intégrée du littoral (GIL/GIZC [Gestion intégrée des zones côtières])	-	-
5. Transport maritime	-	-
6. Extraction de sable et de minerais	-	-
7. Pétrole et gaz	-	-
8. Production d'énergie	-	-
9. Développement en mer (offshore)	-	-
10. Tourisme	-	-
11. Evaluation de l'impact environnemental	-	-

12. Evaluation de l'impact stratégique	-	-
13. Planification / Aménagement spatial	-	-
14. Développement durable	-	-
15. Accords bilatéraux	-	-
16. Conventions régionales sur les mers	-	-

Autres questions que vous jugez pertinentes

☞ ...

14. Quelle est champ d'application géographique des politiques ci-dessus ? (les eaux territoriales, les mers contiguës, les ZEE (Zones économiques exclusives), des sections de la côte et autres zones délimitées en milles nautiques, MN) Répondre à cette question relativement aux réponses fournies soit à la 12^{ème} question soit à la 13^{ème}.

Questions	-
1. Sauvegarde du milieu marin	-
2. Pêche	-
3. Pollution de l'eau	-
4. Gestion intégrée du littoral (GIL/GIZC [Gestion intégrée des zones côtières])	-
5. Transport maritime	-
6. Extraction de sable et de minerai	-
7. Pétrole et gaz	-
8. Production d'énergie	-
9. Développement en mer	-
10. Evaluation de l'impact environnemental	-
11. Evaluation de l'impact stratégique	-
12. Planification spatiale	-
13. Développement durable	-
14. Accords bilatéraux	-
15. Conventions régionales sur les mers	-

15. Quels sont les problèmes que vous avez identifiés en tentant d'intégrer différentes politiques sectorielles ? Quelles sont les solutions que vous avez trouvées / mises en application pour des politiques intersectorielles ?

☞ ...

16. Comment s'articulent les niveaux national et régional de gouvernement et quelles sont leurs compétences respectives ? Décrire la répartition des pouvoirs entre les niveaux national et régional. A quel niveau d'avancement de la politique participent-ils activement ? (formulation de la politique, mise en œuvre à travers les lois, la législation locale, les stratégies, les programmes ou autres ; évaluation de la politique).

☞ ...

17. S'agissant des politiques maritimes, l'articulation entre les niveaux national et régional de gouvernement est-elle efficace ou faible ? Si elle est faible, expliquer pourquoi. Les communautés locales participent-elles ? Si oui, comment ? (et quel est leur rôle)

☞ ...

18. S'agissant des politiques maritimes, l'articulation entre les niveaux européens et national de gouvernement est-elle efficace ou faible ? Si elle est faible, expliquer pourquoi.

☞ ...

19. Votre pays s'implique-t-il ou participe-t-il activement à tout programme international ou aux réseaux en vue du développement et du partage de l'information / des expériences / de la coopération / de partenariats portant sur tout ou partie de ces politiques ?

☞ ...

20. Quels sont les principaux fonds et programmes d'action au niveau nationale et au niveau européen pour la mise en œuvre des politiques mentionnées aux 12^{ème} et 13^{ème} questions ? (répondre à cette question relativement à la réponse que vous avez fournie à la 12^{ème} ou à la 13^{ème} question)

☞ ...

Droit de la mer

21. Votre pays fait-il partie de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM-UNCLOS) ?

-	-
---	---

22. Si vous avez répondu par l'affirmative, veuillez préciser son statut en pointant son statut actuel et l'année correspondante :

- Statut	- Année
- Signé	-

- R ati fié	-
- A d m is	-

23. Si la CNUDM-UNCLOS n'est pas en vigueur dans votre pays, expliquez pourquoi.

☞ ...

24. Statut de délimitation et de droits maritimes : indiquer le cas correspondant et sa largeur (en MN)

- Délimitations et revendications maritimes	-	-	-
- Mers territoriales	-	-	-
- Zones contiguës	-	-	-
- Zone économique exclusive (ZEE)	-	-	-
- Plate-forme continentale prolongée	-	-	-
- Eaux d'archipel	-	-	-

25. Si votre ZEE n'est pas délimitée, expliquez pourquoi.

☞ ...

26. Y a-t- des conflits afférents aux frontières maritimes ? Si oui, avec qui et pourquoi ?

☞ ...

27. Comment se répartit la juridiction sur les eaux maritimes dans votre pays ? autrement dit cette juridiction est-elle entièrement sous l'autorité du gouvernement national ou y a-t-il un partage avec des niveaux inférieurs de gouvernement ? Quel(s) niveau(x) de gouvernement ?

☞ ...

28. Si la juridiction sur les eaux territoriales dans votre pays se répartit entre des niveaux infra-étatiques de gouvernement, identifiez quels sont les compétences au niveau régional / local et précisez la largeur de la zone contrôlée par chaque juridiction.

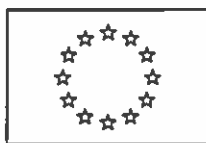
Niveaux de juridictions	- (MN)
- Juridiction nationale	-
- Régional	-

- Local	-
- Autres	-

29. Existe-t-il des initiatives locales pour la gestion des mers et des océans ? (approche ascendante)

☞ ...

ANNEXE 5- QUESTIONNAIRE TASF FORCE POUR LES ETATS MEMBRES



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR FISHERIES AND MARITIME AFFAIRS

Maritime Policy Task Force

ANNEXE I- QUESTIONNAIRE

GROUPE DES REPRESENTANTS DES ETATS MEMBRES

I. Comment votre pays organise-t-il sa gestion des affaires maritimes?

Comment sont coordonnés les différents domaines politiques qui ont un impact sur les affaires maritimes?

Approche intégrée coordonnée par une entité centrale ☐

Répartition de compétences décentralisée ☐

Veuillez indiquer quels systèmes ont été mis en place pour coordonner le travail des différents services impliqués. Veuillez également donner des précisions sur la structure de l'organisation.

II. Comment votre pays organise et gère-t-il ses fonctions gouvernementales liées aux océans et/ou mers?

Note : Etant donné que les Etats Membres ont déjà transmis des informations dans le cadres de la PCTM (Plate-forme de Coordination du Transport Maritime) du 6è Programme-Cadre EU sur la Recherche et le Développement Technologique, nous vous invitons à vous en servir comme base de données et d'y faire des ajouts, si nécessaire. Une liste de contact des experts en surveillance côtière actifs au PCTM est incluse.

a) Veuillez indiquer la manière dont votre pays gère ses fonctions gouvernementales concernant les eaux marines soumises à sa souveraineté ou sa juridiction dans les domaines suivants:

- Douanes et immigration
- Activités de police
- Protection des frontières
- Protection de l'environnement
- Gestion et contrôle de la pêche
- Trafic maritime et transport maritime
- Sécurité des vaisseaux, y compris inspection des bateaux
- Recherche et sauvetage / Réaction aux accidents et catastrophes

- Exploitation des ressources naturelles
 - Cartographie et licence des activités économiques
 - Cartographie et licence des activités de recherche
 - Cartographie des ressources (économiques) et conditions environnementales
 - Autres fonctions (*veuillez spécifier*)
- b) Votre pays est-il engagé dans des activités de coopération transfrontalière liées à l'une ou l'autre des fonctions mentionnées ci-dessus sur base structurelle ou occasionnelle?

(Le cas échéant, veuillez indiquer quelles fonctions sont concernées, comment est organisée la coopération et quels pays y sont impliqués; si votre pays a conclu des accords avec d'autres pays sous quelque forme que ce soit, veuillez le préciser en détail)

- c) Y a-t-il des domaines dans cette matière qui sont spécifiques à votre pays?

III. Comment votre pays organise-t-il la gestion et la planification de ses côtes?

Note: L'état d'avancement de la mise en oeuvre de la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC), telle que décrite dans la Recommandation EU (2002/413/EC) du 30 mai 2002 a constitué l'objet d'un questionnaire aux Etats Membres et a été discuté dans le cadre du groupe d'experts GIZC (<http://europa.eu.int/comm/environment/iczm/home.htm>).

- a) Comment les compétences en matière de gestion et planification des côtes est-il réparti entre les autorités nationales et régionales?
- b) Existe-t-il dans votre pays des problèmes qui demandent à être résolus de manière spécifique?
- c) Votre pays est-il engagé dans une coopération transfrontalière en matière de gestion et/ou planification des régions côtières de manière structurelle ou ponctuelle?

(Le cas échéant, veuillez indiquer comment la coopération transfrontalière est organisée et quels pays y sont impliqués; si votre pays a conclu des accords avec d'autres pays sous quelque forme que ce soit, veuillez le préciser en détail)

IV. Importance du secteur maritime

- a) Quels sont les principaux secteurs maritimes (y compris les activités liées à la mer) dans votre pays?
- b) Possédez-vous des données ou des rapports analytiques sur la part du PNB, chiffre d'affaires, valeur ajoutée, emploi ou autres indicateurs économiques sur les secteurs maritimes?
(Le cas échéant, veuillez fournir les liens aux sites web ou les coordonnées des organismes auprès desquels on peut obtenir des renseignements complémentaires)
- c) Veuillez indiquer dans lesquels des domaines suivants votre pays exerce des activités qui favorisent certains secteurs maritimes:

- Recherche et Développement, Innovation ☐
- Grappes d'entreprise (clusters) et mise en réseau ☐
- Infrastructure ☐
- Réglementation et administration ☐
- Disponibilité des compétences ☐
- Autres formes de soutien ☐

(Le cas échéant, veuillez fournir une brève description de ces activités, en indiquant quels secteurs sont couverts, les budgets (si disponibles) et les résultats)

V. Héritage maritime

Votre pays a-t-il entrepris ou projette-t-il de prendre des initiatives pour maintenir ou améliorer l'intérêt du public pour l'héritage culturel concernant les océans et les mers?

(Le cas échéant, veuillez fournir une brève description de telles activités, en y incluant les références au matériel promotionnel existant et les liens aux sites web)

VI. Contributions au développement du Livre Vert

La France, l'Espagne, le Portugal et l'Allemagne ont soumis leurs contributions au Secrétariat de la Task Force Politique Maritime.

Pour les autres pays, votre pays envisage-t-il de soumettre une contribution à la Commission et, si oui, quand?