

“Les territoires transfrontaliers :
l'Europe au quotidien”



RENCONTRES EUROPÉENNES
8/9 NOV. 2007

Atelier 5
« Coopération maritime »

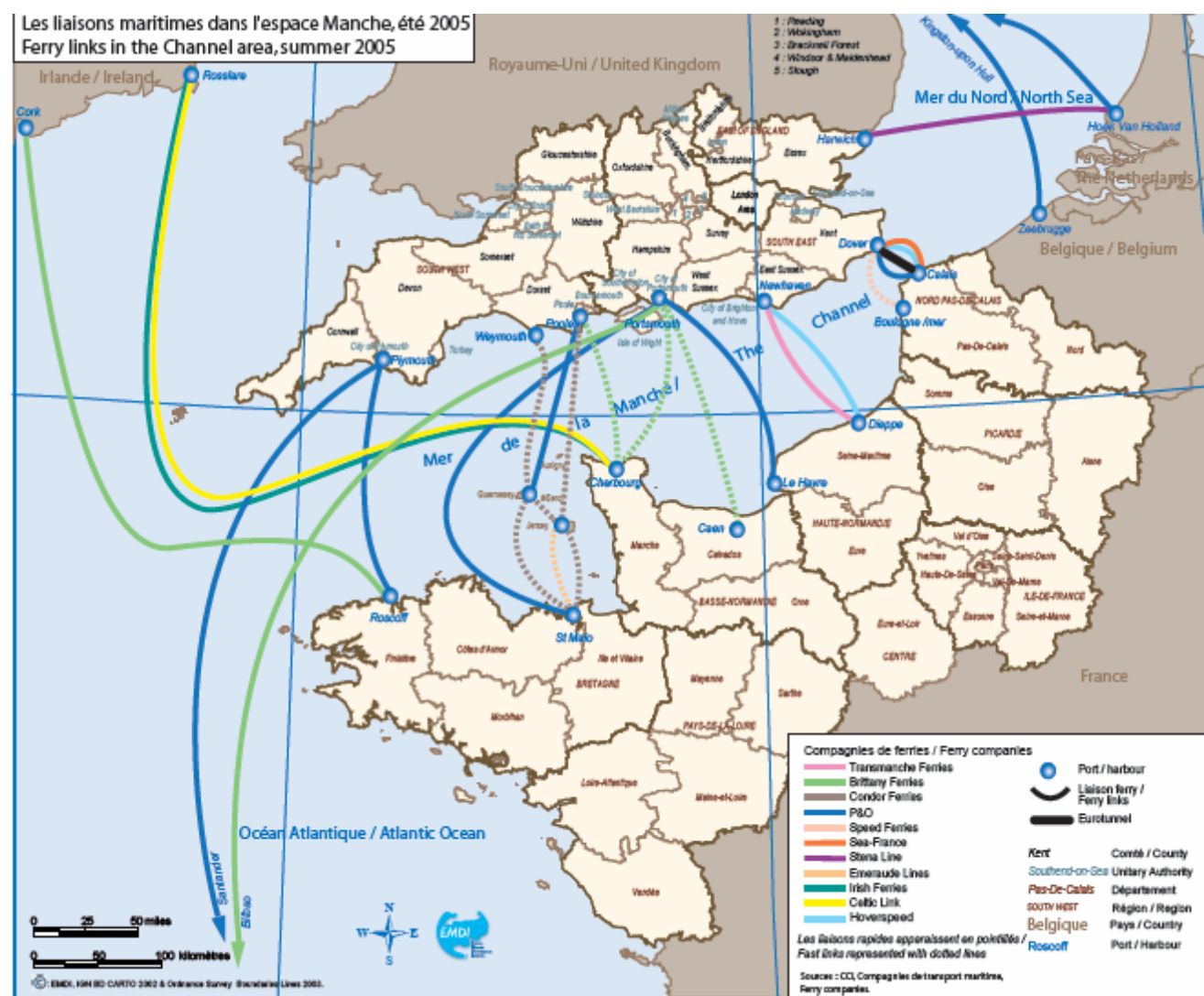
Workshop 6
“Maritime cooperation”

Workshop 6
„Zusammenarbeit an Seegrenzen “

PROJETS
PROJECTS
PROJEKTE



1. L'espace manche



Cf. Fiches ci-dessous

- Pour un principe de continuité territoriale à l'échelle européenne, l'exemple de la coopération transmaritime dans le détroit Manche - Mer du Nord
- Protocole d'accord de coopération entre le Comté du Kent et le Département du Pas-de-Calais
- Ligne transmanche Dieppe / Newhaven, Problématique des services publics transfrontaliers maritimes

Pour un principe de continuité territoriale à l'échelle européenne, l'exemple de la coopération transmaritime dans le détroit Manche - Mer du Nord

Partenaires

Territoires riverains du Détroit Manche - Mer du Nord

Introduction et contexte de la coopération transmaritime

Parmi les différents cas de régions transfrontalières, la coopération entre régions séparées par la mer représente aujourd'hui une catégorie tout à fait particulière, les dynamiques étant moins évidentes et les efforts de structuration plus difficiles et ce, en raison de ce qui reste vécu comme une "coupure" maritime.

Mis à part quelques cas de coopérations souvent cités – tels que ceux de l'Øresund (Malmö-Copenhague) ou de la région Helsinki-Tallinn – rares, aujourd'hui, sont les projets de territoire qui parviennent à aller au delà de la simple invocation ou des effets d'opportunité créés par les programmes européens de type Interreg.

Il n'en est pas toujours été ainsi. En effet, à l'inverse des coopérations terrestres, la coopération – ou tout du moins les *relations* – entre territoires maritimes fut sans doute, par le passé, l'une des plus florissantes. On citera volontiers l'exemple de la Ligue hanséatique, alliance de villes, pour la plupart portuaires, situées dans l'espace mer du Nord – mer baltique, laquelle a permis plusieurs siècles durant le développement du commerce ou une défense mutuelle des intérêts communs.

Jusqu'à l'invention du chemin de fer au milieu du XIXe siècle, il était de fait plus facile de se rendre de l'autre côté d'un espace maritime que de parcourir parfois d'infimes distances sur l'espace terrestre. Ainsi, Bergen, quoique située en Mer du Nord, était-elle davantage en lien avec les territoires riverains des mer Baltique et du Nord qu'avec son arrière-pays norvégien.

Des cultures communes, distinctes de celles de leurs *hinterland*, se sont ainsi développées le long des côtes, la mer étant source de nombreux similitudes entre acteurs riverains d'un même espace. Il y eut des *lingua franca*, des modes de vie, des architectures semblables que l'on se situe sur les rives de la Méditerranée, de la mer du Nord ou de la mer baltique.

Si la disparition, ou tout du moins l'érosion, de cette "familiarité" entre espaces maritimes, s'est accélérée avec l'apparition de la voie ferrée et l'amélioration des réseaux routiers, c'est avant tout l'émergence des Etats-nations, masses compactes, centralisées, à tendance autarcique (et souvent à la culture davantage continentale que maritime), qui ont contribué au renforcement de ce phénomène.

Peu à peu, la participation du plus grand nombre à la culture nationale, la primauté de l'intérêt national sur l'intérêt local, ont conduit les territoires maritimes à perdre leurs relations avec leurs homologues "d'en face".

Ce phénomène est d'autant plus vérifiable dans le cas du détroit Manche-Mer du Nord que ce territoire appartient à la France et le Royaume-Uni, deux des plus anciens Etats modernes d'Europe. Par leur appartenance à deux entités constamment en conflit du moyen-âge à l'Entente cordiale, les territoires riverains du Pas de Calais et du *Dover Strait* ont, sans doute plus prématurément que d'autres, été conduits à se distancier les uns des autres.

Face à l'héritage commun – comme celui remontant à l'époque du peuplement saxon le quel, au Haut moyen-âge, s'étendait de part et d'autre du détroit – il ne reste aujourd'hui qu'une part très faible de culture commune (ou tout du moins cette dernière n'est-elle pas vécue ainsi) entre Kent et Côte d'Opale.

Les uns regardent vers Paris, le reste de la France, voire la Méditerranée, tandis que les autres regardent davantage vers Londres, le reste des Îles britanniques, voire les Etats-Unis et le Commonwealth. La langue du voisin est très souvent ignorée ou malconnue, les angles d'approche de part et d'autre demeurent trop souvent incompris. Les quelques dizaines de kilomètres qui séparent Douvres de Calais constituent de fait un véritable fossé civilisationnel.

Cette dernière réalité s'est renforcée avec la difficulté, accentuée ces dernières années, de se rendre de l'autre côté – paradoxe, si l'en est, à l'heure de l'intégration européenne et du Tunnel sous la Manche. Alors qu'à Istanbul, le passage du Bosphore, certes plus étroit, donne lieu à un ballet incessant de ferries, créant un va-et-vient permanent entre Europe et Asie à un coût minimal d'une livre turque, celui du détroit Manche-Mer du Nord est devenu ces dernières années très onéreux et, pour l'usager des transports publics, d'une rare complexité.

Si Etats-membres et Europe n'ont pas rechigné, ces dernières décennies, à la construction de nouvelles routes, tunnels et de nouveaux ponts aux frontières internes terrestres – s'agissant d'infrastructures – il en va différemment dès qu'il s'agit de relier les territoires séparés par la mer.

Le principe de la continuité territoriale – lequel a, historiquement, permis une meilleure intégration de la Corse à la France, des *isole* à la péninsule italienne, des Cyclades à la Grèce continentale, des îles danoises au Jutland – ce principe ne semble aujourd'hui pouvoir s'appliquer aux frontières maritimes internes de l'Europe.

Sans vouloir sembler nostalgique d'une époque où les frontières entre Etats-membres donnaient lieu à de fastidieux contrôles douaniers, le *duty-free*, appliqué sur les ferries reliant alors les deux rives du détroit Manche-Mer du Nord, permettait au moins aux habitants du Kent, du Dunkerquois, du Calaisis et du Boulonnais, de se rendre, pour alors à peine dix francs, de l'autre côté de la mer.

Même si l'emploi transmaritime était tout aussi limité qu'aujourd'hui, même si l'on ne traitait pas plus, d'un point de vue commercial, avec le voisin, on se rendait au moins relativement facilement de l'autre côté dans un but de loisirs, rendant l'environnement transmaritime beaucoup plus familier.

L'Acte unique a certes eu raison de ces dispositions artificielles, mais rien n'est venu simplifier le franchissement des mers dans l'espace eurorégional – espace que les programmes Interreg promeuvent pourtant comme de potentiels "bassins de vie".

Bref, si l'Eurostar et le tunnel sous la Manche ont créé, de fait, une ligne de métro entre Londres, Bruxelles et Paris, s'ils ont facilité les flux entre le continent et les îles britanniques, il n'en reste pas moins qu'ils ont contribué littéralement à l'écartement des côtes riveraines du Détroit Manche – Mer du Nord.

Description de la démarche

La Communauté urbaine de Dunkerque, et plus largement, le Syndicat mixte de la Côte d'Opale, se sont engagés depuis une dizaine d'années dans un processus de rapprochement avec leurs voisins de Grande-Bretagne, rapprochement qui vise une parfaite intégration du territoire dans l'espace eurorégional.

L'objectif est double : en vue d'accélérer le développement durable du territoire, repositionner le territoire dunkerquois dans son environnement européen immédiat, et rendre l'espace transmaritime parfaitement familier aux acteurs et citoyens des deux rives. Un grand nombre de projets, notamment Interreg, ont vu et continuent à voir le jour afin de donner corps à ce projet.

Lien avec la note de cadrage

Cet objectif ne pourra cependant être correctement atteint que si Union et Etats-membres, en apportant leur soutien aux initiatives des régions concernées, se donne le moyen d'exploiter des services accessibles de transport public entre territoires séparés par la mer – ce qui est vrai pour le Détroit Manche – Mer du Nord, étant également valable pour l'ensemble des territoires situés aux frontières maritimes internes – voire externes – de l'Union.

Dans le même esprit que celui qui a permis la construction de ponts et de routes entre territoires séparés par une frontière terrestre, il est indispensable, pour l'Union européenne, de créer les conditions permettant le parfait désenclavement, à terme, des territoires maritimes.

Contact

Bruno Cooren, Responsable Missions Relations Internationales, Communauté Urbaine de Dunkerque - Grand Littoral, [bruno.cooren@cud.fr](mailto:bruno.cooren@ cud.fr)

Lien Internet

- Dunkerque Grand littoral : www.dunkerquegrandlittoral.fr
- Syndicat Mixte de la Côte d'Opale : www.sm-cote-opale.com
- Medway Council www.medway.gov.uk
- Kent County Council : www.kent.gov.uk
- Province de Flandre occidentale : www.west-vlaanderen.be
- Intercommunale de Flandre occidentale : www.wvi.be

Protocole d'accord de coopération entre le Comté du Kent et le Département du Pas-de-Calais

Partenaires du projet

- Kent County Council
- Conseil général du Pas-de-Calais

Description du projet

Le Kent County Council et le Département du Pas-de-Calais ont officialisé en novembre 2005 une coopération qui dure depuis plus de dix ans.

Entre le Kent et le Pas-de-Calais, le rapprochement semblait en effet aller de soi, les deux territoires n'étant séparés que par un mince bras de mer. Le Comté a par ailleurs un lien fixe avec la France via le tunnel sous la Manche.

Ce protocole d'accord affirme plusieurs objectifs. Les plus traditionnels concernent par exemple la poursuite de projets s'inscrivant dans les programmes européens ou le renforcement des liens entre les élus et les personnels des deux instances. Mais certains autres sont moins habituels : citons par exemple la promotion des liens entre les territoires et notamment la desserte ferroviaire, l'aménagement d'un centre franco-britannique au château d'Hardelot, l'établissement de coopérations ou des échanges de vues et d'expériences sur des sujets très divers (social et santé, domaine scolaire, tourisme, JO 2012, environnement...).

Cet accord devrait également permettre de développer l'intérêt et la conscience des citoyens des deux territoires sur ce qu'il se passe de part et d'autre de la Manche et souligner ainsi les similitudes des deux zones (même nombre d'habitants, paysages similaires, difficultés sociales de certaines zones...).

Lien avec la note de cadrage

- Difficultés rencontrées

- Comment intégrer la population concernée ?
- Comment amplifier les échanges ?

- Solutions apportées

- Mettre en œuvre une stratégie de communication vers les populations et les acteurs transfrontaliers essentiels
- Etablir le partenariat dans une perspective de long terme
- S'appuyer sur des instances opérationnelles

- Recommandations

Cet accord ayant pour objet de devenir un contrat concret de coopération et d'échanges dans tous les domaines possibles, il semble donc nécessaire, dans les activités, dans les actions et dans les politiques, de faire en sorte que tout ce qui rapproche les deux territoires se concrétise par des actions transfrontalières.

L'une des voies du succès de cet accord transfrontalier est la participation à des programmes transfrontaliers Interreg, dans lesquels les deux territoires sont déjà activement impliqués. Cela concerne en particulier le nouveau programme maritime Interreg IV France-Angleterre-Flandre-Pays-Bas.

Contact / Contact

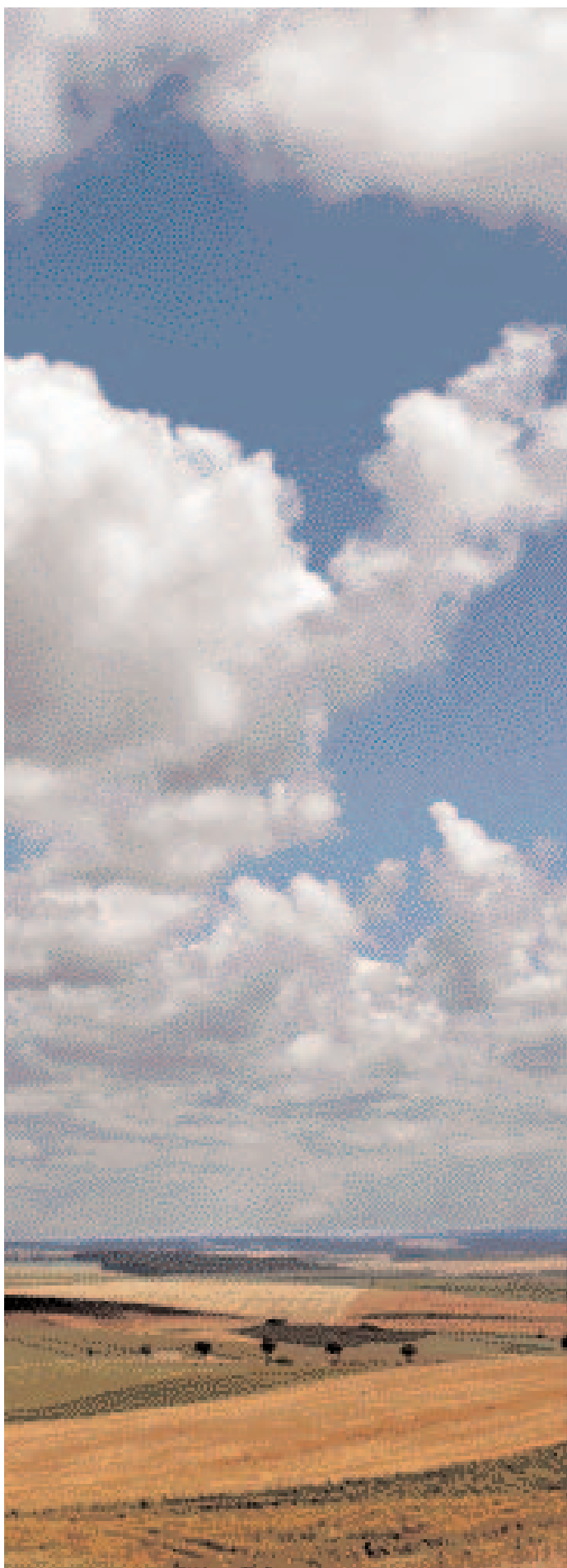
Conseil général du Pas-de-Calais
Direction des Affaires Européennes et de la Coopération Internationale
quintin.pascal@cg62.fr
desprez.amandine@cg62.fr
denoeu.marianne@cg62.fr

Hotel du Département
Rue Ferdinand Buisson
62018 Arras Cedex

Lien Internet / Website

www.cg62.fr
www.kent.gov.uk

Entre le Kent et le Pas-de-Calais, un rapprochement si naturel...



Tout juste un mois après les accords de coopération tripartite avec le département de Szolnok en Hongrie et les deux powiats de Bielsko-Biala et Zywiek en Pologne,

Dominique Dupilet,
Président du Conseil général du Pas-de-Calais,

et

Paul Carter,
Leader du Kent County Council, signent,

ce mardi 8 octobre à 12 heures à l'Hôtel du Département à Arras,
le protocole d'accord de coopération entre le Comté de Kent et
le Département du Pas-de-Calais.

Entre le Kent et le Pas-de-Calais, le rapprochement semble aller de soi... Les deux territoires ne sont séparés que par un mince bras de mer, facilement franchi par bateau ou par le tunnel. En Europe, ils sont la porte d'entrée naturelle vers la France ou l'Angleterre. Et, depuis l'ouverture du tunnel sous la Manche, les contacts et les échanges se sont multipliés entre les populations et les deux assemblées.

Rien d'étonnant donc à ce que les deux partenaires se décident enfin à officialiser leur union en signant un acte qui arrête les fondements de leurs rapports à venir.

Soigneusement mis au point par les deux parties, ce protocole d'accord affirme plusieurs objectifs. Les plus traditionnels concernent par exemple la poursuite de projets s'inscrivant dans les programmes européens ou le renforcement des liens entre les élus et les personnels des deux instances. Mais certains autres sont moins habituels : citons par exemple la promotion des liens entre les territoires et notamment la desserte ferroviaire, l'aménagement d'un centre franco-britannique au château d'Hardelot, l'établissement de coopérations entre les pôles de compétences... ou des échanges de vues et d'expériences sur l'immigration et notamment sur l'accueil des mineurs étrangers isolés, sujet qui préoccupe particulièrement le Conseil général du Pas-de-Calais.

Si le protocole d'accord engage prioritairement les deux collectivités, les signataires souhaitent également s'impliquer dans des domaines qui ne relèvent pas forcément de leur compétence, en facilitant la création de partenariats entre des acteurs de leurs territoires : associations, réseaux institutionnels, économiques, éducatifs, recherche...

C'est donc l'ensemble des populations du Kent et du Pas-de-Calais qui devraient inaugurer, grâce à ce protocole d'accord, un nouveau mode de relations. C'est en tous cas l'un des souhaits affirmés de Dominique Dupilet, qui depuis son élection à la présidence du Conseil général, s'attache à faire du Pas-de-Calais l'un des bastions de l'entente cordiale et le département le plus anglophile de France. Quoi de plus naturel lorsqu'on bénéficie d'une telle situation et d'une telle histoire ?

Contact presse : Denise Vaast, attachée de presse
Direction de la Communication
Département du Pas-de-Calais – Conseil général
Tel : 03 21 21 91 25 – 06 08 96 78 15.

Les principales caractéristiques du Kent County Council



Le Kent est situé à l'extrémité sud-est de l'Angleterre et il est le point le plus proche du continent européen au Royaume-Uni, à trente kilomètres de la France dont la côte est visible par beau temps. Le Kent est le comté le plus étendu de Grande-Bretagne, avec 1,3 million d'habitants, et l'un des sept comtés et douze autorités unitaires qui forment la région Sud-Est du Royaume-Uni, le puissant bastion de l'économie britannique. Le Comté a un lien fixe avec la France via le tunnel sous la Manche et au Nord, il borde Londres, ce qui signifie qu'il est situé au centre d'un carrefour stratégique, à égale distance de Londres et de l'Europe continentale.

Une histoire très riche

Le Comté de Kent est l'un des premiers à avoir été créé et il possède un très riche passé historique. Le Kent a été habité bien avant nombre d'autres parties de l'Angleterre et il possède le nom de lieu le plus anciennement mentionné des Îles britanniques. L'histoire du Comté est très liée, par sa proximité, à celle de l'Europe. Les vestiges préhistoriques montrent des liens évidents entre le Kent et le Nord de l'Europe, de même qu'un lien physique. Quand Jules César envahit brièvement le Kent en 55 et 54 avant J.-C., il le décrit comme la partie la plus civilisée de Grande-Bretagne.

Le Kent se caractérise par une mosaïque de villes grandes et moyennes environnées de marchés historiques et de villages traditionnels. Tous s'appuient sur un environnement naturel et historique riche et diversifié. Le paysage du Kent est principalement agricole et rural, et le Comté est grand producteur de fruits et légumes, ce qui lui vaut le surnom de "jardin de l'Angleterre".

Le Kent est un comté de contrastes : prospère à l'Ouest, moins à l'Est, divisé entre les communautés rurales et les centres urbains. Globalement, le comté représente l'une des économies sous-régionales les plus importantes. La structure industrielle du Kent s'appuie sur

des entreprises et des emplois liés à la connaissance. Les secteurs de service aux consommateurs sont également importants dans le Kent. Le tissu économique se caractérise par une forte présence des PME, avec quelques compagnies multinationales également situées dans le Kent (Pfizer, BAE Systems).

Un tourisme florissant

Une forte proportion de l'économie du Kent est basée sur le tourisme. Outre la présence de nombreux espaces verts facilement accessibles depuis Londres, le comté possède également de nombreux sites historiques. La Cathédrale de Canterbury est classée au patrimoine de l'humanité et les pèlerins la visitent depuis le martyr de l'archevêque Thomas Becket en 1170, y compris les pèlerins de Chaucer rendus célèbres par ses "Contes de Canterbury". La ville de Royal Tunbridge Wells, populaire chez les personnages royaux et les nobles au 17^{ème} siècle, demeure une destination touristique appréciée. La côte du Kent est également réputée pour sa beauté, les "Sept sœurs" (les falaises blanches de Douvres) étant un haut lieu reconnu dans le monde entier.

Le Kent a su attirer avec succès des fonds européens pour financer des projets dans le Comté : Interreg II et III, urban, Leader + et Objectif II mais aussi le Fonds social européen et Leonardo pour certains programmes liés à l'Éducation. La frontière nord du Kent, le long de la Tamise, fait partie de la "Porte de la Tamise", le plus grand espace de régénération en Europe du Nord, qui appartient au "triangle d'or" entre Paris, Bruxelles et Londres. Le Kent a une excellente infrastructure de transports, avec des autoroutes reliant la côte à Londres et au reste du pays, des voies ferrées desservant pratiquement toutes les villes importantes du Kent et les lignes de ferries depuis Douvres, Folkestone et Ramsgate vers la France et la Belgique. Les aéroports de Manston et Lydd desservent de nombreuses destinations. Le Comté est également relié à la France par le Tunnel sous la Manche.

Kent - Pas-de-Calais

Une collaboration fructueuse
depuis plus de dix ans

Le Kent County Council et le Département du Pas-de-Calais officialisent ce mardi 8 novembre à Arras, une coopération qui dure depuis plus de dix ans.

Dès l'ouverture du tunnel sous la Manche, les deux institutions s'étaient en effet rapprochées pour un premier programme intitulé "Sans frontière", qui avait permis d'initier les échanges entre les services du Kent et du Pas-de-Calais. Un journal transfrontalier bilingue avait vu le jour qui mettait l'accent sur les particularismes et les ressemblances existant de part et d'autre de la Manche.

A la faveur du programme Interreg II Transmanche associant le Kent et le Nord – Pas-de-Calais, plusieurs projets ont été menés entre 1996 et 1999 :

- un partenariat actif des services sociaux, avec notamment l'organisation et la participation conjointes à des conférences, colloques ou séminaires, la production de brochures bilingues sur les systèmes régissant les domaines abordés lors de ces colloques, etc.
- la réalisation d'une guide bilingue des musées du Kent, du Nord et du Pas-de-Calais.
- la participation réciproque des services culturels aux manifestations estivales "Une plage à la Page" et Beach Bus Bonanza,
- un partenariat visant à favoriser les échanges et la réalisation de projets communs dans le domaine du livre et de la lecture,
- l'étude, la communication et la réalisation de pistes cyclables transmanche.

Le programme Interreg III, étendu aux départements de la Somme et de la Seine maritime et aux comtés de Medway, Brighton&Hove et l'East Sussex, a donné le feu vert à quatre autres projets :

- poursuite des opérations Culture Mix qui concernent les opérations de la médiathèque,
- le projet K62 qui vise à favoriser les échanges transfrontaliers et la connaissance réciproque des collégiens (rédaction conjointe d'un journal et création d'un site internet bilingue),
- le projet "Bien-être", sur la promotion des bienfaits d'une alimentation équilibrée, qui a pour objectif la création de réseaux transfrontaliers et locaux d'éducation. Ce projet s'appuie sur les actions du réseau "Bien-être" mis en place par la Communauté de communes des Trois pays.



Questions à Dominique DUPILET Président du Conseil général du Pas-de-Calais



Président, le 8 novembre prochain, vous signerez, au nom du Département, le protocole d'accord avec le Comté du Kent. Qu'est ce qui rapproche le Kent et le Pas-de-Calais ?

Les points de convergence entre le Kent et le Pas-de-Calais sont nombreux et inscrits dans l'Histoire. Déjà, en 1815, les populations de ces deux territoires se rencontraient régulièrement. En 1850, Boulogne et Calais comptaient plus de 10.000 habitants d'origine britannique. Par ailleurs, notre proximité géographique, confortée par la création du Tunnel sous la Manche, conduit notre Département à être le seul du territoire national, frontalier de la Grande-Bretagne. Enfin, le Kent et Pas-de-Calais comptent le même nombre d'habitants, possèdent des paysages similaires, une organisation administrative comparable. Ces principaux éléments nous conduisent naturellement à vouloir créer, entretenir et amplifier les liens, les échanges et les partenariats entre nos deux territoires.

Justement, en quoi l'accord de partenariat va-t-il contribuer à renforcer les liens entre le Kent et le Pas-de-Calais ?

Cet accord a pour objet de devenir un contrat concret de coopération et d'échanges dans tous les domaines possibles. Notre ambition peut être résumée en quelques mots. Nous devons, dans nos activités, dans nos actions et dans nos politiques, faire en sorte que tout ce qui nous rapproche se concrétise par des actions transfrontalières. Les idées ne manquent pas. Certaines actions sont déjà sur les rails. Cet accord formalise la volonté partagée des deux parties signataires, trace les perspectives de notre coopération.

Comment, selon vous, les habitants du Kent et du Pas-de-Calais peuvent-ils s'associer à cette coopération ?

Les élus, les responsables des services départementaux, chacun à leur place et dans leur fonction doivent être porteurs de cette ambition de coopération franco-britannique. C'est déjà de cette manière que nous associerons les habitants à la démarche d'ensemble. En même temps, je souhaite, par ce partenariat, aider au renforcement des jumelages existants entre les communes de notre Département et celles du Comté de Kent. Par ailleurs, dans le cadre de nos compétences, nous avons à développer les échanges avec les jeunes, dans les domaines de l'éducation, du sport et de la culture. Nous y travaillons déjà. La transformation du Château d'Hardelot en centre d'échanges franco-britannique confortera durablement cette ambition.

Trois questions à Paul CARTER, Leader Kent County Council

Qu'est ce qui lie le Kent et le Pas-de-Calais ?

Le Comté du Kent et le Pas-de-Calais partagent une histoire commune qui s'est étendue sur de nombreuses années et dont l'influence peut être ressentie aujourd'hui. Cette histoire est permanente dans les liens commerciaux établis depuis longtemps entre le Comté et le Département du Pas-de-Calais ce qui fait que beaucoup de nos concitoyens vivent dans le Pas-de-Calais et vice versa.

On peut retrouver, de part et d'autre de la Manche, de nombreuses traces de notre histoire commune et ceci a été souligné récemment grâce aux projets Interreg du "Réseau des fortifications historiques" qui met l'accent sur les liens historiques entre les sites fortifiés du Kent et du Pas-de-Calais, notamment le château de Douvres et les remparts de la ville de Boulogne-sur-Mer.

En 1994 l'ouverture du tunnel sous la Manche concrétisa le vieux rêve de réunir les deux pays jusqu'alors séparés par la route maritime la plus active au monde.

Les dizaines de milliers de voyageurs qui traversent le Comté et le Département peuvent constater les influences du Kent sur le Pas-de-Calais et les influences du Pas-de-Calais sur la vie dans Kent. On peut citer les marchés de produits français qui se tiennent dans le Kent et l'arrivée d'entrepreneurs français dans le Comté et une forte présence du Kent au centre pédagogique résidentiel d'Hardelot.

Les deux territoires sont situés en périphérie du pays membre de l'Union européenne auquel il appartient. Ils sont ainsi confrontés à des challenges analogues.

Depuis l'établissement du marché commun en 1980, le Kent et Pas-de-Calais ont commencé à travailler ensemble, au bénéfice des deux collectivités pour faire face aux défis qu'ils avaient à affronter, comme par exemple la misère sociale. Le Kent et le Pas-de-Calais ont été les premiers à intervenir ensemble à la Commission Européenne obtenant ainsi le premier programme Interreg en 1991.

Comment cet accord va-t-il renforcer nos liens ?

L'accord entre le County Council et le Département formalise des liens officiels ou officieux existant depuis longtemps. Il influencera le travail de nos deux institutions sur des domaines spécifiques, comme le développement mutuel et innovant du commerce, l'amélioration des services de transport, les liens entre les écoles, le développement bilatéral de la santé et du social, et le tourisme. Cet accord de coopération devrait ainsi envoyer un message politique clair aux citoyens de nos deux territoires sur l'importance de travailler ensemble et en particulier les P.M.E. des deux côtés de la Manche afin qu'elles puissent développer des liens et étendre leurs réseaux au bénéfice économique de tous.

Comment les habitants du Kent et du Pas-de-Calais peuvent s'associer à cette coopération ?

Cet accord devrait permettre de développer l'intérêt et la conscience de nos concitoyens sur ce qui arrive de l'autre côté de la Manche et souligner ainsi les similitudes des deux zones ;

Il sera le cadre des priorités identifiées (transport, commerce, santé, tourisme, etc...) mais il permettra aussi des coopérations plus fines (par exemple les liens entre écoles, villages....) qui pourront se mettre en place avec le support nécessaire de nos deux autorités.

L'une des voies du succès de cet accord transfrontalier est la participation à des programmes transfrontaliers Interreg, dans lesquels nos deux territoires sont déjà activement impliqués.

J'attends avec impatience le développement futur du partenariat entre le Kent et le Pas-de-Calais, et en particulier le concrétisation d'autres projets qui profiteront à nos concitoyens.

Ligne transmanche Dieppe / Newhaven

Problématique des services publics transfrontaliers maritimes

Partenaires du projet

East Sussex County Council et Conseil Général de Seine-Maritime

Les deux collectivités ont signé un accord de coopération en 1997 afin de consolider les liens existants entre elles et de montrer leur volonté de surmonter les frontières physiques et culturelles qui feraient obstacle au rapprochement de leurs territoires.

Description du projet

Il existe actuellement trois liaisons maritimes entre la Seine-Maritime et l'East Sussex :

- Le Havre-Portsmouth,
- Le Havre-Newhaven
- Dieppe-Newhaven.

Cette dernière ligne est gérée par le Département de Seine-Maritime depuis 2001 (la ligne est exploitée par LD lines depuis avril 2007 dans le cadre d'une délégation de service public), la collectivité possédant également le port britannique de Newhaven.

En effet, suite à l'arrêt de l'exploitation de la ligne de ferry par P&O en 1999, et suite à la faillite du port de Newhaven (la plupart des ports britanniques sont privés), le Département de Seine-Maritime a décidé de racheter le port de Newhaven et d'y engager des travaux afin de maintenir ouverte la ligne de ferry qui est essentielle pour le territoire (la CCI de Dieppe avait estimé les retombées économiques liées à la ligne de ferry à près de 49 millions €).

A cet effet, le Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche (SMAPT) a été constitué en octobre 2000 en association avec le Conseil Général de la Somme, trois chambres de commerce, la ville de Dieppe ainsi que le district et la commune de Fécamp.

Le SMAPT détient une participation majoritaire dans une Société d'Économie Mixte qui a, à son tour, acquis les actions de la société anglaise de Newhaven Port Properties (NPP), propriétaire des infrastructures portuaires de Newhaven. L'enchaînement de ces participations fait du Département de Seine-Maritime l'acteur principal du dispositif.

Les travaux dans le port de Newhaven ont été l'objet d'un projet de coopération franco-britannique :

Nom du Projet	Résumé du projet	Partenaire FR	Partenaire UK	Budget
Aménagement pour la modernisation du port franco-britannique de Newhaven	Ce projet vise à compléter et accompagner l'aménagement et la modernisation du port de Newhaven pour en améliorer la sécurité, permettre l'accès au port par toute marée, et ainsi assurer la fiabilité et la pérennisation de la ligne maritime Dieppe-Newhaven.	SEML de coopération transmanche	Newhaven Port & Properties Ltd	Coût total : 986.739 € Subvention FEDER : 246.685 €

Lien avec la note de cadrage

- Difficultés rencontrées

- Problèmes de nature juridique, notamment la question des aides d'État. En effet, la législation britannique est très stricte en matière de respect de la concurrence et rend parfois difficile la coopération avec des organismes privés britanniques (comme les ports).
- Dissymétrie des structures juridiques, de leur niveau d'implication et de leurs compétences entre la France et l'Angleterre.
- Gouvernances très différentes entre 2 pays transfrontaliers (pouvoir de décision fortement décentralisé en France, pouvoir décisionnel local en Angleterre très faible)

- Solutions apportées

- Création d'une Société d'Economie mixte (80% collectivités locales françaises et 20 % partenaire privé anglais) pour racheter la société anglaise Newhaven Ports Properties (NPP).
- Conclusion d'une délégation de service public dont la compensation de service public est financée sur le budget des collectivités locales françaises, après avis de la Commission européenne.

- Recommandations

- Définition d'un cadre administratif pour les services publics transfrontaliers.
- Possibilité d'octroyer des aides d'état sur la base d'une définition de services publics transfrontaliers
- Remise en question de la règle des 150 km ? Problème de la proximité physique des territoires, qui a une influence non négligeable sur le développement de projets réellement transfrontaliers, qui amène à une interrogation sur la taille critique de la zone de coopération. Certains territoires « transfrontaliers » de la prochaine zone de coopération INTERREG seront en effet distants de presque 200 kilomètres (Finistère-Cornouaille, Côtes d'Armor-Dorset) avec des traversées en ferry qui prennent au moins 6 heures. Peut-on alors parler de bassin de vie transfrontalier ? Quels projets réellement transfrontaliers vont pouvoir être développés ? Et comment respecter la philosophie de la coopération transfrontalière qui a pour objectif de développer des projets de proximité ?
- Meilleure (in)formation des acteurs du transfrontalier maritime : formations en anglais/français, accompagnement des porteurs de projet ...

Contact

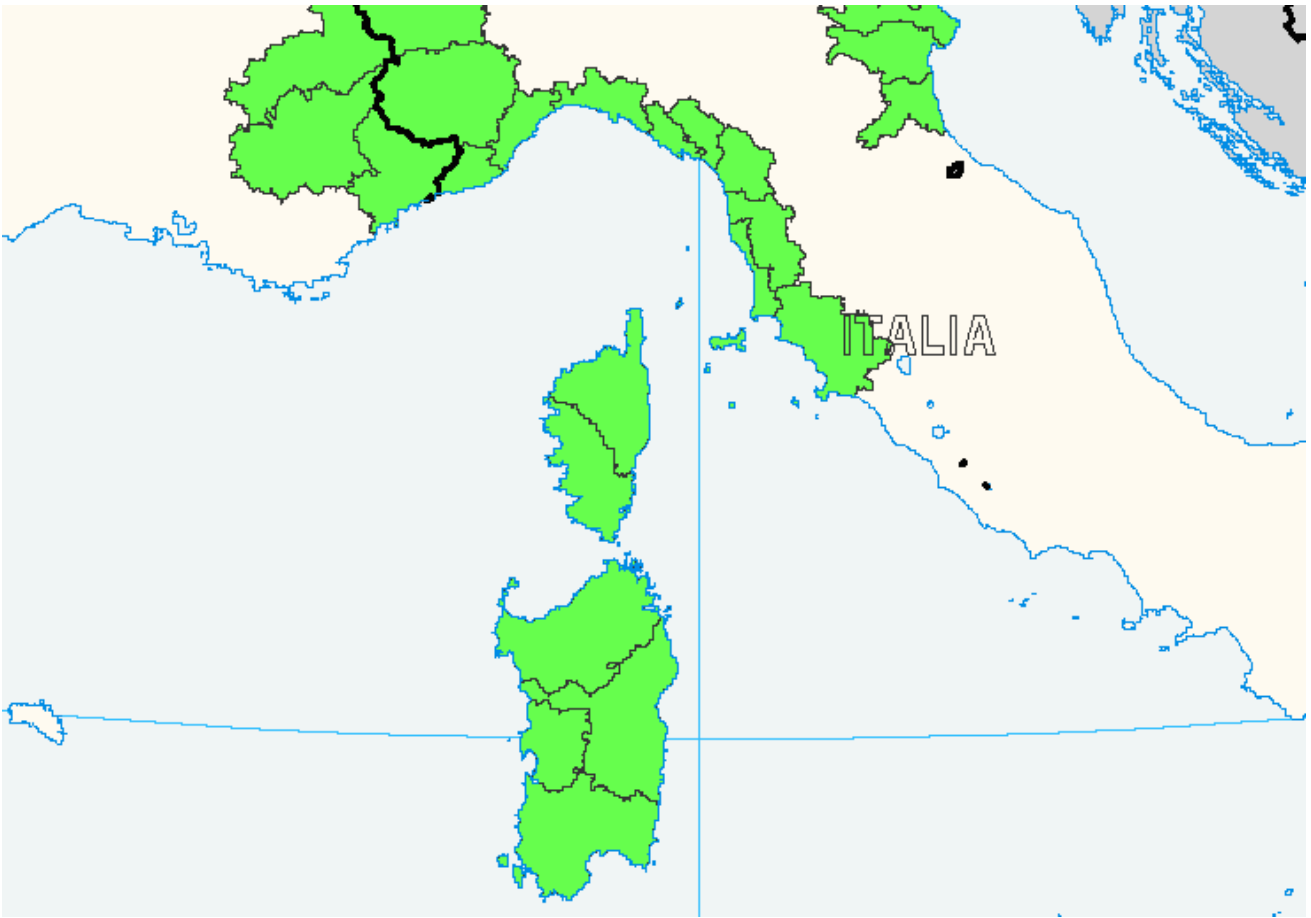
Jean-Pierre LUCAS, Directeur Général Adjoint – Pôle Infrastructures, et Delphine MARTINET, chargée de mission coopération franco-britannique, Service Europe

Département de Seine-Maritime, Hôtel du Département, Quai Jean Moulin, 76101 ROUEN
Cédex, Tél : +33 (0) 2 35 03 51 98, Fax : +33 (0) 2 35 03 51 85, E-mail : europe@cg76.fr

Lien Internet

www.seinemaritime.net et www.transmancheferries.fr

2. L'espace maritime franco-italien



Cf. Fiches ci-dessous

- **Parc Marin International des Bouches de Bonifacio**
- **Gestion intégrée de la zone côtière de Monaco – Menton – Bordighera et de son bassin versant**
- **Villes portuaires du nord tyrrhénien**

Projet de Parc Marin International entre la Corse et la Sardaigne

Partenaires du projet

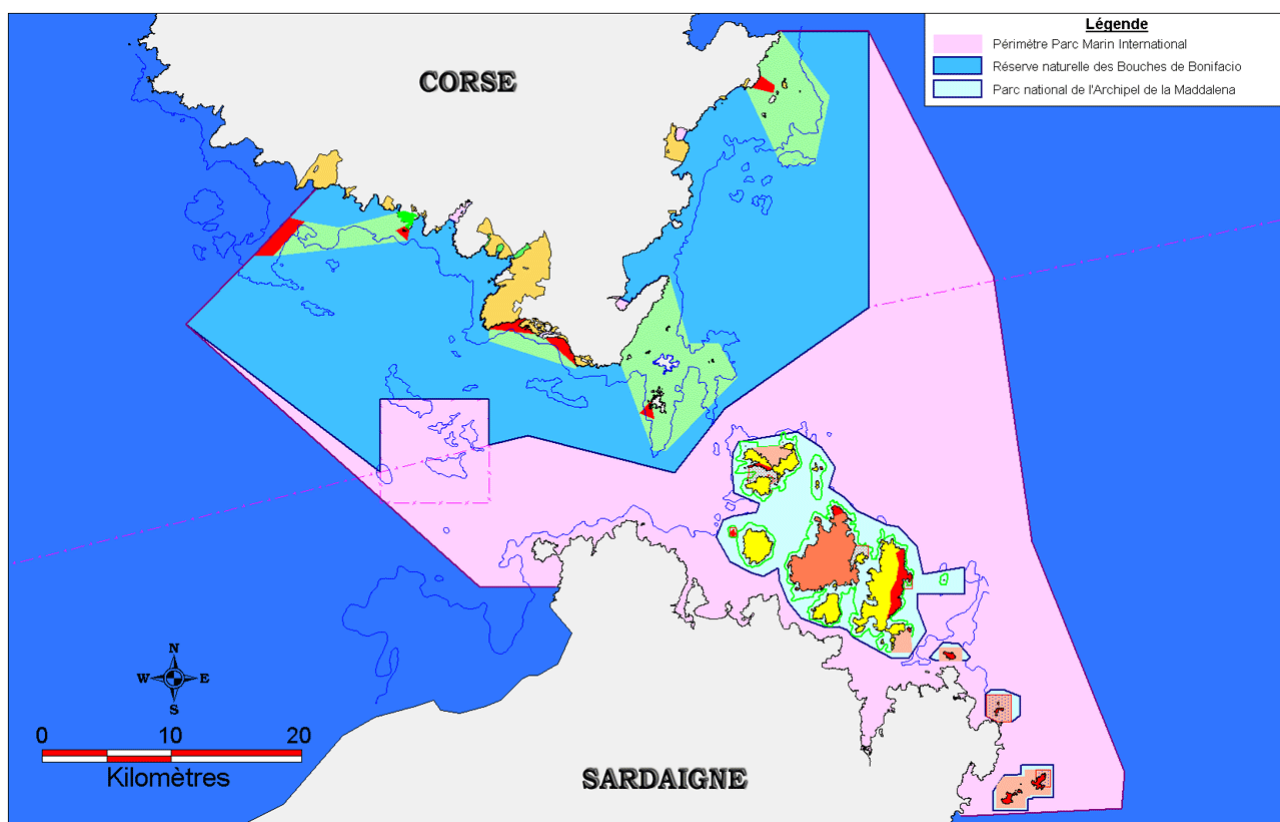
Office de l'Environnement de la Corse
Parc National de l'Archipel de la Maddalena

Description du projet

Les Bouches de Bonifacio représentent l'un des sites naturels les plus attrayants de Méditerranée occidentale. Partagé entre les plateaux et falaises calcaires d'une part, les chaos granitiques d'autre part, il abrite de nombreuses espèces remarquables, endémiques, menacées ou protégées (mérrou, goéland d'Audouin, cormoran huppé, puffin cendré, patelle géante, etc), caractéristiques des écosystèmes méditerranéens terrestres ou subaquatiques (dunes à genévriers de Phénicie, herbiers de posidonies, coralligène, etc).

Victime de sa notoriété, le site des Bouches de Bonifacio a su fédérer à sa cause une association originale de défenseurs corso-sardes pluridisciplinaires décidés à gérer ensemble un espace naturel menacé (trafics maritimes, sur-fréquentation touristique du littoral, etc).

Le 21 mai 1992, la Commission des Communautés Européennes a décidé, sur proposition des gouvernements français et italien, de concourir à la mise en place d'une aire marine protégée internationale dans les Bouches de Bonifacio, financée dans le cadre du programme européen INTERREG.



Sur la base de cette résolution, les Ministres de l'Environnement des deux Parties, réunis à Aoste le 31 octobre 1992, officialisent le projet de création d'un Parc Marin International dans cette zone transfrontalière. Le 19 janvier 1993, les deux Etats, ainsi que les Régions Corse et Sarde, adoptent un protocole définissant les modalités de mise en œuvre de ce projet. Le financement de ce projet est assuré par l'Europe (Programme INTERREG I, II et III A), avec des contreparties nationales.

Il repose, coté français, sur une association de partenaires : Etat, Collectivité Territoriale de Corse (Office de l'Environnement de la Corse), Département de Corse-du-Sud, Conservatoire de l'Espace Littoral, Communes de Porto-Vecchio, Bonifacio, Figari, Pianottoli-Caldarellu et Monaccia d'Aulène. L'Italie, pour sa part, a institué un partenariat entre l'Etat, la Région autonome de Sardaigne, la Province de Sassari et la Commune de La Maddalena.

La gestion de la partie française a été confiée à un gestionnaire unique : l'Office de l'Environnement de la Corse (O.E.C.). Elle se compose des réserves naturelles des Bouches de Bonifacio, des îles Cerbicale et des Tre Padule de Suartone, ainsi que des acquisitions réalisées par le Conservatoire de l'Espace Littoral. Concernant la gestion de la partie italienne du projet, une partie du territoire est gérée par le Parc National de l'Archipel de La Maddalena, d'autres espaces protégés situés au nord de la Sardaigne étant susceptibles, à terme, de s'y ajouter.

La coordination internationale est assurée par un comité de pilotage franco-italien qui définit les objectifs communs et valide les orientations et actions. En l'absence de cadre juridique spécifique à la création d'une structure transfrontalière, le projet repose sur les décrets nationaux de création du Parc National de l'Archipel de La Maddalena (1994) et de la Réserve Naturelle des Bouches de Bonifacio (1999).

Il convient de préciser que dans ce contexte, les gestionnaires concernés se sont déjà mutuellement orientés vers un mode de collaboration pragmatique ayant débouché sur la mise en place d'actions concrètes, notamment dans les domaines scientifiques et de la communication. De même, plusieurs opérations de gestion ont d'ores et déjà été menées conjointement, dans un souci d'harmonisation des objectifs initiaux. Ces échanges ont également abouti à la désignation, au sein de chacune des deux structures gestionnaires, d'une personne chargée de la coopération transfrontalière.

Le 15 novembre 2004, les Présidents de l'O.E.C. et du Parc National de l'Archipel de La Maddalena ont réaffirmé leur volonté de poursuivre la démarche transfrontalière en adoptant une Déclaration commune pour la constitution du Parc Marin International entre la Corse et la Sardaigne.

Lien avec la note de cadrage

Si ses attributions ont déjà été définies, la question de la nature de cette structure transfrontalière pose encore des difficultés d'ordre juridique et institutionnel. En effet, une analyse du cadre juridique actuellement applicable aux actions de coopération transfrontalière met en évidence l'absence d'outils susceptibles, en pratique, d'assurer une maîtrise d'ouvrage conjointe d'un tel projet.

Globalement, les principaux obstacles relèvent de la dissymétrie des ordres juridiques en présence et de la nécessité de confronter des droits internes différents de part et d'autre de la frontière. Ces difficultés sont d'autant plus importantes lorsque la démarche de coopération implique l'adhésion de partenaires de divers statuts et met en œuvre des niveaux de compétences différents.

Dans ce contexte, l'adoption du Règlement (CE) n° 1082 / 2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006, portant création d'un nouvel instrument de coopération au niveau communautaire, dénommé G.E.C.T., nous est apparu comme susceptible de consacrer juridiquement le projet que nous menons, depuis 1992, en partenariat avec la Sardaigne.

Nous demeurons cependant confrontés à un problème majeur. Ainsi, à première analyse, la lecture de l'article 3, paragraphe 1, point d) du règlement précité, spécifiant la nature juridique des membres pouvant constituer un G.E.C.T, nous incline à penser que cette possibilité ne nous soit pas offerte.

En effet, aux termes des dispositions de l'article 1^{er}, paragraphe 9, deuxième alinéa de la Directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004, dite « Directive Marchés », auquel renvoie l'article 3 susvisé, les établissements publics à caractère industriel et commercial sont exclus de la catégorie des organismes de droit public et, partant, de celle de pouvoir adjudicateur.

Créé par la Loi n° 91.428 du 13 mai 1991 portant statut particulier de la Collectivité Territoriale de Corse, l'O.E.C., établissement public à caractère industriel et commercial rattaché à la Collectivité Territoriale de Corse, est considéré, au sens du Code des Marchés Publics, comme pouvoir adjudicateur et, de fait, se trouve pleinement soumis à ses dispositions.

Dès lors, la qualité de pouvoir adjudicateur reconnu aux établissements publics à caractère industriel et commercial des collectivités territoriales ne légitime-t-elle pas leur possible participation en tant que membre à un G.E.C.T. ?

Contact / Contact

Maddy Cancemi, adjointe au Chef de département « espaces naturels protégés » et
Christophe Perfettini, Office de l'environnement de la Corse

Lien Internet / Website :

www.parcmarin.com

Gestion intégrée de la zone côtière de

Monaco – Menton – Bordighera et de son bassin versant

Partenaires du projet

Communauté d'agglomération de la Riviera française et syndicat mixte pour le SCOT de la Roya et de la Riviera en tant que porteur du projet

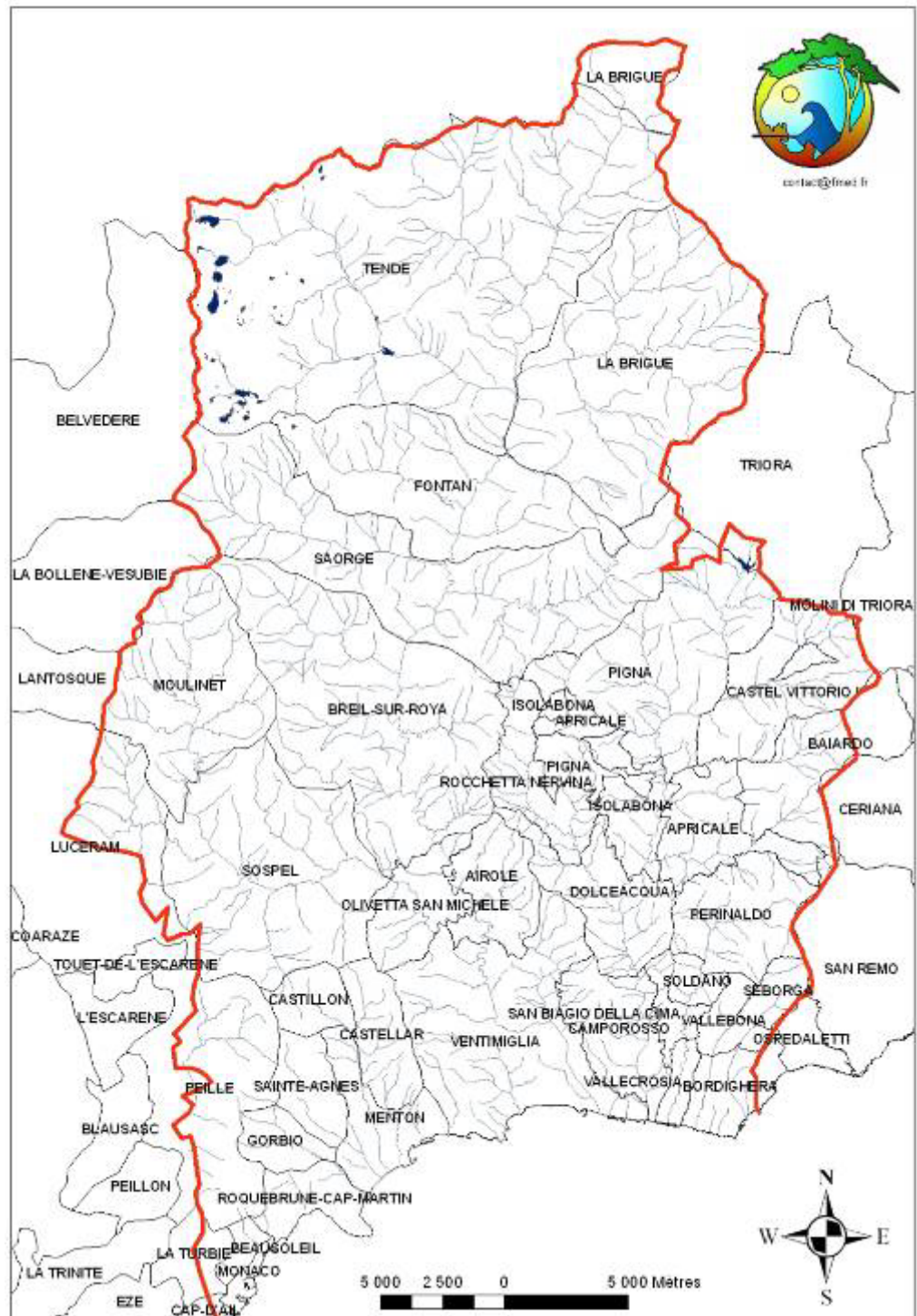
Autres partenaires : Ville de Menton, Ville de Roquebrune-Cap-Martin, Principauté de Monaco, Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur ; conseil général 06, Villes de Bordighera, Vintimille, Vallecrosia et Camporosso (Italie), Province d'Imperia, Comunità montana intemelia (Italie), Accord RAMOGE, Agence de l'eau

Description du projet

Le territoire concerné par le projet constitue une bande littorale (30 km dont 10 km en Italie) de Cap Ampeglio, commune de Bordighera (Italie) à Fontvieille (Principauté de Monaco) et le bassin versant de la Roya, de Tende (France) à Vintimille (Italie).

Le périmètre exact sera déterminé par l'étude diagnostic. Globalement, le bassin versant englobera les communes de montagne liées à la Roya et aux vallons côtiers.

Le courant Ligure, qui balaye le littoral d'est en ouest, disperse dans la zone les pollutions.



Objectifs

L'objectif global est une meilleure gestion des usages de l'eau, des impacts hydriques et la diminution des rejets pour la Roya, et pour la baie.

Les objectifs du projet sont triples :

- réaliser une étude qui permettra d'établir un état des lieux et un diagnostic sur le plan environnemental, économique, juridique, social et administratif en vue de la mise en œuvre d'un outil de gestion pérenne
- mettre en place un partage d'informations et de données géo référencées au regard de la GIZC
- initier un processus d'échanges opérationnels sur les thématiques du maritime (première priorité : entraide et alerte en cas de pollution accidentelle, formations communes pour les agents)

Volets

Le projet GIZC est composé de plusieurs volets dont les avancements sont les suivants :

- démarrage de l'étude diagnostic en décembre 2006, prévue pour durer 12 mois environ ;
- mise en place d'un SIG : structuration en cours, convention d'échange de données avec la Région Ligurie ;
- alerte opérationnelle : la chaîne d'alerte entre tous les partenaires intervenant sur les pollutions maritimes des trois états est opérationnelle et a été testée avec succès lors d'un exercice fin juin 2006 ; toutes les communes ont commencé la rédaction de leur plan de lutte contre les pollutions marines, une expertise du CEDRE est prévu à l'automne 2007 pour préciser notamment les techniques de lutte et les moyens opérationnels les mieux adaptés à la configuration des côtes ;
- formation : trois journées réalisées en octobre 2006 sur la lutte contre les pollutions accidentelles avec les experts du CEDRE (traduction simultanée en italien), un exercice de simulation d'une pollution portuaire a eu lieu en avril 2007, des exercices sont prévus tout au long de la démarche.

Concertation / pilotage du projet :

Un Comité de pilotage s'est réuni en juillet. Au-delà des porteurs de projet, les élus italiens et les financeurs sont membres de ce comité, de même que les autorités monégasques. Un Comité technique réunit les techniciens des communes et les experts. Ce comité est organisé en groupes de travail thématiques :

- les usages (pêches, tourisme, sports nautiques, agriculture, etc...),
- pollutions marines,
- ressource en eau et assainissement,
- patrimoine,
- eau et aménagement du territoire.

Une concertation avec les associations et les organisations socioprofessionnelles est prévue à l'automne 2007, et se poursuivra tout au long de la démarche.

Conclusion

La démarche GIZC permet de mettre en avant une vision globale du territoire et permet progressivement de mobiliser et de rapprocher les acteurs du territoire transfrontalier autour de thématiques communes.

Lien avec la note de cadrage pour volet 1 (gizc)

Difficultés rencontrées initialement :

- choisir un bureau d'études capable de mener le diagnostic sur la partie italienne du bassin versant,
- obtention des données pour la partie italienne du territoire,
- repérage des institutions compétentes,
- compréhension des politiques de protection et gestion des milieux naturels terrestres et maritimes de la partie italienne de l'étude.

Difficultés rencontrées ultérieurement :

- association des élus et acteurs italiens,
- partage du diagnostic avec eux et débat autour de thèmes sensibles tels que les pollutions des cours d'eau, la qualité des eaux de la baie, la hiérarchisation des priorités là où les enjeux ne sont les mêmes pour les deux parties du territoire (sachant qu'en plus, nos élus ont peu de pratique de l'intercommunalité !)

Solutions apportées : notre choix s'est porté sur un bureau d'études qui a recruté une chargée d'études italienne. Pour les données il faudra du temps pour les obtenir, donc l'enjeu est bien la pérennisation de la démarche, au sein même de nos instances décisionnelles, et à l'échelle de la baie. Bien préparer la phase présentation des enjeux aux élus, priorisation des enjeux

Recommandations :

→ dans chaque démarche d'aménagement et de planification, prévoir un volet d'ingénierie publique comparée à inscrire dans le cahier des charges ; associer la partie italienne aux seules étapes clefs de la démarche car la multiplication des réunions est un risque de dissolution de l'intérêt ; accrocher l'intérêt sur des enjeux immédiats pour enclencher une coopération pérenne.

Lien avec la note de cadrage pour volet 2 (Chaîne d'alerte)

Difficultés rencontrées :

Ce sont des difficultés techniques rencontrées et partagées par les acteurs de la baie qui sont le point de départ de cette coopération : celle des pollutions marines apportées par le courant ligure dans le sens Italie – France.

Une difficulté que nous pourrions rencontrer est celle de la commande de matériel anti – pollutions, identique de chaque côté pour pouvoir être mutualisé (codes marchés, mise à disposition de moyens humains et matériels en cas de crise). C'est là-dessus que nous sommes en train de travailler.

Solutions apportées :

- espace d'échanges sur une problématique commune ; le fait d'avoir identifié un problème, qui représente un péril pour un territoire commun, permet de mobiliser les équipes techniques pour trouver ensemble des réponses techniques.
- Le groupe de travail a travaillé ensemble : formation ensemble aux mêmes techniques, organisation de la chaîne d'alerte, exercice de test du fonctionnement de la chaîne d'alerte.

Recommandations :

c'est toujours plus facile de coopérer sur une thématique unique et bien ciblée, surtout lorsque il faut se préparer face à des événements qui touchent directement les populations et donc les maires ; mais de notre expérience nous pouvons dire que les sujets très techniques sont plus fédérateurs et sont des facilitateurs de la coopération transfrontalière. Ils permettent au fur et à mesure d'agréger des acteurs sur une thématique plus vaste. C'est là-dessus que nous misons pour réussir le volet 1 de notre projet qui devrait aboutir à un outil de gestion transfrontalier de la baie et du bassin versant.

Contact

Muriel LAZZARETTI Chef de service aménagement de l'espace vico pescatori 8 18039 Vintimille Italie 06 65 36 73 60 m.bousquet@carf.fr

Villes portuaires du nord tyrrhénien

Nom du projet

Projet de coopération transfrontalière pour le développement durable des villes portuaires du Nord Tyrrhénien (LIGURIE-TOSCANE-SARDAIGNE-CORSE)

Partenaires du projet

Projet franco-italien regroupant les communes de

BASTIA (Corse),
BONIFACIO (Corse),
PORTO-VECCHIO (Corse),
LA SPEZIA (Ligurie),
SAVONA (Ligurie),
LIVOURNE (Toscane),
OLBIA (Sardaigne),
GOLFO ARANCI (Sardaigne),
SANTA TERESA (Sardaigne),
CARRARA (Toscane),
PIOMBINO (Toscane)



Description du projet

Ce projet vise à réaliser une véritable "région" qui trouve dans la mer l'élément central de son identité économique, sociale et territoriale. En effet, les villes portuaires partenaires du projet pourraient être des portes d'accès à un espace, beaucoup plus vaste, de coopération, d'échanges et de collaboration, l'espace tyrrhénien, et contribuer à le structurer et l'organiser selon un axe Nord Sud reliant le Centre de l'Europe et les Iles.

Dans la perspective de donner une plus grande efficacité aux politiques de coopération transfrontalière 2007-2013 de la Communauté Européenne, les villes portuaires se sont mobilisées dans le but d'élaborer une proposition unique, à partir d'un diagnostic et d'une stratégie intégrée de projets communs et coordonnés, proposables à l'attention des financements communautaires puisqu'en mesure de produire des impacts économiques et sociaux à moyen et long terme.

La coopération sera engagée selon deux axes prioritaires :

- développement touristique commun basé sur les ressources environnementales et du paysage (aires côtières et arrière-pays, aires marines protégées, etc.), les infrastructures (ports de commerces, de plaisance et accessibilité) ainsi que les aires urbaines notamment les centres historiques;
- synergies entre les institutions pour réaliser des services de soutien aux entreprises et des activités d'animation économique et d'emploi;

Les partenaires mettront en place des coopérations multilatérales, entre tous les partenaires du projet, complétées par des coopérations bilatérales de ville à ville. La proposition a été soumise à l'attention des quatre régions afin que celles-ci la prennent en considération pour la rédaction des Plans Opérationnels Régionaux (POR).

Lien avec la note de cadrage

- L'idée du renforcement de l'identité commune entre les populations qui fondent leurs activités sur la mer et d'une intégration des politiques liées à la mer sont des thématiques du Livre Vert récemment proposé par la Commission Européenne et actuellement en phase de consultation.
- Le projet prévoit une série d'actions devant limiter et freiner les obstacles à la coopération qui apparaissent dans chaque ville portuaire. Ces actions d'accompagnement concernent les infrastructures portuaires accueillant des flux de marchandises et de passagers croissants avec des mesures de sécurité renforcées.

Contact

Jean-François Leandri, Commune de Bastia, jf.leandri@ville-bastia.fr