



POSITION DE L'ASSEMBLEE DES REGIONS DE L'ARC MANCHE

SUR LE LIVRE VERT

« Vers une politique maritime de l'Union : Une vision européenne des océans et des mers »

Introduction

Constituée des cinq Régions françaises¹ et de huit collectivités locales britanniques² qui bordent la Manche, l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche est une instance politique de concertation, de réflexion, de proposition et d'action à l'échelle du bassin maritime de la Manche.

Notre Assemblée vise deux grands objectifs :

- Démontrer l'intérêt et la spécificité de l'Arc Manche comme espace cohérent de coopération en Europe, et contribuer à ce que la Manche soit considérée comme un bassin maritime à part entière,
- Renforcer les partenariats au sein de l'Arc Manche à travers l'élaboration de projets communs.

Nos travaux nous ont notamment conduit ces dernières années à doter notre espace franco-britannique Manche d'une vision stratégique commune, à solliciter la Commission européenne pour que le périmètre de la coopération transfrontalière maritime soit élargi à l'ensemble du littoral de la Manche (Objectif Coopération territoriale de la politique régionale européenne), et à participer activement à la réflexion engagée par la Commission européenne en vue de l'élaboration d'une politique maritime européenne intégrée.

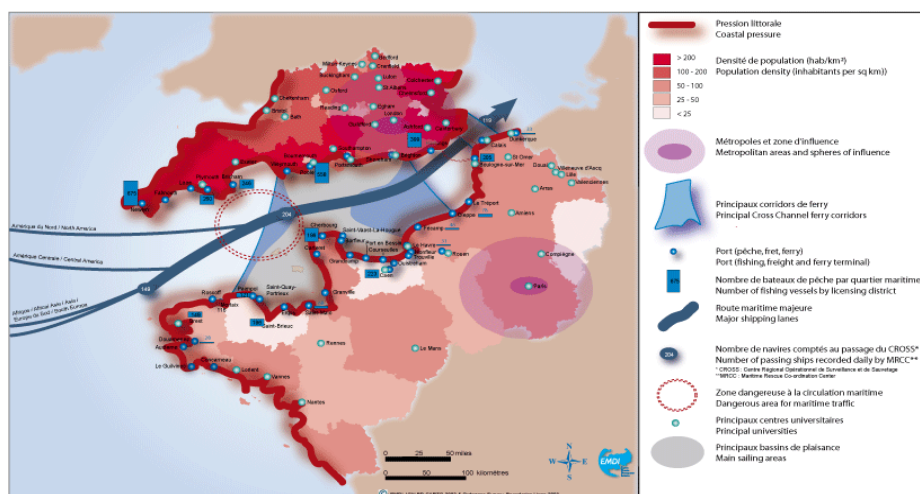
Sur ce dernier point, notre participation a été marquée par une première contribution adressée à la Task Force Politique maritime en décembre 2005, par la participation de notre Assemblée à de nombreuses rencontres européennes, par l'organisation d'une Conférence sur les enjeux pour la Manche d'une politique maritime intégrée le 29 mars dernier à Rouen.

L'intérêt que nous portons à ces travaux nous est dicté par la situation particulière de la Manche, tout à la fois canal de transport maritime stratégique pour l'Union européenne, et bassin maritime aux usages multiples et parfois conflictuels, présentant de réelles opportunités, mais aussi des risques qu'il convient de considérer de manière partenariale.

¹ Région Nord-Pas-de-Calais, Région Picardie, Région Haute-Normandie, Région Basse-Normandie, Région Bretagne

² Membres : Kent County Council, Brighton and Hove City Council, West Sussex County Council, Hampshire County Council, Southampton City Council and Devon County Council. Membres associés: East Sussex County Council and Isle of Wight Council,.

Cet intérêt nous est dicté également par l'acuité des problématiques soulevées par le Livre vert, tant à l'échelle du bassin maritime de la Manche qu'à celle des régions qui le composent.



Notre participation active à la réflexion engagée par la Commission européenne en vue de l'élaboration d'une politique maritime européenne intégrée s'inscrit par ailleurs parmi les objectifs de notre assemblée.

La première contribution de l'Assemblée des régions de l'Arc Manche aux travaux de la Task force politique maritime (décembre 2005) avait permis de dégager un certain nombre de spécificités et d'exprimer quelques attentes pour la Manche.

La présente contribution se base ainsi sur les multiples discussions, travaux, consultations organisés sur nos territoires depuis la publication du Livre Vert de la Commission européenne.

Elle prend également appui sur les travaux conduits dans le contexte du projet "Espace Manche Development Initiative", lesquels ont abouti à l'élaboration, puis l'adoption, d'un document de vision stratégique pour l'espace Manche ; ils nous ont ainsi conduit à retenir cinq orientations stratégiques de coopération (cf. annexe 2) :

Cette contribution souhaite appeler l'attention de la Commission européenne sur un ensemble de préoccupations partagées autour de la Manche mais également faire état de quelques-unes des pistes de travail identifiées, susceptibles d'améliorer la gestion des usages de la Manche, et de favoriser un développement équilibré de notre bassin maritime.

1. LES ACTEURS DE LA MANCHE ET LE LIVRE VERT : UNE FORTE MOBILISATION LOCALE ET RÉGIONALE

Ainsi que plusieurs autres acteurs présents au bord de la Manche, notamment au travers de leur engagement dans le projet "Europe de la Mer" porté par la CRPM, l'Assemblée Arc Manche a souhaité dès l'année 2005 suivre les travaux relatifs à une politique maritime européenne intégrée, y prendre part, et participer à son échelle, au débat engagé par la Commission européenne.

1.1 Premières contributions à la préparation du Livre vert

Pour mémoire, la contribution adressée par l'Assemblée Arc Manche à la Commission européenne en décembre 2005 avait mis un accent particulier sur quelques points relatifs à une souhaitable déclinaison spatiale et par bassin maritime de la politique européenne et sur la place que se doit d'occuper la connaissance des phénomènes des questions maritimes et marines dans la future politique maritime européenne.

Elle interrogeait sur l'articulation des rôles et responsabilités des nombreux acteurs concernés, notamment des collectivités locales en qualité d'acteurs publics, mais aussi de représentants des citoyens des territoires côtiers.

Cette première contribution suggérait enfin l'intérêt de considérer la coopération interrégionale européenne à l'échelle de chaque bassin maritime et entre bassins maritimes d'Europe.

L'Assemblée Arc Manche insistait notamment sur les points suivants :

- La nécessité de compléter l'approche européenne de la politique maritime intégrée par des travaux spécifiques à l'échelle des bassins maritimes européens avec pour objectif de compléter les corpus de connaissance par bassin d'une part, d'identifier les conflits réels ou potentiels (intra-bassin) d'autre part ;
- Une clarification des rôles respectifs des collectivités territoriales, Etats et institutions européennes en matière maritime ;
- L'importance d'un appui communautaire en faveur de la poursuite et du développement de coopérations interrégionales au sein de chaque bassin maritime européen ;
- Le soutien de la Commission européenne pour favoriser la mutualisation des expériences et le développement de coopérations entre les différents bassins maritimes européens ;
- La participation de représentants des Collectivités régionales et locales du littoral aux plates-formes existantes de concertation (CCR, Manche Plan, Polmar-Mer et Polmar-Terre etc.) ne serait-ce qu'en qualité d'observateur, doit pouvoir participer d'un décloisonnement des missions, d'un meilleur dialogue et d'une meilleure gouvernance des questions maritimes à l'échelle du bassin.
- La création d'une Agence européenne de la Mer qui permettrait de faciliter la coordination des stratégies et politiques européennes, nationales et locales, ayant trait à la Mer, tout en respectant le principe de subsidiarité. Elle permettrait également la création et la gestion de bases de données à une échelle européenne ainsi que la coordination d'activités de recherche sur des questions maritimes.
- L'Union européenne pourrait contribuer à la mise en œuvre de politiques régionales et interrégionales en faveur du transfert de technologie dans le domaine maritime et marin (clusters maritimes) dans l'espace Manche.

1.2 Principales attentes exprimées lors des consultations régionales et locales

Pendant toute la période de consultation organisée par la Commission européenne depuis la publication de son Livre Vert, les acteurs de la Manche se sont fortement mobilisés autour des questions posées par le Livre Vert. Dans la plupart des régions et comtés de la Manche, des consultations ou séminaires ont été organisés au niveau régional sur un ou plusieurs aspects du Livre Vert considérés particulièrement pertinents au niveau régional (cf. Annexe 1).

L'implication des Régions et Comtés de l'Arc Manche s'est également exprimée à une échelle interrégionale, notamment au sein des Commissions géographiques de la CRPM (Atlantique, Mer du Nord).

D'une manière générale le débat proposé par la Commission européenne au travers de son Livre vert a rencontré en Manche un large écho auprès des collectivités territoriales et d'acteurs locaux pour lesquels la mer constitue tout à la fois un ensemble d'enjeux, d'espoirs et de craintes.

Le débat a tout d'abord favorisé l'expression d'attentes, de revendications, ou simplement de sentiments vis-à-vis de l'avenir du bassin de la Manche, de ses activités maritimes et marines, et de leur gouvernance.

De même, l'approche intégrée retenue par le Livre vert nous semble avoir favorisé une évolution des représentations sur les interrelations existantes entre acteurs concernés par les activités maritimes et marines d'une part, et sur les responsabilités qui pourraient être les leurs dans la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée d'autre part.

Les acteurs de la Manche se sont unanimement félicités de la démarche engagée par la Commission européenne, en raison de la pertinence des questions posées mais aussi de la méthode, ouverte et de nature à favoriser localement un partage de réflexions et points de vues.

L'Assemblée Arc Manche partage sans réserve les réponses ainsi adressées à la Commission européenne par les collectivités territoriales et les acteurs de la Manche, ainsi que les positions exprimées par la Conférence des Régions Périphériques Maritimes sur ce Livre Vert.

Il n'est pas ici le lieu de les répertorier de manière exhaustive mais de noter la place prise par quelques thèmes privilégiés.

1.2.1 Les hommes au centre des nombreux débats

La sécurité maritime, l'attractivité des métiers de la mer, le respect de l'environnement marin, le respect des règles maritimes, les compétences et la formation des gens de mers, les conditions sociales de leurs activités, la mixité des activités côtières, la concertation et la participation des citoyens au travers de forums côtiers... comptent parmi les questions largement abordées lors des travaux et consultations organisés autour de la Manche.

Les discussions autour de ces questions ont bien souvent mis en évidence à quel point le "facteur humain" pouvait s'avérer être un facteur majeur dans la mise en œuvre de politiques et/ou de processus de concertation en faveur d'une meilleure régulation des mers et des côtes européennes.

Cette meilleure prise en compte des situations humaines trouve ses prolongements dans les deux directions complémentaires que sont :

- sa dimension économique et dimension sociale,
- sa dimension démocratique.

Il conviendrait ainsi pour la première d'entre-elles de davantage favoriser, grâce à la formation professionnelle initiale et continue, une reconnaissance et un développement des qualifications pour les professionnels de la mer, une action efficace sur les conditions

de travail en mer, et un début de réponse possible au dumping social pratiqué à l'échelle internationale. De telles actions, alliées à des initiatives pour promouvoir leur image, garantiraient ainsi une plus grande attractivité des métiers de la mer.

Une meilleure connaissance, et une plus grande prise en compte, des conditions sociales et économiques d'exercice des métiers de la mer, jugée complémentaire et indispensable à cette démarche, doit également figurer parmi les objectifs d'une politique maritime européenne.

L'intérêt grandissant que porte le citoyen européen sur son environnement, son organisation et les actions qui s'exercent – ou ne s'exercent pas - sur celui-ci, peut trouver des illustrations fortes lorsqu'il s'agit de la mer et des côtes.

A l'image des "Coastal Forums" (Forums côtiers) qui organisent et portent la voix des habitants et des acteurs plus directement concernés par les évolutions qui touchent les côtes du sud de l'Angleterre, les plates-formes d'information, de dialogue et de concertation se développeront le long des côtes de la Manche et des mers d'Europe.

La mise en place de partenariats transectoriels et de travaux collaboratifs autour de la Manche peut en effet servir une mise en œuvre efficace de la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC). L'élaboration de cadres d'administration et de régulation des environnements marins et côtiers devra être basée sur une vision et des objectifs partagés entre tous les acteurs concernés d'une part, et avec le public d'autre part.

La GIZC est un élément essentiel à la maximisation de la qualité de vie des habitants des zones côtières européennes, car elle repose sur le partage de l'information et la compréhension mutuelle des acteurs en présence.

Qu'elle se décline à l'échelle européenne, nationale ou locales, une politique maritime et d'aménagement de zones côtières se devra désormais de prendre en compte, à sa juste mesure, la présence de ces "acteurs citoyens", et de l'approche participative que celle-ci suppose désormais.

Une telle politique devra ainsi prévoir des initiatives en matière d'éducation à l'environnement marin et côtier afin d'apporter, en particulier aux plus jeunes, les éclairages et informations nécessaires à l'épanouissement de cette citoyenneté.

1.2.2 Connaissance et observation

Les débats organisés autour de la Manche ont mis en évidence la multiplicité des données et informations à considérer pour aborder les questions relatives à la gestion du milieu marin, à la gestion des usages côtiers, aux relations existantes entre espaces terrestre et marin, mais aussi celles qui concernent les conditions de l'activité des professionnels de la mer.

Une meilleure appréhension scientifique des phénomènes doit par ailleurs servir la mise en place de systèmes d'observation nécessaires à la prise en compte, par les opérateurs publics et privés, des contraintes en présence.

L'approche écosystémique privilégiée par la Commission européenne, pour sa stratégie marine comme pour une future politique maritime, suppose en conséquence que soient davantage encouragées les démarches européennes, nationales et locales en faveur d'une meilleure observation des actions et interactions en présence.

L'approche écosystémique doit être basée sur la science et un niveau d'information et de données suffisant. Il existe une expertise immense en Manche pour mieux comprendre l'environnement marin et aider ce bassin

maritime à devenir pilote dans l'appréhension des enjeux de la gestion des mers et océans européens.

D'autres facteurs militent également à considérer la Manche et ses côtes comme bassin d'expérimentation en la matière, parmi ceux-ci ont été notés :

- sa situation géographique : l'espace Manche demeure, comme la Baltique, un espace relativement restreint et relativement circonscrit,
- ses caractéristiques physiques (géologie de la Manche) et climatiques (présence de forte marée et de houle),
- la possibilité de fédérer des compétences et de l'expertise autour d'enjeux plus récemment mis en évidence (impacts de l'érosion côtière et des mouvements de sédiments, impacts prévisibles du changement climatique, enjeux estuariens et relations terre-mer, ..),
- la densité des activités en présence (mer la plus fréquentée du monde avec 70 % du trafic maritime européen),
- sa situation politique ; deux Etats membres, des collectivités territoriales tournées vers la coopération maritime,
- la juxtaposition des modes de gouvernance en présence (cf. division CIEM Atlantique, espaces de l'Objectif Coopération de la politique régionale européenne, régions et sous régions marines de la stratégie européenne sur l'environnement marin etc.),

1.2.3 Les règles et le respect des règles

L'édiction de règles en matière d'activité maritime, l'application de ces règles et les contrôles qu'elle suppose, ne relèvent pas directement des prérogatives des acteurs régionaux et locaux situés autour du bassin maritime de la Manche.

Cette problématique a cependant été régulièrement évoquée lors des débats qui ont eu lieu autour du Livre vert lorsqu'il s'est agit de considérer notamment les questions suivantes :

- sécurité maritime et prévention des risques en Manche,
- dumping économique et social,
- conditions sociales des marins et gens de mer,
- pollutions maritimes et respect de l'environnement,
- exploitation durable des ressources halieutiques.

Pour nombre d'observateurs, l'organisation d'un espace maritime européen est susceptible de favoriser la mise en application de réglementations adaptées et harmonisées pour l'ensemble des eaux européennes.

La constitution d'un tel espace maritime européen apparaît donc être un élément de réponse à l'augmentation des échanges maritimes qui accompagne le phénomène de mondialisation, pour des raisons économiques et de compétitivité, mais aussi pour des raisons sociales, environnementales et sécuritaires.

Espace de liberté d'initiative, la mer ne doit pas pour autant, selon les acteurs de la Manche, se présenter comme espace de non droit ; et le renforcement d'un droit européen de la mer pourrait, dans le respect du principe de subsidiarité, fournir la base

utile aux ajustements des réglementations qui concernent les bassins maritimes européens.

Comme elles l'ont rappelé ces derniers mois, si les collectivités territoriales britanniques et françaises n'ont pas compétence en matière de sécurité maritime, elles pourraient cependant être les premières concernées en cas d'incident majeur (i.e. MSC Napoli).

Par conséquent, elles en appellent à davantage d'information et de concertation à l'échelle du bassin maritime de la Manche, et appellent l'attention de la Commission européenne et des Etats membres sur l'opportunité de rappeler et de faire appliquer les règles qui président aux activités maritimes, de les faire évoluer le cas échéant afin d'accompagner l'augmentation des conflits d'usage que l'on constate à l'échelle de nos bassins maritimes d'Europe.

2. CONNAISSANCES ET GOUVERNANCES EN MANCHE : ENJEUX SECTORIELS ET ENJEUX SPATIAUX

La Manche, qui est une zone spécifique au sein du continent européen, est également un espace de rencontres et d'intenses activités. En conséquence, elle est le lieu de nombreux conflits d'usages entre des activités économiques, qui génèrent des flux considérables de personnes et de marchandises, et des impératifs environnementaux.

De ce fait, nous nous félicitons de la réflexion lancée par la Commission européenne au travers de son Livre vert sur la politique maritime intégrée. Celui-ci nous offre en effet l'opportunité d'appréhender cet espace et ses enjeux dans sa globalité géographique/territoriale et de manière transversale avec tous les acteurs concernés, dans la lignée des travaux menés par notre Assemblée ; cela nous conduit à demander à ce que la Manche soit considéré comme un bassin à part entière par l'Union européenne.

Nous sommes tout d'abord convaincus de l'intérêt que présente la démarche engagée par la Commission européenne pour une approche intégrée des questions maritimes, tant il est vrai que les politiques liées à la mer nécessitent une approche multisectorielle et multiacteurs, et espérons que cette démarche sera suivie d'effets et d'actions concrètes à tous les niveaux de gouvernance.

Nous avons la conviction de la pertinence d'une politique européenne en la matière, complémentaire des politiques menées au niveau national, régional et local et souhaitons la pleine participation de nos collectivités territoriales à la définition et la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée, en fonction des compétences qui sont les leurs. Nous tenons également à la pleine participation de toutes les parties prenantes.

Nos propres travaux prospectifs, conduits dans le contexte du projet EMDI, les différents enjeux (globaux, spécifiques et sectoriels) que ces travaux nous ont permis de mieux appréhender et de mettre en évidence, les orientations stratégiques qui en découlent et ont été retenues pour nos coopérations futures (cf. Annexe 2), et les projets déjà engagés ou émergents à l'échelle de la Manche nous invitent à réagir aux propositions de la Commission européenne sur deux aspects principaux :

- La connaissance des bassins maritimes au service des décideurs : la nécessité de diagnostics ;
- Une nouvelle gouvernance à inventer au niveau de chaque bassin maritime – dialogues et concertations – pistes d'actions et d'expérimentations.

2.1 Informations et observations

2.1.1 Mutualisation et organisation des connaissances en Manche – vers une observation en réseau de la Manche

L'Assemblée Arc Manche partage pleinement le constat du Livre Vert selon lequel « pour mieux comprendre les utilisations concurrentes des océans, il est nécessaire de disposer de meilleures informations et données relatives aux activités maritimes, qu'elles soient sociales, économiques ou récréatives, ainsi qu'à l'incidence de ces activités sur la base de ressources ».

Pour ce faire, la Commission européenne propose à la fois de créer un réseau européen d'observation et de données du milieu marin et de mettre en place des programmes européens permettant d'établir une cartographie exhaustive des eaux côtières européennes (Atlas européen des eaux côtières) pour assurer un meilleur aménagement de l'espace, ainsi qu'une plus grande sécurité.

Ces propositions rencontrent les préoccupations exprimées par l'Assemblée Arc Manche quant à l'importance d'une information et de données de qualité à l'échelle du bassin maritime.

- En préalable à la création de ce réseau, il serait souhaitable que la Commission européenne identifie, bassin par bassin, les données existantes, les structures les détenant et les besoins d'information prioritaires correspondant aux enjeux identifiés sur chacun des bassins. En Manche, des données devraient être collectées notamment dans les domaines suivants :
 - Socio-économique : Les données socio-économiques sont lacunaires. Certains secteurs sont bien couverts, d'autres non. En outre, la collecte et le traitement de ces données ne se font pas nécessairement de manière harmonisée. Des outils existent déjà : travaux en économie maritime de l'IFREMER, données statistiques de l'ÉNIM, données des agences européennes etc. Deux actions pourraient être poursuivies : mettre en réseau les centres de données existants puis identifier et combler les lacunes.
 - Connaissance et suivi des habitats côtiers : A l'heure de la mise en œuvre de la Directive cadre sur l'eau, de Natura 2000 et de l'extension des démarches de GIZC, il est indispensable pour les décideurs publics, comme pour les scientifiques, de disposer d'informations claires sur la faune et la flore des zones côtières, informations qui permettent de dresser des états des lieux, de mesurer les impacts des aménagements prévus et d'assurer un suivi. A l'échelle bretonne, cette collecte de données est à l'œuvre dans le cadre du réseau REBENT ; au niveau européen, le projet MESH (Mapping European Seabed habitats) poursuit un objectif similaire (projet financé dans le cadre du programme Interreg III-B Europe du Nord Ouest). L'observatoire des côtes de la Manche du centre océanographique britannique travaille également sur de telles données (cf. www.channelcoast.org).
 - Energies renouvelables: La récente décision de l'Union européenne de se fixer comme objectif que 20% des énergies proviennent d'énergies renouvelables d'ici 2020 incite à exploiter toutes les sources possibles d'énergie renouvelables. Des travaux de recherche sur le potentiel énergétique des eaux de la Manche pourraient être développés afin de contribuer à cet objectif.
 - Gestion durable des pêches : Des initiatives ont été formulées dans le sens d'une meilleure compréhension multidisciplinaire du fonctionnement de l'écosystème marin tel que celui-ci se présente en Manche. Des propositions ont également été avancées pour garantir une pêche durable, accompagner l'adaptation de cette activité et étudier les évolutions à promouvoir en faveur d'une pêche plus sélective et plus économe en énergie (modernisation de la flotte et des engins de pêche).

- Le futur réseau européen d'observation et de données du milieu marin pourrait se baser sur des Observatoires maritimes et marins par bassin, chargés de collecter et de mettre à disposition les données relatives à chaque bassin auprès des décideurs publics et acteurs maritimes, locaux, régionaux, nationaux et européens. Ainsi, la **Manche pourrait être retenue comme zone d'expérimentation pour le développement d'un outil complet de connaissance de la zone (Observatoire en réseau de la Manche)**, qui intégrerait les données économiques, sociales et environnementales. Cet outil permettrait à la fois de recenser et de s'appuyer sur les projets de collecte de données sectorielles existants ou à l'étude (voir encadré ci-dessous) et d'assurer un rôle d'interface avec le réseau européen d'observation mis en place au niveau européen. Il permettrait en outre de collecter des données permettant de répondre aux enjeux spécifiques à la Manche et pouvant déboucher sur l'élaboration des diagnostics nécessaires pour appuyer la définition des actions et politiques publiques locales, tout comme les acteurs des démarches de gestion intégrée des zones côtières. Tendre vers l'exhaustivité d'un tel outil sur la Manche paraît réalisable dans la mesure où le territoire est circonscrit, n'implique que deux Etats et un nombre limité de collectivités territoriales réunies au sein de l'Assemblée Arc Manche, et de nombreux centres de recherche de pointe.

Quelques exemples d'initiatives/projets :

Au niveau de la Manche, divers projets de collectes d'informations relatifs aux activités maritimes et marines en Manche ont été réalisés ou sont en cours de développement, parmi lesquels :

- *Création d'un Outil d'Intelligence territoriale développé dans le cadre du projet Espace Manche Development Initiative (EMDI) soutenu par le programme Interreg III-B Europe du Nord Ouest*
- *Création d'un centre d'information sur le cabotage en Manche (en développement - Association des Ports Locaux de la Manche). Cet outil viserait à centraliser les informations concernant les navires de commerce en Manche (disponibilité, situation géographique, taille du navire... Il serait à la disposition des acteurs portuaires afin de permettre une meilleure utilisation des navires).*
- *Projet de topographie/l'érosion du trait de côte de la Manche par un système de laser aéroporté (en développement - Université de Caen)- Projet sur la connaissance (cartographie, SIG) des écosystèmes marins en Manche (en développement - IFREMER).*
- *Le projet Interreg franco-britannique "Plages à risque" rassemble des chercheurs et gestionnaires des problèmes côtiers des deux côtés de la Manche. Ce projet pourrait être étendu à l'ensemble du bassin Manche. Ce projet est une source d'informations utiles, collectées à partir de l'expertise et des connaissances existantes de part et d'autre de la Manche, qui visent à améliorer la gestion des plages, la protection des côtes, le tourisme et la conservation de la nature.*
- *Le projet CHARM se concentre sur la conservation et l'évaluation des ressources halieutiques, à partir de l'étude de quelques espèces et de leurs habitats dans le détroit de Douvres. Ce projet pourrait également utilement être étendu à l'ensemble de la zone Manche.*

- La Commission européenne pourrait jouer un rôle d'appui dans la définition d'indicateurs comparables à renseigner pour chaque bassin et dans la mise à disposition d'outils de collecte et de traitement de ces données et de cartographie.

2.1.2 De la connaissance à la gouvernance

➤ Diagnostiques sectoriels et intersectoriels

L'Assemblée Arc Manche considère particulièrement essentiel que les travaux engagés par la Commission européenne pour une politique maritime intégrée prennent en compte les spécificités de chacun des bassins maritimes européens, dont la Manche, et permettent donc de répondre de manière spécifique aux enjeux identifiés à l'échelle du bassin maritime.

Notre approche sur ce point rencontre les positions prises par la Conférence des Régions Périphériques Maritimes dont sont membres une grande partie des Régions et Comtés de notre Assemblée. Cette position a également été exprimée dans l'avis du Comité des régions (M. Döring) adopté lors de la session plénière des 13 et 14 février dernier et dans lequel la Manche figure en tant que telle comme bassin maritime spécifique.

C'est sur la base des enjeux identifiés, des données exhaustives recueillies et des diagnostics établis au niveau de chaque bassin maritime que peuvent se construire de nouveaux modes de gouvernance et que les choix en matière d'aménagement des espaces marins et côtiers pourront être pris de la manière la plus efficace avec l'ensemble des acteurs concernés (européens, nationaux, régionaux et locaux).

Les éléments de connaissance et d'observation doivent servir et éclairer les décisions des autorités compétentes, de même qu'ils doivent permettre à tous les acteurs concernés de participer aux débats sur la base d'une information partagée.

A l'échelle de la Manche, sur la base des enjeux et des orientations stratégiques de l'espace Manche déjà identifiés (cf. annexe 2), et sur celle des attentes exprimés autour de la Manche lors de la phase de consultation, il conviendrait d'engager la réalisation de diagnostics susceptibles de constituer d'importants outils de décision. Ces diagnostics concerneraient les thèmes suivants :

- Sécurité des navigations en Manche : état des lieux et pistes d'améliorations de la sécurité.
- Augmentation du transport maritime en Manche : menaces et opportunités en mer et sur terre. .
- Les sources d'énergies renouvelables– potentiel et menaces en Manche
- Les effets du changement climatique sur l'environnement et l'économie de la Manche.
- Problèmes économiques et sociaux en Manche.

➤ Cartographie et aménagement du territoire

Un exercice d'analyse cartographique exhaustive des activités marines et maritimes au sein de l'espace Manche pourrait être utilement réalisé. Celui-ci permettrait de visualiser les conflits d'usage potentiels et d'envisager une meilleure gestion de ces conflits et de nouveaux modes de dialogues et de concertations entre les acteurs concernés.

2.2 Dialogues et concertations : pistes d'actions et d'expérimentations en Manche

Le développement d'une approche spatiale de la politique maritime européenne semble de nature à favoriser le développement d'une gouvernance maritime intégrée à l'échelle de chaque bassin maritime. Elle devrait faciliter également le développement

d'expérimentations et d'actions pilotes contributives d'une plus grande efficacité collective en matière de gestion marine et maritime des bassins européens. Ainsi, à titre expérimental, un certain nombre de plates-formes d'échanges et d'action concertée pourraient être mises en place et soutenues par l'Union européenne à l'échelle de la Manche, notamment dans les domaines portuaires, de l'aménagement marin et de la GIZC et de la sécurité des navigations.

2.2.1 Une meilleure gouvernance des activités portuaires en Manche

Connexions majeures entre le maritime et le terrestre, la contribution des ports régionaux et locaux à l'économie régionale, locale et des zones côtières est essentielle. Or, les littoraux de la Manche se trouvent aujourd'hui confrontés à de nombreux défis concernant l'avenir de leurs sites portuaires. Pour relever ces défis, ils doivent s'engager dans une stratégie offensive et assurer le développement de leurs sites portuaires pour les valoriser sur l'échiquier national, européen et international.

De ce fait, l'existence de nombreux ports de commerce ayant une dimension régionale, sur la façade Manche, entraîne nécessairement de fortes interactions entre eux. La concurrence entre les ports ne doit toutefois pas empêcher le développement de la coopération interportuaire, qui peut être bénéfique pour l'ensemble des acteurs. Cette coopération des ports peut alors s'inscrire dans deux dimensions : une dimension sectorielle tout d'abord, entre ports qui ont la même activité, mais également une dimension territoriale, c'est-à-dire entre ports qui partagent certaines caractéristiques communes.

L'Assemblée Arc Manche déplore la faible place faite par la Commission européenne aux activités portuaires dans le Livre Vert. Elle souligne l'intérêt d'engager une réflexion au niveau européen sur la répartition des activités dans les ports régionaux/secondaires, vecteurs de rééquilibrages modaux et de développement des économies régionales et locales, ainsi que l'importance d'un maillage de ports secondaires, non seulement source d'emplois et de création de richesses sur les territoires littoraux, mais également susceptibles de contribuer, par l'optimisation de l'usage de la flotte disponible et par un meilleur équilibre intermodal, à atteindre les objectifs de l'Union en matière de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre.

Parce qu'il est complémentaire des grands ports généralistes d'envergure européenne et internationale, ce maillage des ports régionaux et locaux est également un élément indispensable à la croissance l'économie européenne.

Dans le cadre des travaux engagés dans le cadre de l'Arc Manche, la mise en réseau des ports locaux et régionaux de la Manche (13 ports Français et 17 ports Britanniques) constitue à cet égard une initiative pionnière de gouvernance, qui pourrait être soutenue par la Commission européenne.

L'objectif poursuivi par cette volonté de mise en réseau, qui s'inscrit dans l'identité maritime de l'espace Manche, est de développer une politique cohérente en matière portuaire : identification des complémentarités entre les infrastructures portuaires secondaires sur la façade Manche, valorisation des potentialités de développement des ports secondaires par une utilisation optimale de la flotte de navires disponibles, échanges de bonnes pratiques etc.

Il nous apparaît essentiel d'encourager la démarche engagée par l'association des Ports locaux de la Manche qui propose ainsi d'aborder et expérimenter la notion de système portuaire à l'échelle de la Manche.

Une fois consolidé, le réseau des ports secondaires de la Manche pourrait étendre sa coopération aux trois grands ports de Southampton, Le Havre et Rouen, qui représentent la plaque d'échanges de la Manche. La coopération entre des ports de différentes tailles

est en effet également indispensable afin de poser la question de la réduction des risques et de tirer le meilleur parti de l'activité qui transite par la Manche.

2.2.2 Aménagement marin et GIZC

L'Assemblée Arc Manche considère que la gestion durable de l'environnement marin et côtier, et la gestion des conflits d'usage en mer souffrent du manque de dialogue entre les acteurs, de l'absence de vision claire et d'objectifs de long terme partagés entre ces acteurs, du nombre d'acteurs responsables de la mise en œuvre de politiques liées à l'espace maritime Manche et du manque de données.

Or, une vision de long terme dotée d'objectifs donne un sens à l'action et ne peut être développée sur la base de structures de gouvernance fragmentées ou lorsque l'information relative à l'environnement humain et environnemental reste opaque pour les citoyens. Ce problème est un enjeu européen et non propre à la Manche. Par conséquent, l'Assemblée Arc Manche considère que le Plan d'action de la Commission européenne doit véritablement se saisir de la question de la gouvernance des mers et océans européens.

Les documents de cadrage existants en matière d'aménagement sont ciblés sur les territoires et ne s'intéressent en général pas à la manière dont les décisions concernant les côtes peuvent affecter les mers et vice-versa. Ces documents sont souvent sectoriels, ce qui ne favorise pas les approches intégrées. C'est pourquoi, l'Assemblée Arc Manche considère que tout système de cadrage et d'organisation doit permettre de clairement identifier où sont prises les décisions et où elles seront mises en œuvre. Tout système d'aménagement devrait également prévoir que les décideurs régionaux et locaux soient informés sur l'ensemble des questions touchant aux questions marines.

La GIZC et l'aménagement de l'espace marin sont deux outils essentiels qui devraient être utilisés conjointement afin de résoudre un certain nombre de ces difficultés :

A tous les niveaux de gouvernance, une gestion adaptée peut permettre de mieux appréhender les risques et l'incertitude, et faciliter la mise en place de cadres adaptés.

- Beaucoup d'initiatives de GIZC ont été développées en Manche. Pour être mise en œuvre, la GIZC nécessite cependant un cadre politique cohérent du niveau européen au niveau local, dont : des objectifs de long terme fixés au niveau européen par bassin maritime et des stratégies nationales avec des objectifs opérationnels. De telles stratégies devraient :
 - promouvoir une meilleure compréhension de la GIZC et de ses bénéfices,
 - encourager les partenariats et les réseaux,
 - promouvoir l'aménagement intégré (sur mer/terre),
 - fournir davantage de soutien aux décideurs : soutiens financiers, conseils, etc.

- L'aménagement du territoire marin, tel que présenté dans le "UK Marine Bill" et mis en œuvre avec succès dans beaucoup de pays européens pourrait être un outil utile à promouvoir par la Commission européenne.

Les objectifs d'un système d'aménagement marin sont :

- D'articuler les politiques publiques en matière d'environnement marin avec les activités qui se déroulent en mer ;
- D'équilibrer les besoins économiques, sociaux, culturels et environnementaux (et donc de contribuer aux objectifs du développement durable) ;

- D'adopter une approche stratégique et planifiée de la gestion de l'environnement marin et côtier, avec pour objectif de garantir une exploitation durable des ressources ;
- De prendre en compte les frontières naturelles et non administratives ;
- D'adopter une approche plus stratégique, efficace et efficiente en matière de collecte et de dissémination d'informations ;
- De reconnaître l'importance des ressources naturelles, des sites classés et des activités et usages des mers ;
- De pouvoir planifier le développement de nouvelles activités et des technologies émergentes ;
- De parvenir à une meilleure utilisation de l'espace marin ;
- D'améliorer la compréhension des effets cumulés des différentes activités en mer ;
- De donner aux acteurs l'opportunité d'influencer la définition des politiques publiques en mer.

L'Assemblée Arc Manche considère que les schémas d'aménagement de l'espace marin devraient consister en un plan limité dans le temps et mis à jour régulièrement. Ce plan devrait être souple et non figé. L'objectif n'est en effet pas de créer des zones d'activités en mer, mais de s'assurer que l'environnement marin est régulé, géré et protégé, avec une bonne prise en compte des multiples conflits d'usage potentiels des mers et des côtes. Tout schéma d'aménagement de l'espace marin devrait prévoir une mise en œuvre à plusieurs niveaux, aux niveaux européen, national, régional et local.

L'Assemblée Arc Manche propose la création d'un Forum côtier de la Manche (Channel Coastal Forum), qui serait une structure de dialogue où un grand nombre d'acteurs pourraient se pencher sur la pertinence de la mise en œuvre de la GIZC ou des principes d'aménagement du territoire marin en Manche. Le rôle de ce Forum pourrait être de :

- **répertorier tous les schémas d'aménagement et de gestion des espaces marins et côtiers en Manche,**
- **identifier les principes clés qui devraient guider la décision politique à l'échelle locale, régionale, ou du bassin maritime Manche ou encore au niveau sectoriel,**
- **débattre de sujets tels que la création de zones marines Natura 2000, la définition de corridors de transports maritimes dangereux.**

En effet, la définition de schémas de GIZC ou d'aménagement des espaces marins au Royaume-Uni aura nécessairement un impact en France et vice-versa.

2.2.3 La Manche: un espace d'expérimentation de la sécurité des navigations

La Manche est l'une des zones maritimes les plus fréquentées du monde. Chaque jour, 500 à 600 navires de commerce y transitent, auxquels s'ajoutent les nombreuses liaisons de ferries (entre 70 et 120 par jour), les activités de pêche et celles de plaisance. Cette densité du trafic est une donnée centrale à considérer pour la Manche. Elle doit être appréhendée de manière globale : il s'agit de réfléchir désormais en termes de sécurité des navigations, et non plus uniquement en termes de sécurité maritime. L'enjeu réside dans les interactions entre les usages multiformes d'un même plan d'eau et les risques qu'elles engendrent. Les dangers existent pour le milieu et les côtes du fait des marchandises dangereuses transportées par de nombreux navires, mais aussi pour les Hommes : collision entre unités de pêche et de commerce, risques présentés par les

conteneurs perdus, conséquences dramatiques d'une collision entre un ferry et un navire de commerce...

La réflexion sur la sécurité des navigations à l'échelle d'un plan d'eau comme la Manche pourrait se concentrer sur deux idées majeures :

- La régulation de la circulation maritime, dans un espace qui fait se côtoyer des utilisateurs aux contraintes et aux niveaux de connaissance très disparates. Ceci passe, notamment, par le développement de moyens techniques de surveillance et de régulation et par une meilleure organisation spatiale de la circulation. Dans le cadre de la vision stratégique pour l'Espace Manche, un projet baptisé EMITS détaille des propositions d'action dans le domaine de la gestion et de l'intégration de l'information maritime dans un objectif de sécurité préventive.
- L'information et l'adaptation aux risques particuliers que le plan d'eau présente. Ceci passe, en particulier, par un travail sur la formation et sur les effectifs pour assurer la veille à bord des navires. Par exemple, dans le cadre du projet Interreg III-B EMDI, un projet autour de la formation des professionnels pour diminuer les collisions entre unités de pêche et unités de commerce est un cours de préparation (projet PECHABOR/SAFE FISHING).

Cette logique de prévention doit compléter une coopération en matière de lutte contre les pollutions déjà bien amorcée. Des initiatives ont, en effet, déjà été prises par les collectivités dans le cadre d'EMDI, où une étude sur la réponse à une pollution de chaque côté de la Manche a été menée, et dans le cadre du projet EROCIPS.

EROCIPS - Emergency Response to Coastal Oil; Chemical and Inert Pollution from Shipping :

Le projet EROCIPS a pour objectif de faire coexister en toute sécurité et de manière durable l'environnement et les communautés côtières avec toutes navigations maritimes sur les eaux Atlantiques. Le partenariat autour de ce projet (16 organisations de 6 pays européens) a travaillé sur la diminution des impacts des pollutions résultants des accidents sur les côtes. Afin de renforcer la capacité de réponse aux accidents polluants, les partenaires ont adopté une approche intégrée transnationale comprenant :

- *une meilleure connaissance des scénaris possibles de pollution marine et des risques de pollution ;*
- *la définition de stratégies de nettoyage ;*
- *la création de modèles régionaux permettant de prévoir les mouvements des pollutions ;*
- *coordination des ressources contre la pollution,*
- *création de manuels de formation à usage des volontaires et des salariés chargés de trouver les réponses*
- *fourniture d'information pour les gestionnaires et décideurs chargés de trouver les réponses- Production de protocoles environnementaux pour déterminer les impacts des accidents.*

A ce jour, le projet a permis de produire des lignes directrices, des manuels, des guides et des cartes, disponibles sur le site EROCIPS (www.erochips.org). Tous les autres produits seront mis sur le site avant le 31 octobre 2007, date de la fin du projet.

A noter enfin que les connaissances acquises au travers de ce projet ont permis aux personnels d'urgence des Comtés de Devon et de Dorset d'être mieux préparés et prêts à répondre aux défis qu'a posé l'accident du Napoli.

L'approche préventive répond à un problème bien identifié, mais elle se pose aussi en démarche proactive face aux évolutions futures. En effet, deux développements potentiels en mer sont à prendre en compte de manière plus précise :

- Le développement du cabotage maritime et la mise en place d'autoroutes de la mer, en Manche, entraîneront une augmentation de la densité du trafic maritime ;
- La nécessité de la diversification énergétique et le recours aux énergies marines renouvelables peuvent conduire à l'implantation en mer d'installations susceptibles de constituer des obstacles pour la navigation ;

En conséquence, il paraît primordial de mener dès aujourd'hui une réflexion globale sur l'organisation du trafic en Manche.

L'intervention sur la sécurité maritime est de la compétence des autorités nationales, sous l'encadrement du droit international et du droit communautaire. Sans remettre aucunement en cause cette répartition, les collectivités locales estiment qu'elles offrent une réelle valeur ajoutée dans la compréhension globale de la sécurité des navigations, notamment, pour les collectivités françaises, du fait de leurs compétences en matière portuaire et en matière de formation. En outre, l'intérêt des collectivités locales pour une action forte en ce domaine ne peut être contesté : ce sont leurs côtes et leurs populations qui sont bien souvent les premières victimes des incidents et accidents maritimes.

La coopération est donc souhaitable entre Etats et entre collectivités. L'histoire démontre qu'à l'échelle de l'espace Manche elle fonctionne particulièrement bien (ManchePlan, projet EMDI).

Spécificité de la Manche, fertilité des coopérations : ces deux arguments montrent que l'Union européenne pourrait y déployer des solutions innovantes de régulation du trafic maritime : dispositifs techniques de détection et de suivi, obligations en termes d'effectifs, moyens d'intervention renforcés, formations spécifiques

* * * *

Annexe 1 : Les travaux et consultations organisés autour du bassin de la Manche

- Région du Sud Ouest de l'Angleterre : Depuis la publication du Livre Vert sur la politique maritime en juin dernier, la Région du Sud Ouest a entrepris une démarche de consultation constructive et exhaustive pour élaborer la réponse de la Région. En octobre 2006, plus de 100 acteurs concernés par l'avenir des ressources maritimes et des côtes du Sud Ouest ont participé à une conférence à Weymouth (comté du Dorset), en présence de M. John Richardson, Directeur de la Task Force Politique Maritime de la Commission européenne. A l'issue de la conférence de Weymouth, un groupe de travail maritime du South West a été établi. Coordonné par le bureau de représentation du South Ouest à Bruxelles, ce groupe de travail était chargé de l'élaboration de la réponse de la Région au Livre Vert politique maritime. Le groupe a organisé un séminaire technique le 15 mars 2007 au Centre de compétences marines à Plymouth, dont l'objet était de faire émerger les principaux messages du Sud Ouest sur le document de consultation. La première ébauche de réponse a ensuite été développée et finalisée en avril 2007 lors d'une seconde conférence régionale de grande envergure, qui s'est tenue dans le Comté du Devon à Exeter. Une délégation officielle du Sud Ouest a présenté sa réponse finale au commissaire Borg le 14 juin 2007 à Bruxelles, réponse qui avait été approuvée en préalable par l'Agence de développement régional du Sud Ouest et l'Assemblée régionale du Sud Ouest.
- Ville de Southampton: Southampton a décidé de répondre à la consultation par le biais du projet de partenariat NEW EPOC. Le projet NEW EPOC- Renouveler la prospérité économique des villes portuaires- est un projet de 4 ans (2004-2007), co-financé par le programme Interreg IIIC. Le partenariat comprend un panel des villes portuaires moyennes d'Europe : Bilbao, Brême, Cherbourg, Gijon, Kaliningrad, Patras, Southampton, Trieste et Taranto. Le projet s'est concentré sur un certain nombre de thèmes liés au secteur portuaire/maritime (les enjeux urbains, l'héritage culturel maritime, l'inclusion sociale et développement d'outils et échanges des données).
- Comté du Hampshire : Le Comté du Hampshire a élaboré une réponse à la consultation britannique par le Département des transports. Ce document a servi de base à la consultation générale sur le Livre Vert de la politique maritime. Bien qu'aucun événement n'ait été organisé, le comté du Hampshire a utilisé ses liens avec la Conférence des Régions périphériques et maritimes (CRPM) afin d'obtenir un soutien plus grand pour une importance remarquable de la Manche comme région maritime essentielle. Ce point de vue est aujourd'hui relayé par la position du CRPM.
- Haute-Normandie : Une contribution écrite a de même été adressée par la Région Haute-Normandie à la Commission européenne. Elle souligne notamment la place occupée par les Régions littorales françaises dans l'économie portuaire. La place des Régions et collectivités dans la gouvernance de plates-formes portuaires en Europe constitue un thème de réflexion susceptible d'être considéré dans le contexte de la poursuite des travaux pour une politique maritime intégrée, ainsi que le suggère le rapport du groupe "Poseidon".
- Bretagne: La Région Bretagne s'est très tôt impliquée dans le débat relatif à la politique maritime européenne. Elle a, tout d'abord, été pilote, avec la région Norte du Portugal, du projet « Europe de la mer » qui avait pour objectif de fournir à la Commission européenne un rapport sur la place de la mer dans les régions. Elle a ensuite poursuivi ses initiatives à l'échelle globale et à celles des bassins maritimes qui la concernent. En outre, elle a organisé, le 9 mars 2007, une journée de débat sur la dimension sociale d'une politique maritime européenne. En complément de ses autres formes d'implication dans la consultation consécutive à la publication du Livre Vert de la Commission, la Région Bretagne a souhaité insister sur cet enjeu central, pourtant assez peu traité. En présence du Président Jean-Yves Le Drian, de Monsieur

John Richardson (Task Force Affaires Maritimes) et de Lenia Samuel (DG EMPLOI), la journée a réuni plus de 150 acteurs du monde maritime : Commission européenne, régions maritimes européennes, syndicats et entrepreneurs, administrations centrales, recherche et enseignement, associations... Les débats ont porté sur les questions de formation, de conditions de vie et de travail et de standards internationaux. Les actes de la journée seront prochainement disponibles en ligne. La Région Bretagne a rédigé une contribution sur la dimension sociale d'une politique maritime européenne, qu'elle a transmis à la Commission européenne. Cette contribution est disponible sur le site de la Commission européenne.

- Basse-Normandie : Coordonnée par les services du Conseil régional, la contribution bas-normande est le fruit des travaux de l'ensemble des professionnels de la Mer bas-normands, réunis le 16 mars 2007 à Cherbourg pour nourrir cette contribution. Il ne s'agit donc pas de la contribution du Conseil régional de Basse-Normandie, mais de la contribution de l'ensemble des ports, de l'ensemble des collectivités locales, des organismes de développement économique, des laboratoires de recherche, des organismes consulaires, des services de l'État, des organisations syndicales, des groupements professionnels, c'est-à-dire de l'ensemble des forces de Basse-Normandie intéressées au développement de l'économie maritime.

- Assemblée des Régions de l'Arc Manche : Une conférence a été organisée le 29 mars 2007 à Rouen sur le thème : «Les enjeux d'une politique maritime européenne intégrée – Quelles régulations des activités marines et maritimes en Manche ? Après une présentation des principales positions des acteurs régionaux, interrégionaux (Arc Manche et CRPM) et nationaux (Etats britanniques et français), la conférence centrée sur les conflits d'usage en présence dans le bassin maritime de la Manche s'est organisée autour de deux tables rondes (1) La Manche, espaces maritime : navigations et sécurité maritime; (2) La Manche, un espace marin à valoriser et protéger.

Annexe 2 : Une vision stratégique pour l'espace Manche - Résumé



Pourquoi une vision stratégique ?

La perception de la singularité de l'espace Manche en Europe et de l'importance de ses enjeux demeure encore faible, malgré le développement croissant des coopérations, notamment dans le cadre de l'Arc Manche et des programmes INTERREG. C'est pourquoi une approche cohérente du développement de cet espace apparaît nécessaire pour assurer sa reconnaissance aux niveaux national et européen. En particulier, il convient d'en montrer tout l'intérêt pour l'expérimentation de nouvelles politiques européennes.

L'élaboration d'une vision stratégique pour cet espace aux enjeux complexes, mais riche en opportunités, doit être menée sans a priori, avec l'objectif de répondre aux besoins de ses habitants, et en particulier des jeunes.

En conséquence, il importe de mieux identifier les enjeux stratégiques de cet espace et de les faire partager, afin de construire une vision commune et des politiques appropriées, mais aussi une gouvernance entre les différents acteurs de la mer de la Manche.

Les régions de l'espace Manche

L'histoire et les échanges maritimes ont créé des héritages communs. La Manche ne se réduit pas à sa fonction de canal maritime, l'un des plus fréquentés du monde, mais constitue aussi une petite mer commune franco-britannique, aux usages particulièrement denses et variés. La proximité de deux villes d'envergure mondiale, Londres et Paris, est une autre caractéristique partagée.

Toutefois, il existe aussi de nombreuses dissymétries, génératrices de flux et d'échanges. A cet égard, la Manche représente un espace d'intégration européenne croissante entre les îles britanniques et le continent. Le tunnel sous la Manche et l'évolution des transports y ont contribué, en modifiant les distances temps au sein même de cet espace.

L'espace Manche peut être à définition géographique variable, mais est toujours en position stratégique centrale au cœur de l'Europe maritime du nord-ouest, porte d'entrée de la mer du Nord et de la Baltique et d'une partie du continent.

Des enjeux globaux, localisés

Un certain nombre d'enjeux d'envergure mondiale concernent particulièrement l'espace Manche :

- la mondialisation se traduisant par la croissance des échanges maritimes et une plus grande compétition ;

- le développement de l'économie de la connaissance où l'innovation occupe une place accrue comme vecteur de développement futur ;
- l'intensification des pressions sur les milieux marins et l'importance des coopérations maritimes pour une gestion durable des ressources ;
- la croissance des flux de marchandises qui nécessite de développer l'intermodalité et le cabotage pour bénéficier de retombées positives ;
- les défis croissants posés par les questions d'énergie, le changement climatique et la préservation de l'environnement littoral et marin ;
- la croissance de la population des zones littorales et son vieillissement en Europe.

Des enjeux spécifiques

La Manche est également confrontée à plusieurs enjeux spécifiques à l'échelle européenne :

- la mer la plus fréquentée du globe, porte d'entrée de l'Europe du Nord-Ouest pour le trafic de marchandises, avec un enjeu particulier de cohabitation entre différentes activités maritimes et littorales ;
- un espace convoité, car présentant un environnement de qualité à proximité de régions densément peuplées, dont Paris et Londres, mais qui génère également des opportunités de développement ;
- un effet « carrefour » à renforcer par rapport à un effet « couloir », afin de pouvoir créer de la valeur économique et des emplois dans les régions de l'espace Manche ;
- une histoire commune, source d'héritages culturels communs à revivifier et valoriser.

Des enjeux sectoriels

Ils découlent des enjeux globaux et des enjeux spécifiques identifiés :

- **le tourisme** : l'existence d'un fort patrimoine naturel, culturel et architectural peut encore être davantage exploité dans le cadre de démarches communes.
- **la pêche et les ressources halieutiques** : les défis posés au secteur de la pêche, l'importance de cette activité pour les zones littorales, les pressions croissantes sur l'environnement marin nécessitent d'intensifier la dynamique de coopération.
- **la sécurité maritime** : en raison de l'augmentation du trafic maritime et de sa diversité dans l'espace Manche, c'est un enjeu particulièrement fort, dont la responsabilité relève au premier chef des autorités internationales, européennes et nationales, mais qui affecte fortement les collectivités locales, lorsqu'elles sont touchées par des catastrophes maritimes.
- **l'intermodalité des transports** : son amélioration constitue un élément essentiel pour bénéficier des retombées économiques positives du trafic de marchandises tout en minimisant ses impacts négatifs pour l'environnement. Une coopération entre ports régionaux et locaux de la Manche est indispensable pour contribuer au développement d'un système plus durable et équilibré de transports.
- **la gestion intégrée des zones côtières** : le jeu combiné de la forte fréquentation maritime et de la très forte pression sur les littoraux rendent indispensable le développement et la mutualisation de ce type d'approche.
- **l'enseignement supérieur, la R&D et le transfert de technologies** : le positionnement de l'espace Manche dans l'économie de la connaissance, en même temps qu'un rayonnement accru à l'échelle européenne, motivent clairement un renforcement des coopérations.

Mettre en œuvre une vision partagée

La coopération entre les régions de l'espace Manche permettra de répondre plus efficacement aux différents enjeux évoqués que des actions menées séparément. Elle permettra aussi de construire une vision plus large, plus approfondie, plus cohérente du devenir de cet espace. C'est pourquoi une véritable stratégie doit être mise en œuvre, en répondant aux problèmes à l'échelle où ils se posent.

Cinq orientations stratégiques de coopération pour répondre aux enjeux :

- **Renforcer la cohésion de l'espace Manche**
→ pour que les habitants et les acteurs se sentent davantage concernés par la réalité de cet espace transfrontalier, comme espace d'opportunités et d'enrichissement mutuel
- **Valoriser et renforcer le positionnement territorial de l'espace Manche en Europe**
→ pour mieux tirer parti de la position stratégique de cet espace en Europe pour le trafic de marchandises et garantir un développement équilibré de la façade Manche.
- **Contribuer à une navigation sûre dans l'espace Manche**
→ pour limiter les risques d'accidents sur cet espace et assurer ainsi la pérennité de ses usages multifformes.
- **Assurer un développement durable de l'espace Manche**
→ pour s'affirmer comme une région d'excellence dans le contexte de la mondialisation et de l'économie de la connaissance et réagir de façon coordonnée face aux défis environnementaux et sociaux.
- **Promouvoir une gestion intégrée des zones côtières**
→ pour répondre de façon plus appropriée aux différents problèmes rencontrés par les zones côtières, en tenant compte de la multiplicité des acteurs et des compétences.

Pour ces différentes orientations, des pistes de coopération détaillées sont présentées dans le document de vision stratégique.

Contact :

Région Haute-Normandie

5, rue Robert Schuman

BP 1129

76 174 Rouen Cedex 1 – France

Téléphone : 33 (0)2 35 52 22 86

Site Internet du projet EMDI : <http://www.emdi.certic.unicaen.fr/>