

**Résumé non technique**



MARITTIMO - IT FR - MARITIME  
TOSCANA - LIGURIA - SARDEGNA - CORSE

*La Cooperazione al cuore  
del Mediterraneo*

*La coopération au cœur de la  
Méditerranée*

*Programme de Coopération Transfrontalier*

*ITALIE – FRANCE*

*MARITIME 2014 – 2020*

**Procédure d'Évaluation Environnementale Stratégique**

Aux termes de la Directive 42/2001/CE

**Annex C**

**Résumé non technique**

**Avril 2014**

**ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE  
RESUME NON TECHNIQUE**

---

*Par :*

*RTI RESOLVO SRL - RESCO SOC COOP, AGROTEC SPA (SOUS-TRAITANCE)*

*Région Toscane,  
Secteur Activités Internationales*

## **Sommaire**

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>4</b>
<b>2. CONTENUS ET OBJECTIFS DU PROGRAMME.....</b>	<b>8</b>
2.1. LA ZONE COUVERTE PAR LE PROGRAMME DE COOPERATION ITALIE FRANCE MARITIME 2014 -2020	8
2.2. AXES PRIORITAIRES .....	11
2.3. ALLOCATION FINANCIERE .....	21
<b>3. ANALYSE DE LA COHERENCE INTERNE DU PROGRAMME.....</b>	<b>22</b>
<b>4. ETAT DE L'ENVIRONNEMENT, PROBLEMES ENVIRONNEMENTAUX ET CRITICITES.....</b>	<b>23</b>
4.1 DESCRIPTION GENERAL DU TERRITOIRE.....	23
4.2 ANALYSE DU CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL .....	24
4.3 PROBLEMES ENVIRONNEMENTAUX EXISTANTS.....	25
<b>5. OBJECTIFS DE DURABILITE ENVIRONNEMENTALE DE REFERENCE POUR L'EVALUATION .....</b>	<b>27</b>
<b>6. LE PLAN ADOPTE, LES RAISONS DE SON CHOIX ET SES ALTERNATIVES.....</b>	<b>30</b>
<b>7. RAPPORT D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE .....</b>	<b>31</b>
7.1 METHODOLOGIE .....	31
7.2 RESULTATS .....	33
<b>8. EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT APRES L'APPLICATION DU PROGRAMME.....</b>	<b>35</b>
8.1 DES OBJECTIFS DE DURABILITE GENERAUX AUX OBJECTIFS DU PROGRAMME .....	35
8.2 RESULTATS POUR CHAQUE AXE .....	38
8.3 DURABILITE ENVIRONNEMENTALE DU PROGRAMME – CONSIDERATIONS DE SYNTHESE .....	41
<b>9. MESURES POUR MODERER LES EFFETS NEGATIFS .....</b>	<b>43</b>
<b>10. PLAN DE SUIVI.....</b>	<b>47</b>

## **1. INTRODUCTION**

Le présent document représente le Résumé non technique, rédigé dans le cadre de l'Évaluation Environnementale Stratégique (ci-après dénommée ÉES) du Programme de Coopération transfrontalière Italie - France Maritime 2014-2020.

En particulier, ce document contient des indications liées au processus de ÉES en général, et une synthèse du processus spécifique d'évaluation du Programme. Les indications contenues dans ce document sont liées directement au Rapport environnemental, dont le Résumé est une partie intégrante.

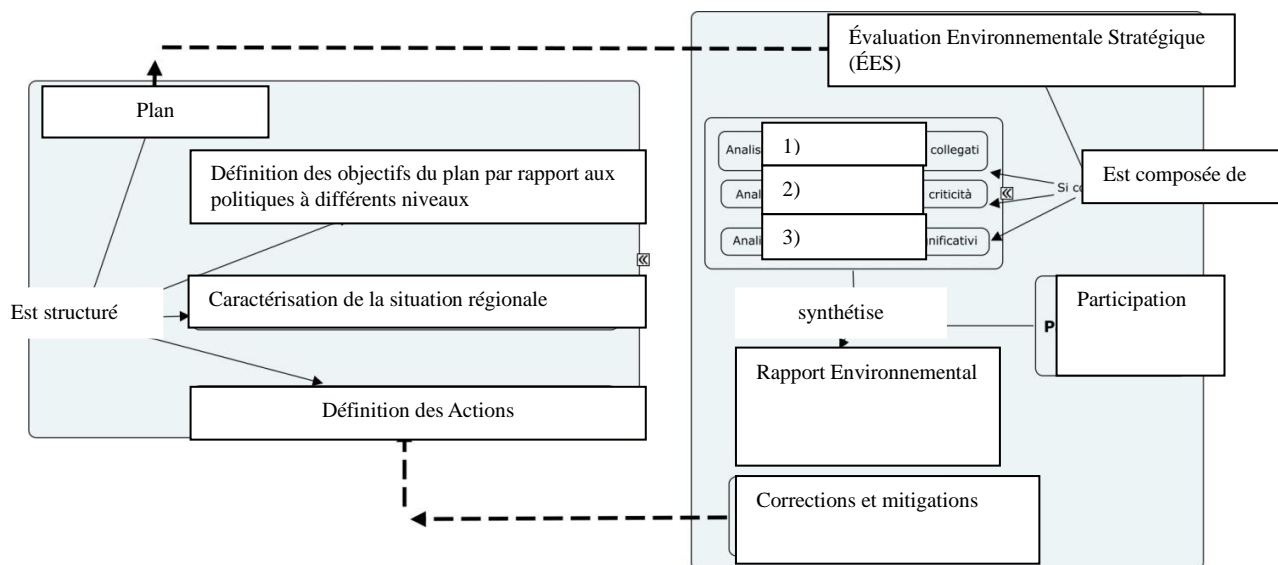
L'Évaluation Environnementale Stratégique (ÉES) suit le parcours de création des plans et des programmes pour prévenir, éviter et corriger les possibles interactions négatives avec l'environnement. L'ÉES est structurée de façon à identifier les possibles effets négatifs du Programme à partir de la phase préliminaire, avant la rédaction du programme.

Pendant la phase de rédaction les possibles effets négatifs sont mis en relation avec les actions prévues par le Programme, afin de permettre l'élaboration de mesures d'atténuation, avec le but de permettre une réduction importante des effets négatifs. Les effets seront ensuite suivis, suite à l'adoption du programme, avec l'aide d'une efficace stratégie de surveillance.

Pendant le processus d'ÉES, la participation et l'engagement du public sont prioritaires. Au public, formé par des institutions et par les citoyens, on demande d'exprimer des opinions et des observations à propos du future programme et de ses effets potentiels sur l'environnement. Ce dialogue garantit des réponses motivées au public. Le processus de programmation, grâce à l'ÉES, est donc accompagné par un processus d'évaluation parallèle qui donne des remarques continues. Il y a donc une interaction entre le processus de programmation et le processus d'ÉES.

Les interactions entre l'ÉES et le processus de programmation sont illustrées dans la Figure 1.

**Figure 1 – Interactions entre l'ÉES et le processus de planification**



La procédure ÉES a été introduite au niveau communautaire par la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001. Cette directive a l'objectif de garantir un niveau de protection de l'environnement élevé et de contribuer à l'intégration de considérations environnementales au moment de l'élaboration et de l'adoption de plans et de programmes, afin de promouvoir le développement durable, en assurant que l'évaluation environnementale de plans et de programmes spécifiques, qui puissent avoir des effets significatifs sur l'environnement, soit effectuée.

Le D.Lgs. 152/06 et ses modifications et intégrations successives, dans le cadre national, définit et réglemente le processus d'Estimation Environnementale Stratégique, accueillant formellement de la sorte la Directive 42/2001/CE.

La réglementation française sur la ÉES part du "Code de l'environnement", dont les articles de L. 122-4 à L. 122-12 et de R. 122-17 à R. 122-24 s'occupent de la procédure ÉES. En outre, d'autres instruments normatifs en matière de ÉES ont suivi et plus précisément:

- Décret n°2012-616 du 2 mai 2012 ;
- Circulaire Plan programmes du 12 avril 2006, actuellement en cours de révision pour se conformer au décret cité ci-dessus.

Finalement, dans la ÉES, on évalue les impacts directs et indirects que le plan a sur les facteurs suivants:

## ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE RESUME NON TECHNIQUE

---

1. l'homme, la faune et la flore;
2. le sol, l'eau, l'air et le climat;
3. les biens matériels et le patrimoine culturel;
4. l'interaction des facteurs indiqués ci-dessus.

Ces aspects doivent être explicitement soulignés dans le Rapport Environnemental, qui représente le document central du Processus de ÉES.

La Région Toscane a réalisé sa propre réglementation sur la ÉES par le biais de la LR n° 10 du 12 février 2010 soit: "Norme (ÉES), d'évaluation d'impact sur l'environnement (ÉES) et d'évaluation d'incidence", modifiée et intégrée successivement. En ce qui concerne la Région Ligurie, la loi régionale n° 32 du 10 août 2012, traite spécifiquement la procédure ÉES, rappelant dans les différents articles les procédures pour l'élaboration de plans et de programmes territoriaux, d'urbanisme et de secteur, de manière à permettre l'intégration avec les principes de sauvegarde et de défense de l'environnement.

La Région Sardaigne a réglementé la procédure ÉES d'abord avec la Loi régionale 12 juin 2006, n° 9 et modifications et intégrations successives, avec la Délibération du Conseil Régional du 7 août 2012, n° 34/33, "Directives pour la mise en œuvre des procédures d'évaluation environnementale", en particulier à l'Annexe C.

A la suite de la définition du Document préliminaire, la procédure formelle de l'EES a été lancée. Le lancement de la procédure EES a, en outre, été rendu public à travers les canaux de communication prévus par la réglementation. Dans le même temps, les consultations avec les Autorités compétentes pour l'EES et les Autorités ayant des compétences en matière environnementale des cinq régions impliquées dans le Programme transfrontalier, ont été lancées par voie télématique. Les Autorités compétentes pour l'EES ont fixé le terme maximum pour faire parvenir les observations au Document préliminaire au 28 février 2014.

A cette date, les observations nous sont parvenues de la part des sujets suivants :

- ARPAT Toscane ;
- Commune de Viareggio ;
- Région Sardaigne, Assessorato Trasporti (Assessorat Transports) ;
- Soprintendenza per i beni archeologici Province di Sassari e Nuoro (Surintendance

## ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE RESUME NON TECHNIQUE

---

pour les biens archéologiques Provinces de Sassari et Nuoro) ;

- DREAL Corse;
- DREAL Provence;
- Autorità di Bacino interregionale del fiume Magra (Autorité du Bassin interrégional du fleuve Magra) ;
- Région Ligurie, Dipartimento ambiente (Division Environnement).

En outre, le NURV (unité unifiée régionale d'évaluation) de la Région Toscane a émis son avis avec des observations. On a tenu compte de toutes les observations dans la suite des travaux.

## **2. CONTENUS ET OBJECTIFS DU PROGRAMME**

La définition de la stratégie du Programme Italie France Maritime 2014-2020 est basée sur les analyses de contexte territorial et socio-économique, sur l'identification des principaux défis de la zone et sur la définition des besoins, tels qu'ils émergent des documents de programmation des Fonds structureaux de niveau national et régional, outre que des leçons apprises de la période de programmation précédente, du travail d'approfondissement conduit par la Task force du Programme, par l'activité de consultation participative et d'implication des acteurs clés de la zone de coopération qui a été développée.

### **2.1. LA ZONE COUVERTE PAR LE PROGRAMME DE COOPERATION ITALIE FRANCE MARITIME 2014 -2020**

La zone couverte par la stratégie du Programme de coopération Italie France Maritime 2014-2020 est plus vaste que celle de la période de programmation 2007-2013, et inclut les territoires suivants :

pour l'Italie :

- Sardaigne, toute la zone NUTS 2 (zones NUTS 3 : Sassari, Nuoro, Cagliari, Oristano, Olbia-Tempio, Ogliastra, Medio-Campidano, Carbonia-Iglesias);
- Toscane (zones NUTS 3 : Massa-Carrara, Lucques, Pise, Livourne, Grosseto);
- Ligurie, toute la zone NUTS 2 (zones NUTS 3 : Gênes, Imperia, La Spezia, Savona);

pour la France :

- Corse, toute la zone NUTS 2 (zones NUTS 3 : Corse-du-Sud, Haute-Corse);
- Provence-Alpes-Côte d'Azur (zones NUTS 3 Alpes Maritimes, Var).

Dans le tableau ci-dessous (tableau 1), on reporte la liste des régions NUTS 2 et NUTS 3 qui constituent la zone du programme.

La nouvelle définition spatiale du Programme met en valeur sa vocation maritime en intégrant une dimension "insulaire" importante à une dimension côtière. Toutes les deux sont caractérisées par la concentration élevée de centres de recherche et de pôles



## ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE RESUME NON TECHNIQUE

---

technologiques liés à “l’économie bleue” et par la présence de l’une des plus grandes concentrations mondiales de ports touristiques et commerciaux. En même temps, la confirmation de sa dimension insulaire, avec la Sardaigne, la Corse et l’Archipel toscan, repropose avec force le thème de l’accessibilité, en relançant avec plus de force, la perspective de la “croissance bleue et verte” comme clé pour la réalisation des objectifs d’Europe 2020.

**Tableau 1 – Liste des régions NUTS 2 et NUTS 3 qui constituent la zone du Programme Maritime 2014-2020**

Pays	NUTS 2	NUTS 3
<b>ITALIE</b>	SARDAIGNE	Sassari
		Nuoro
		Cagliari
		Oristano
		Olbia-Tempio
		Ogliastra
		Medio Campidano
		Carbonia Iglesias
	TOSCANE	Massa Carrara
		Lucques
		Pise
		Livourne
		Grosseto
		Gênes
LIGURIE	Imperia	
	La Spezia	
	Savona	
	CORSE	Corse-du-Sud
		Haute-Corse
PROVENCE-ALPES-CÔTE D’AZUR	Alpes Maritimes	
	Var	

En outre, cette nouvelle dimension spatiale est l’expression d’un équilibre partenarial majeur entre les territoires Italien et français par rapport à la programmation précédente, qui étaient fortement déséquilibrées en faveur des territoires Italiens. En particulier, l’élargissement aux deux Départements côtiers de la région française Provence-Alpes-Côte

## ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE RESUME NON TECHNIQUE

---

d'Azur, les Alpes Maritimes et le Var, représente une portion égale à environ 2 % de la population de l'UE 27 et à 6 % de la population résidant sur les côtes de la Méditerranée. Par rapport au PO Italie France Maritime 2007-2013, l'élargissement à la partie française augmente de plus de 2 millions d'habitants, la population totale du Programme qui représente actuellement un tiers de la population française et deux tiers de la population Italienne.

Il faut, en outre, souligner que la nouvelle répartition territoriale est extrêmement riche et diversifiée dans la dimension environnementale, dans la mesure où environ 8 % des espèces marines de toute la Méditerranée y sont concentrées, ainsi qu'un nombre important de parcs et de réserves marines parmi lesquelles, à titre d'exemple, on cite le Sanctuaire des Cétacés de "Pelagos", le Parc de la Maddalena, le Parc Marin des Bouches de Bonifacio. En ce qui concerne la zone côtière marine du littoral français, les réseaux des aires marines protégées ont été intensifiés depuis 2008, avec des natures juridiques différentes, afin d'assurer un développement des activités économiques et sociales pour la protection des environnements où ils sont basés.

Cette nouvelle répartition territoriale permet d'obtenir les avantages suivants :

- a) assurer l'unicité du Programme dans le panorama méditerranéen, cet espace complexe et non dépourvu d'éléments de faiblesse et de problématiques qui représentent autant de défis, exacerbés par la crise économique en cours, mais qui est particulièrement riche de potentialités de croissance intelligente, durable et inclusive, qui n'ont pas encore été explorées de manière exhaustive ;
- b) garantir une participation adéquate d'acteurs importants pour l'obtention des résultats attendus, avec une référence particulière à l'implication d'entreprises et de centres de recherche qui sont importants également sur le plan international, d'institutions locales actives et proches des citoyens, d'un tissu associatif articulé et capable d'exprimer des propositions ;
- c) permettre avec succès d'expérimenter des dispositifs innovants en termes d'instruments d'intégration territoriale, de nouveaux modèles de gouvernance participative, d'options simplifiées et plus efficaces pour l'accès aux ressources de la part des bénéficiaires potentiels.

## **2.2. AXES PRIORITAIRES**

Les axes prioritaires qui caractérisent le Programme ont été définis en fonction de l'enquête socio-économique de la zone du Programme même. Cette enquête a été rédigée en fonction des objectifs Européens de la croissance intelligente, durable et inclusive. En particulier, par croissance intelligente, on entend une croissance capable de développer une économie basée sur la connaissance et l'innovation ; par croissance durable, on entend la capacité de valoriser une économie plus efficiente sous le profil des ressources plus verte et plus compétitive ; et enfin, par croissance inclusive, on entend une croissance capable de promouvoir un taux d'emploi élevé qui favorise la cohésion sociale et territoriale.

En particulier, pour le Programme de coopération Italie France Maritime 2014-2020, quatre axes prioritaires ont été identifiés, et ils seront listés par la suite en référence aux priorités d'intervention qu'ils ont l'intention de réaliser.

### ***Axe prioritaire 1 Promotion de la compétitivité des entreprises dans les filières prioritaires***

L'analyse des besoins et des données économiques de l'aire du programme a mis en évidence la nécessité de renforcer la compétitivité des entreprises. Mais elle a aussi identifié certaines filières prioritaires d'importance 'transfrontalière', particulièrement liées à la croissance bleue et verte, qui présentent un bon potentiel de développement, en termes de création de nouvelles entreprises et d'opportunités de croissance compétitive des entreprises existantes. Les filières identifiées sont les suivantes :

- Nautisme – chantier naval:** Filière largement partagée qui vante un nombre élevé d'emplois et d'emplois induits, avec un fort potentiel d'innovation
- Tourisme innovant et durable:** Le tourisme représente un secteur d'excellence pour l'ensemble de l'espace de coopération, mais, dans une perspective de forte concurrence avec les autres régions européennes, seront «gagnant(e)s» les régions

## ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE RESUME NON TECHNIQUE

---

et/ou territoires qui démontreront une forte capacité d'innovation et de marketing et de pouvoir disposer d'une main-d'œuvre spécialisée, que ce soit dans le tourisme côtier ou dans les différentes formes de «tourisme vert» à développer de manière très innovante.

- ☑ **Biotechnologies "bleues et vertes"**: Filière à considérer en phase de développement, à savoir avec une performance économique limitée et axée sur la recherche, mais avec un potentiel de croissance très élevé dans l'espace de coopération.
- ☑ **Energies renouvelables "bleues et vertes"**: La région est caractérisée par un niveau faible d'énergie produite à partir de sources renouvelables. La filière saisit notamment le potentiel dérivant de l'énergie bleue (marémotrice et houlomotrice) ainsi que l'énergie solaire et éolienne, off-shore compris.
- ☑ **Nano Technologies**: filière 'horizontale' qui exprime un potentiel innovant pour différents secteurs communs aux régions de l'espace de coopération

Les caractéristiques de l'Axe 1, jusqu'aux actions type, sont résumées dans le tableau 2.

**ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE**  
**RESUME NON TECHNIQUE**

AXE PRIORITAIRE	OBJECTIF THÉMATIQUE	PRIORITÉ D'INVESTISSEMENT	OBJECTIF SPÉCIFIQUE	RÉSULTAT	ACTIONS
1. Promotion de la compétitivité des entreprises dans les filières prioritaires transfrontalières.	3. Améliorer la compétitivité des PME.	3A. En favorisant l'esprit d'entreprise, en particulier en facilitant l'exploitation économique d'idées nouvelles et en stimulant la création de nouvelles entreprises, y compris par le biais des pépinières d'entreprises.	1. Augmenter le tissu entrepreneurial des 'très petites, petites et moyennes entreprises' de l'espace de coopération dans les filières prioritaires transfrontalières.	Création, au sein de l'espace de coopération, de TPE et PME dans les filières prioritaires transfrontalières	A) Aides pour actions de promotion/animation finalisées à l'élargissement des filières prioritaires transfrontalières. B) Développement/renforcement de services transfrontaliers de soutien aux entreprises pour le développement des filières prioritaires transfrontalières.
			2. Renforcer le tissu entrepreneurial des 'très petites, petites et moyennes entreprises' existantes de l'espace de coopération dans les filières prioritaires transfrontalières.	Consolidation, au sein de l'espace de coopération, des TPE et PME existantes dans les filières prioritaires transfrontalières	A) Aides pour actions de promotion/animation finalisées au renforcement des filières prioritaires transfrontalières. B) Développement/renforcement de services transfrontaliers de soutien aux entreprises pour le renforcement des filières prioritaires transfrontalières.
		3D. En soutenant la capacité de PME à croître sur les marchés régionaux, nationaux et internationaux ainsi qu'en s'engageant dans les processus d'innovation	1. Augmentation de la compétitivité internationale des TPE et PME dans les filières prioritaires transfrontalières grâce à l'innovation.	Augmentation de l'exportation de produits et de services sur les marchés internationaux par les entreprises.	A) Aides pour la création de formes de coopération avancée (cluster/réseaux) pour l'innovation entre les TPE et PME dans les filières prioritaires transfrontalières. B) Aides aux cluster/réseaux pour l'acquisition de services et pour les investissements en innovation de processus et de produit. C) Programmes de 'vouchers' transfrontaliers pour l'utilisation de chercheurs dans les entreprises. D) Programmes conjoints pour les managers de réseaux/cluster et pour les responsables publics afin de soutenir la capacité des TPE/PME des filières prioritaires transfrontalières à croître sur les marchés régionaux, nationaux et internationaux ainsi qu'à s'engager dans les processus d'innovation. E) Stratégies/plans d'actions conjoints des administrations locales pour soutenir la capacité de TPE/PME des filières transfrontalières prioritaires à croître sur les marchés régionaux, nationaux et internationaux et à s'engager dans les processus d'innovation. F) Développement d'outils conjoints pour la promotion de l'offre touristique de l'espace (ex: tourism information system, customer relationship management).

**Tableau 2 - Cadre logique de l'Axe 1**

Il émerge de l'analyse des priorités proposées dans le cadre de l'Axe 1 que la stratégie du Programme est déclinée en :

- investissements pour le développement de l'entrepreneuriat et la création de nouvelles entreprises ;
- investissements pour augmenter la capacité compétitive d'entreprises nouvelles et existantes, à travers le soutien pour accéder au crédit et aux processus innovants ;
- investissements pour améliorer le niveau d'internationalisation des entreprises existantes à travers des interventions distinctes pour les entreprises appartenant aux filières productives ou au secteur touristique.

***Axe prioritaire 2 Sauvegarde, valorisation des ressources naturelles et culturelles et gestion des risques***

À l'intérieur de cet axe, on identifiera des actions destinées à valoriser et protéger les ressources naturelles et culturelles présentes sur les territoires concernés par le programme, dans cet axe en outre, on étudiera la possibilité de mettre en place des mesures destinées à la gestion des risques

L'axe 2 présente des priorités d'investissement liées à deux objectifs thématiques différents: OT 5 et OT 6. La nécessité d'intégration des deux objectifs dans un seul Axe découle de la volonté de souligner la relation étroite qui existe dans la zone de coopération entre la menace posée par les risques naturels (risques hydrogéologiques, incendies et érosion côtière), les risques spécifiques liés aux activités humaines dans le milieu marin et le thème de la sécurité maritime, avec le besoin conséquent d'en contrebalancer les effets sur le patrimoine naturel et culturel de la région, en conservant, protégeant et valorisant son grand potentiel de développement touristique durable.

Cet axe soutient des actions destinées à promouvoir la lutte contre les trois principales menaces dans la zone: les dommages causés par les risques dus aux changements climatiques, tels que l'érosion côtière, les incendies et les bouleversements hydrogéologiques, la dégradation de la qualité de l'eau de mer en raison des activités humaines et le problème de la sécurité maritime, l'incapacité à promouvoir des formes

## **ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE RESUME NON TECHNIQUE**

---

innovantes d'exploitation et d'utilisation du patrimoine culturel et naturel tout au long de l'année et non localisées seulement sur les zones côtières .

Les caractéristiques de l'Axe 2, jusqu'aux actions type, sont résumées dans le tableau 3.

**ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE**  
**RESUME NON TECHNIQUE**

AXE PRIORITAIRE	OBJECTIF THÉMATIQUE	PRIORITÉ D'INVESTISSEMENT	OBJECTIF SPÉCIFIQUE	RÉSULTAT	ACTIONS
2. Protection et valorisation des ressources naturelles et culturelles et gestion des risques.	5. Favoriser l'adaptation au changement climatique ainsi que la prévention et la gestion des risques.	5A. En soutenant des investissements en faveur de l'adaptation au changement climatique, y compris les approches fondées sur les écosystèmes.	1. Améliorer la capacité des institutions publiques de promouvoir, de manière conjointe, la prévention et la gestion de certains risques spécifiques pour la zone dérivant du changement climatique: risque hydrogéologique, érosion côtière, incendies.	Augmentation des actions publiques conjointes pour la prévention et la gestion des risques spécifiques de la zone dérivant du changement climatique : risque hydrogéologique, érosion côtière, incendies.	A) Actions de gouvernance: renforcement des compétences des acteurs publics pour l'adaptation aux risques et en matière de protection civile. B) Investissements pour le développement/renforcement des systèmes conjoints d'alerte précoce et de suivi des risques (y compris les stratégies et les plans d'action conjoints pour l'adaptation). C) Investissements consacrés aux petites infrastructures aptes à favoriser, par des approches respectueuses de l'environnement, la prévention des risques.
		5B En favorisant des investissements destinés à prendre en compte des risques spécifiques, en garantissant la résilience aux catastrophes et en développant des systèmes de gestion des situations de catastrophe	1. Améliorer la sécurité en mer des voyageurs et des marchandises, en faisant face aux risques liés à la navigation.	Réduction des sinistres maritimes au sein de l'espace de coopération.	A) Investissements pour des instruments ICT (GIS) communs pour le suivi des risques. B) Investissements pour les services de contrôle de la sécurité de la navigation des passagers et des marchandises. C) Actions de gouvernance conjointes pour augmenter la sécurité de la navigation des passagers et marchandises selon Directive sur la Stratégie maritime européenne (2008/56/CE).
	6. Préserver et protéger l'environnement et encourager une utilisation rationnelle des ressources	6C. En conservant, protégeant, favorisant et développant le patrimoine naturel et culturel	1. Augmenter la gestion conjointe 'durable et responsable' du patrimoine naturel et culturel de la zone.	Augmentation des dépenses pour actions conjointes de protection, conservation et valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'espace de coopération.	A) Actions conjointes de gouvernance pour la gestion intégré du patrimoine naturel et culturel. B) Actions pilote pour la réalisation d'infrastructures de typologie commune pour la durabilité et l'accessibilité du patrimoine. C) Développement de réseaux transfrontaliers de sites naturels et culturels pour la durabilité.
			2. Augmenter la protection des eaux marines face aux risques causés par les activités humaines liées à l'exploitation de la mer.	Amélioration de la qualité des eaux marines dans les ports	A) Actions de gouvernance: stratégies et plans d'action partagés pour la protection des eaux marines. B) Investissements communs pour l'amélioration de la qualité de l'eau marine dans les ports

**Tableau 3 - Cadre logique de l'Axe 2**



***Axe prioritaire 3 Amélioration de l'accessibilité des territoires***

À l'intérieur de cet axe, on identifiera des actions destinées à améliorer l'accessibilité des zones concernées par le programme aussi bien pour favoriser l'entrée de touristes, que de marchandises.

L'un des besoins fondamentaux pour l'espace est celui de réduire son isolement en se reliant à la zone de coopération au réseau RTE-T, surtout en ce qui concerne les contextes insulaires et les connexions côtes/arrière-pays. La nécessité d'améliorer les connexions vers et entre les îles est fondée sur le fait que celles-ci dépendent exclusivement des services de liaison maritime et aérienne, fortement liés à la saisonnalité et pour la plupart nationaux.

Dans les régions continentales, les connexions côtières (notamment en Ligurie et PACA) sont fortement congestionnées et limitées en raison des caractéristiques du territoire. Afin d'améliorer l'accessibilité potentielle multimodale, actuellement en dessous de la moyenne européenne, il est donc nécessaire d'investir davantage sur les connexions multimodales.

Le Programme prévoit donc de pouvoir contribuer de façon significative à l'amélioration des liaisons en augmentant, d'un côté, l'offre de transport et, de l'autre, en orientant la demande vers la multimodalité.

Un autre problème à résoudre est celui de réduire les impacts environnementaux engendrés par le trafic maritime de marchandises et de personnes et d'augmenter la durabilité environnementale, et donc d'agir pour augmenter l'efficacité des systèmes logistiques et des ports en termes d'efficacité de leur organisation.

Les caractéristiques de l'Axe 3, jusqu'aux actions type, sont résumées dans le tableau 4.

**ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE  
RESUME NON TECHNIQUE**

AXE PRIORITAIRE	OBJECTIF THÉMATIQUE	PRIORITÉ D'INVESTISSEMENT	OBJECTIF SPÉCIFIQUE	RÉSULTAT	ACTIONS
3. Amélioration de l'accessibilité des territoires	7. Encourager le transport durable et supprimer les obstacles dans les infrastructures de réseau essentielles	7B. En stimulant la mobilité régionale par la connexion de nœuds secondaires et tertiaires aux infrastructures RTE-T, y compris les nœuds intermodaux	1. Développer des systèmes de transport multimodaux et alternatifs pour améliorer l'accessibilité de l'espace.	Augmentation de l'intégration modale et alternative pour la mobilité.	A) Etudes conjoints pour la mise en place de systèmes de transport multimodaux. B) Investissements conjoints pour la création de services innovants pour les voyageurs.
		7C. En élaborant et en améliorant des systèmes de transport respectueux de l'environnement (aussi les systèmes peu bruyants) et à faible émission de carbone, y compris le transport maritime et sur les voies navigables, les ports et les liens multimodaux et les infrastructures aéroportuaires, de façon à promouvoir une mobilité locale et régionale durable..	1. Améliorer la durabilité environnementale du système portuaire et interportuaire de la zone.	Réduction du bruit causé par les trafics portuaires et interportuaires des passagers et marchandises.	A) Plans d'actions/accords entre les sujets intéressés pour réduire les obstacles administratifs et techniques pour la durabilité et l'efficacité des services portuaires. B) Actions de coopération entre les Autorités maritimes pour l'échange d'information et la planification des trafics. C) Actions pilot pour investissements communs pour: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la durabilité énergétique dans les ports à partir de sources d'énergie renouvelables (plates-formes de l'énergie éolienne, accumulateurs temporaires de l'énergie durable, l'utilisation de carburant GNL pour navires);</li> <li>▪ le développement de plates-formes logistiques interportuaires durables;</li> <li>▪ la réduction de la congestion de l'accès aux ports et les connexions avec les zones rétro-portuaires.</li> </ul> D) Stratégies et plans d'action conjoints pour la mise en place de systèmes de transport alternatifs et durables

**Tableau 4 - Cadre logique de l'Axe 3**

***Axe prioritaire 4 -Renforcement de la cohésion sociale et de l'insertion par l'activité économique***

À l'intérieur de cet axe, on identifiera des actions destinées à promouvoir l'emploi et à soutenir la mobilité des travailleurs.

L'espace présente un fort besoin de renforcer la croissance de l'emploi en développant des formes d'auto et micro entrepreneuriat dans les filières de production transfrontalières à fort potentiel innovant, en particulier dans les filières liées à l'économie bleue et verte et dans l'économie sociale et solidaire, qui présentent plus d'opportunité de croissance.

En outre, on voit également émerger le besoin de créer des services conjoints pour l'emploi afin d'intégrer le marché du travail transfrontalier dans les filières prioritaires.

Les caractéristiques de l'Axe4, jusqu'aux actions type, sont résumées dans le tableau 5.

**ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE  
RESUME NON TECHNIQUE**

AXE PRIORITAIRE	OBJECTIF THÉMATIQUE	PRIORITÉ D'INVESTISSEMENT	OBJECTIF SPÉCIFIQUE	RÉSULTAT	ACTIONS
4. Renforcement de la cohésion sociale et de l'insertion par l'activité économique	8. Promouvoir l'emploi durable et de haute qualité et soutenir la mobilité de la main d'œuvre	8A. En soutenant la création de pépinières d'entreprises ainsi que les aides à l'investissement en faveur des indépendants, des micro-entreprises et de la création de d'entreprise	1. Créer l'emploi dans l'auto-entrepreneuriat et la micro entreprise dans les filières prioritaires transfrontalières liées à l'économie bleue et verte et dans l'économie sociale et solidaire.	Augmentation des emplois dans l'auto-entrepreneuriat et dans la micro entreprise dans les filières prioritaires transfrontalières liées à l'économie bleue et verte et dans l'économie sociale et solidaire.	A) Mise en place d'un instrument financier pour le soutien à l'auto-entrepreneuriat et à la création d'emploi dans la micro entreprise.  B) Réalisation de plates-formes de services communes pour la création d'emploi dans les entreprises individuelles ou micro..
		8CTE. Favoriser un emploi durable et de qualité et soutenir la mobilité de la main-d'œuvre par l'intégration des marchés transfrontaliers du travail, y compris la mobilité transfrontalière, les initiatives locales communes en matière d'emploi, les services d'information et de conseil et la formation commune.	1. Renforcer le marché du travail transfrontalier dans les filières prioritaires et dans l'économie sociale et solidaire.	Augmentation du nombre des employés notamment dans les filières prioritaires liées à l'économie bleue et verte et dans l'économie sociale et solidaire.	Aa) Accords transfrontaliers pour les politiques du travail et la mobilité des travailleurs dans les filières prioritaires liées à l'économie bleue et verte et dans l'économie sociale et solidaire. Ab) Mise en place de services conjoints dans les centres/ services pour l'emploi. B) Actions de formation conjointes dans les filières prioritaires transfrontalières et dans l'économie sociale et solidaire. C) Développement d'outils d'e-learning conjoints dans les filières prioritaires transfrontalières et dans l'économie sociale et solidaire.

**Tableau 5 - Cadre logique de l'Axe 4**

# ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE

## RESUME NON TECHNIQUE

---

### 2.3. ALLOCATION FINANCIERE

En l'état actuel de la proposition de Programme, l'allocation financière FEDER du PO Maritime 2014-2020 est présentée dans le tableau 6.

Axe prioritaire	Allocation financière par Asse (%)	Objectif Thématique	Allocation financière par OT (%)	Priorité d'investissement	Allocation financière par PI (%)
1	22%	3	22%	3A	8,8%
				3D	13,2%
2	52%	5	28%	5A	18%
		6	24%	5B	10%
3	16,5%	7	16,5%	6C	24%
				7B	6,9%
4	9,5%	8	9,5%	7C	9,6%
				8A	4,75%
Total	100%	Total	100%	8CTE	4,75%
				Total	100%

**Tableau 6 – Allocation financière**

Même en cas d'éventuelles modifications ultérieures, l'intensité des allocations et les subdivisions en pourcentages subiraient des oscillations minimales, à ce point de la programmation.

### **3. ANALYSE DE LA COHERENCE INTERNE DU PROGRAMME**

Dans le cadre de la EES en général et du rapport environnemental en particulier, l'analyse de la **cohérence interne** est destinée à vérifier l'intégration correcte entre les phases du processus de programmation et la formulation correcte du plan des interventions qui, en partant de l'analyse de la situation de départ, arrive à la définition des objectifs et à la mise au point des actions pour pouvoir les réaliser. Il ressort de l'analyse effectuée (Tableau 1) une bonne corrélation entre les objectifs spécifiques des Axes 1, 3 et 4 et les objectifs spécifiques à caractère environnemental (Axe 2) de la proposition de PO Transfrontalier Italie France "Maritime 2014-2020".

L'analyse de la **cohérence externe** est destinée à examiner les interactions possibles entre le Programme de Coopération Transfrontalier Maritime Italie France 2014-2020 et les autres instruments de programmation en cours sur le territoire d'incidence.

En particulier, le travail est divisé en trois phases : l'analyse des instruments de programmation existants, l'analyse des éléments de cohérence entre le Programme Transfrontalier et les autres plans et/ou programmes et l'analyse de la correspondance, qui croise les objectifs du Programme avec les plans et les programmes régionaux identifiés pour l'analyse, pour en évaluer la correspondance.

Il ressort de l'analyse une prédominance de correspondance dans les rapports entre le Programme et les autres plans/programmes. Ce résultat est le produit d'un parcours continu de consultation et de comparaison parmi les sujets participants à la Task Force, pendant le processus de création du Programme.

# ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE

## RESUME NON TECHNIQUE

### 4. ETAT DE L'ENVIRONNEMENT, PROBLEMES ENVIRONNEMENTAUX ET CRITICITES

#### 4.1 DESCRIPTION GENERAL DU TERRITOIRE

Le territoire concerné par le plan s'étend dans l'ensemble sur environ 56.372 km<sup>2</sup> et il comprend deux nations différentes (Italie et France) avec l'implication de 21 NUTS 3 (*Nomenclature des unités territoriales statistiques*), dont 4 sont françaises et 17 sont italiennes. Le tableau 1 illustre la répartition du territoire en termes de superficie et de pourcentages entre les différentes unités administratives.

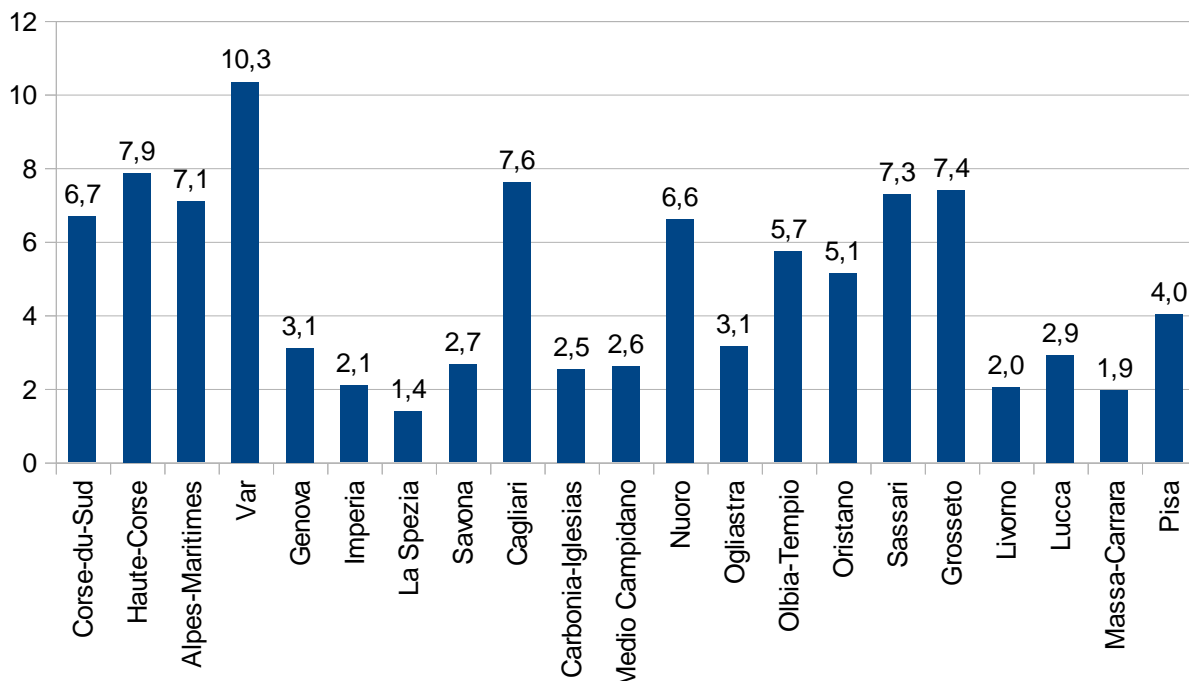
**Tableau 1 – Répartition en unités administratives du territoire concerné par le plan**

NATION	PROVINCES/DEPARTEMENTS (NUTS 3)	ZONE (KM <sup>2</sup> )	ZONE (%)
France	Département de la Corse-du-Sud	3760	6,7
France	Département de la Haute-Corse	4428	7,9
France	Département des Alpes-Maritimes	3988	7,1
France	Département du Var	5825	10,3
Italie	Province de Gênes	1747	3,1
Italie	Province d'Imperia	1174	2,1
Italie	Province de La Spezia	777	1,4
Italie	Province de Savona	1494	2,7
Italie	Province de Cagliari	4279	7,6
Italie	Province de Carbonia-Iglesias	1423	2,5
Italie	Province de Medio Campidano	1461	2,6
Italie	Province de Nuoro	3722	6,6
Italie	Province de Ogliastra	1766	3,1
Italie	Province d'Olbia-Tempio	3223	5,7
Italie	Province d'Oristano	2898	5,1
Italie	Province de Sassari	4103	7,3
Italie	Province de Grosseto	4164	7,4
Italie	Province de Livourne	1138	2
Italie	Province di Lucca	1640	2,9
Italie	Province di Massa-Carrara	1097	1,9
Italie	Province di Pisa	2265	4

Le *Département du Var* est le plus grand parmi les zones NUTS 3 impliquées dans le plan, toutefois, le territoire italien, avec 68 % de la superficie, est le plus représenté, en

comparaison des 32 % qui proviennent du territoire français impliqué dans le plan. La figure 1 reporte les données présentées dans le tableau 1 sous forme graphique.

**Figure 1 – Répartition en unités administratives du territoire concerné par le plan (sup. %)**



#### **4.2 ANALYSE DU CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL**

L'analyse du contexte environnemental a concerné les aspects suivants :

- ✓ Climat et atmosphère ;
- ✓ Ressources hydriques internes ;
- ✓ Côtes et eaux marines;
- ✓ Sol;
- ✓ Biodiversité;
- ✓ Bruit ;
- ✓ Déchets ;
- ✓ Energie ;

À cette fin les banques données suivantes ont été utilisées :

[www.eea.europe.eu](http://www.eea.europe.eu) : portail de l'European Environmental Agency, tableaux et données géographiques.

[epp.eurostat.ec.europa.eu](http://epp.eurostat.ec.europa.eu) : portail des données statistiques européennes, données statistiques générales et



# ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE

## RESUME NON TECHNIQUE

---

environnementales.

[www.pcn.minambiente.it](http://www.pcn.minambiente.it) : portail cartographique national du Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio et del Mare.

[fate.jrc.ec.europa.eu](http://fate.jrc.ec.europa.eu) : portail des activités liées à l'évaluation de l'impact des polluants dans les écosystèmes terrestres et aquatiques.

[www.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.developpement-durable.gouv.fr/) : portail du Ministère pour le Développement Durable de l'Etat Français.

[www.arpat.toscana.it](http://www.arpat.toscana.it) : ARPA Toscane.

[www.arpal.gov.it](http://www.arpal.gov.it) : ARPA Ligurie.

<http://www.sardegnaambiente.it/arpas/>: ARPA Sardaigne.

[water.europa.eu/](http://water.europa.eu/) : portail du système d'information européen pour les ressources hydriques.

[euroils.jrc.ec.europa.eu](http://euroils.jrc.ec.europa.eu) : portail des cartes pédologiques européennes.

<http://www.insee.fr> : institut de statistique français.

[www.istat.it](http://www.istat.it): institut de statistique italien.

<http://www.sinoe.org> : collecte de données sur la production des déchets en France.

### 4.3 PROBLEMES ENVIRONNEMENTAUX EXISTANTS

Comme il ressort de l'analyse du contexte environnemental, et également à la lumière des objectifs européens de durabilité environnementale, il est possible de définir le cadre des criticités environnementales les plus importantes dans l'espace transfrontalier.

- 1) L'aire est caractérisée par une croissance des émissions de gaz à effet de serre qui influence le climat et sont produites de manière prédominante par l'industrialisation, les transports et l'urbanisation ; parallèlement, on est en présence d'une grande vulnérabilité des écosystèmes aux changements climatiques, avec un risque de perte de biodiversité ;
- 2) Dans les zones françaises de l'espace transfrontalier, on assiste à une augmentation de la quantité de déchets par habitant ; vice versa, dans les zones italiennes, le pourcentage de la collecte différenciée est plus bas que dans les zones françaises ;
- 3) La présence de phénomènes d'érosion côtière, de phénomènes de déséquilibre hydrogéologique et d'éboulements, outre aux risques d'inondations, est diffuse ;
- 4) La présence de risques naturels et anthropiques terrestres est aussi diffuse ;
- 5) Le tourisme est caractérisé par une configuration peu durable, que l'on peut qualifier

de “tourisme de masse”.

Il faut considérer que les problématiques identifiées se manifestent sur un territoire qui est caractérisé par un patrimoine naturel important (il suffit de penser au système de parcs important, et aux aires protégées, aux réserves naturelles marines, aux aires du Réseau Nature 2000), qui représente l’aire marine faunistique la plus riche de toute la Méditerranée.

## **5. OBJECTIFS DE DURABILITE ENVIRONNEMENTALE DE REFERENCE POUR L'ÉVALUATION**

Le document communautaire le plus récent en matière d'environnement est le **VIIème Programme d'action pour l'Environnement (7° PAE)** jusqu'en 2020 publié dans le J.O. de l'UE le 28/12/2013. Le 7° PAA est fondé sur le principe de précaution, sur les principes d'action préventive et de réduction de la pollution à la source et sur le principe "Qui pollue, paie".

A la différence des programmes précédents, la réalisation de ces objectifs ne dépendra pas de nouvelles initiatives législatives, mais elle requerra une application correcte de ce qui a déjà été convenu. La Commission précise que *« la mise en œuvre des éléments pertinents du 7 e PAE fasse l'objet d'un suivi dans le contexte du processus de contrôle régulier de la stratégie Europe 2020. Ce processus repose sur les indicateurs de l'Agence européenne pour l'environnement relatifs à l'état de l'environnement et sur les indicateurs utilisés pour suivre les progrès accomplis dans la mise en œuvre des objectifs et de la législation actuels en matière d'environnement et de climat, ainsi que des objectifs dans les domaines de l'énergie et du climat, des objectifs relatifs à la biodiversité et des étapes vers une utilisation efficace des ressources. »*. En conséquence, pour définir un cadre complet des objectifs environnementaux internationaux et communautaires, comme fil conducteur du présent chapitre, on utilisera les objectifs identifiés dans le cadre de la Stratégie Europe 2020 et de l'initiative phare qui y est liée *« Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources »*.

La Stratégie Europe 2020<sup>1</sup>, approuvée en 2010, a confirmé l'engagement européen à se confronter aux défis à long terme de la mondialisation, de la sauvegarde des ressources naturelles, de l'emploi et du vieillissement de la population, malgré la constatation que la crise économique et financière qui a frappé l'UE a effacé des années de progrès économiques et sociaux. La Stratégie propose trois grands objectifs pour la décennie suivante, qui ne sont pas très différents de ceux déjà fixés avec la Stratégie de Lisbonne, relatifs à une économie :

- fondée sur la connaissance et sur l'innovation, pour réaliser une croissance

---

<sup>1</sup>COM(2010) 2020 définitif COM(2010) 2020 final : "EUROPE 2020 - Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive". <http://eurlex.Europe.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:IT:PDF>.

intelligente ;

- plus compétitive et plus efficace dans l'utilisation des ressources, pour atteindre une croissance durable ;

- avec un taux d'emploi élevé qui favorise la cohésion sociale et territoriale, pour construire une croissance inclusive.

L'analyse intégrée des documents mentionnés ci-dessus a permis de formuler des objectifs de durabilité environnementale au niveau européen, à partir des trois priorités thématiques proposées par le 7<sup>e</sup> PAA :

- 1) protéger, conserver et améliorer le capital naturel de l'Union ;
- 2) transformer l'Union en une économie à basses émissions de carbone, efficace dans l'emploi des ressources, verte et compétitive ;
- 3) protéger les citoyens de l'Union de pressions et de risques d'ordre environnemental pour la santé et le bien-être.

En effet, pour réaliser la première priorité, il faut appliquer complètement la Stratégie pour la biodiversité, le Plan pour la sauvegarde des ressources hydriques, ainsi que la stratégie de l'Union sur les changements climatiques, la législation sur la qualité de l'air, réduire la dégradation, la fragmentation, l'imperméabilisation, l'érosion, l'utilisation non durable du sol, renouveler la stratégie sur les forêts, améliorer la transmission d'informations aux citoyens de l'Union et leur préparation sur les thèmes environnementaux. Pour poursuivre la seconde priorité, il faut appliquer le paquet climat et énergie, la Directive sur les émissions industrielles ; il faut, d'ici à 2015, mettre au point des méthodes pour déterminer l'efficacité d'utilisation du sol, du carbone, de l'eau, des matériaux. Il est opportun de revoir l'approche aux appels d'offres publics verts, d'appliquer pleinement la législation sur les déchets, améliorer l'efficacité hydrique en établissant des objectifs au niveau des bassins hydrographiques et en les surveillant avec une méthodologie commune.

Enfin, pour poursuivre la troisième priorité, il faut améliorer la qualité de l'air, réduire de manière significative la pollution acoustique, atteindre des standards élevés pour l'eau potable et de baignation, avoir pour objectif d'obtenir un environnement non toxique,

**ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE  
RESUME NON TECHNIQUE**

---

une utilisation des produits phytosanitaires qui ne soit nocive ni pour l'homme ni pour l'environnement, améliorer le processus d'adaptation aux changements climatiques.

## **6. LE PLAN ADOPTE, LES RAISONS DE SON CHOIX ET SES ALTERNATIVES**

Une des prérogatives fondamentales des processus d'évaluation de plans et de programmes est de choisir la meilleure logique d'intervention pour le programme à partir des possibles alternatives prises en considération. Choisir entre différentes hypothèses signifie non seulement considérer des Programmes alternatives mais des scénarios de développement possible.

4 alternatives différentes ont été identifiées. La première alternative considérée pour l'analyse est celle qu'on a appelé **BASE**, c'est-à-dire celle qui représente la proposition choisie. Les autres alternatives

représentent des combinaisons différentes d'objectifs thématiques prévus dans le Règlement général européen, émergées pendant le parcours de programmation de la Task Force.

Les critères qui sous-tendent la réalisation de l'analyse comparative des quatre alternatives sont les suivants : capacité de satisfaire tous les trois objectifs de la Stratégie Europe 2020 ; respect de l'intégration correcte avec les autres instruments de la programmation (FSE, FEDER, etc.) ; capacité de concentrer les ressources sur un nombre limité d'objectifs ; Durabilité environnementale.

À partir de l'analyse effectuée et représentée dans le tableau de synthèse, l'alternative **BASE**, soit celle qui représente la proposition de Programme choisie, permet de satisfaire totalement tous les critères d'évaluation.

## **7. RAPPORT D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE**

### **7.1 METHODOLOGIE**

La réglementation ÉES prévoit pour les sites appartenant au réseau Nature 2000 de réaliser une évaluation d'incidence sur l'environnement (É.Inc.E), à effectuer pour les sites concernés par le Plan ou Programme pour lequel on est en train d'effectuer l'évaluation.

Au niveau communautaire, la réglementation relative au Réseau Nature 2000 est la suivante:

- directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979, concernant la conservation des oiseaux sauvages (directive "Oiseaux");
- directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992, relative à la conservation des habitats naturels et semi-naturels et de la flore et de la faune sauvages (directive "Habitat");
- directive 97/62/CE du Conseil du 27 octobre 1997, à propos de l'ajustement au progrès technique et scientifique de la directive 92/43/CEE sur la conservation des habitats naturels et de la flore et de la faune sauvages.

Le Programme de Coopération Transfrontalier Italie – France Maritime 2014-2020 se réfère à un vaste contexte territorial et ne peut pas définir la localisation et les aspects dimensionnels de chacune des interventions qui sous-tendront sa réalisation. Ce sera la phase de réalisation du Programme qui arrivera à préciser en détail chacun des projets, y compris leur emplacement sur le territoire. En outre, la réalisation des actions du Programme ne se concrétise pas toujours à travers des interventions matérielles, susceptibles d'interférences (positives ou négatives) sur l'intégrité des sites Nature 2000.

La difficulté d'effectuer une évaluation d'incidence de plans et programmes sur de tels présumés, et sur une échelle territoriale aussi vaste, est une criticité généralement reconnue, au point qu'en Italie en 2011, le Ministère de l'Environnement et de la protection du Territoire et de la Mer (MATTM), le Ministère pour les Biens et les Activités Culturels (MiBAC), l'Institut Supérieur pour la Protection de l'Environnement (ISPRA), les Régions et les Provinces Autonomes ont rédigé un document intitulé "*Proposition pour l'intégration des contenus ÉES - Évaluation d'Incidence*", dans le but de fournir des

indications sur les modalités d'intégration des procédures de ÉES avec celles d'Évaluation d'Incidence sur l'Environnement.

Le document fournit des indications sur l'approche à suivre dans la phase d'évaluation des interférences avec le réseau Nature 2000, en identifiant trois différents cas, en fonction du niveau de détail auquel arrive le plan ou le Programme:

- Plans et Programmes de zone vaste qui comprennent de nombreux Sites Nature 2000 et sans localisation des choix.
- Plans et Programmes de zone vaste qui comprennent de nombreux Sites Nature 2000 avec des indications sur la localisation des choix.
- Plans et Programmes en référence à une zone limite qui comprend peu de Sites Nature 2000 et sans localisation des choix.

Le PO Transfrontalier Maritime Italie-France, relève clairement du *premier cas* parmi les cas illustrés ci-dessus.

Le regroupement des habitats, à des fins analytiques et d'évaluation, se fera par macro-catégories et sur la base de celles-ci, les actions seront évaluées à un niveau préliminaire, modulé sur le niveau de connaissance des actions de plan et Programme actuellement existant.

La méthodologie de travail prévoit par conséquent:

1. L'identification des habitats recensés dans le réseau Nature 2000 potentiellement intéressés par la proposition de Programme;
- L'identification des possibles interférences entre les actions de Programme et les macro-catégorie d'habitats avec la définition consécutive des éléments préliminaires d'évaluation.

L'avis prévaut que l'approche proposée peut garantir de façon adéquate le maintien des habitats, en cohérence avec le principe de précaution, en divisant en différents degrés la définition de la décision finale selon le niveau informatif disponible.



## **7.2 RESULTATS**

L'évaluation d'incidence réalisée sur le Programme de coopération transfrontalière Italie – France (Maritime 2014 – 2020) a permis d'identifier les actions qui, en l'état actuel des connaissances, ne présentent pas de risques significatifs pour l'intégrité des sites du Réseau Nature 2000. C'est pourquoi, on estime pouvoir exclure la réalisation d'enquêtes et d'approfondissements spécifiques supplémentaires pendant la phase d'application du plan. En revanche, dans tous les cas où une action déterminée sera réalisée à l'intérieur ou à proximité d'un site Nature 2000, et pour laquelle on fait l'hypothèse d'une interférence potentielle avec les objectifs de conservation des habitats qui y sont présents, l'étude met en évidence la nécessité de réaliser un approfondissement dans le cadre de la procédure d'Évaluation d'Incidence Environnementale, aux termes de l'art. 5 du D.P.R. 357/97 et modifications suivantes. Dans les cas où l'emplacement physique et les éléments dimensionnels minimum ne sont pas connus, parce que la programmation renvoie la définition de ces caractéristiques à une phase suivante, la décision de soumettre ou non l'intervention spécifique à la procédure d'EIE devra être renvoyée également à ce moment-là.

On fournit ci-dessous une synthèse des évaluations réalisées pour chacun des quatre axes d'intervention du Programme Transfrontalier, en ce qui concerne les interférences possibles des actions prévues avec les sites Nature 2000.

**AXE 1 - Promotion de la compétitivité des entreprises dans les filières prioritaires :** vu le niveau actuel de l'information, on ne reconnaît pas dans cette phase d'interférences potentielles avec les habitats des sites du Réseau Nature 2000 dans le périmètre d'application du programme transfrontalier ;

**AXE 2 – Sauvegarde, valorisation des ressources naturelles et culturelles et gestion des risques :** les finalités et les objectifs de cet axe sont substantiellement cohérents avec les objectifs de protection des sites du Réseau Nature 2000. Dans les cas où les actions du Programme Transfrontalier sont destinées au maintien dans un état de conservation satisfaisant des espèces et des habitats présents dans le site, leur compatibilité avec les SIC/ZPS/ZSC de l'aire d'intervention du Programme est vérifiée. Dans tous les autres cas, il faudra renvoyer la vérification dans la phase s'exécution.

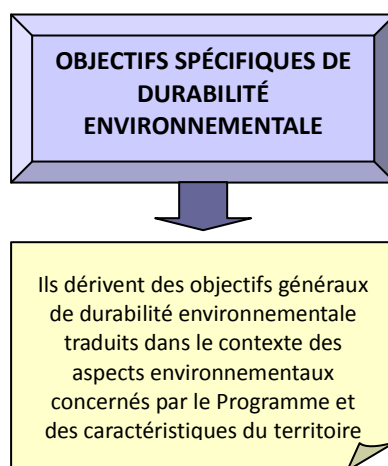
**AXE 3 – Amélioration de l’accessibilité des territoires :** les objectifs poursuivis par les actions prévues par cet axe peuvent avoir des interférences pas toujours positives avec le réseau Nature 2000. Toutefois, étant donné qu’on ne dispose pas des emplacements sur les territoires, même dans les grandes lignes ni les données dimensionnelles des interventions individuelles, il n’est pas toujours possible d’exprimer des jugements définitifs ; dans les cas d’interférence topographique ou fonctionnelle possible entre l’intervention proposée et le site du réseau Nature 2000, il ne reste pas d’autre possibilité que celle de renvoyer les évaluations de détail sur l’effet des actions sur les SIC/ZPS/ZSC à la phase d’application du plan. D’après les vérifications effectuées, les habitats potentiellement concernés par l’application des mesures de l’axe sont celles que l’on peut attribuer aux macro-catégories **d’Habitats marins et côtiers, Habitats de dunes et Habitats de prés naturels et semi-naturels.**

**AXE 4 - Renforcement de la cohésion sociale et de l’insertion par l’activité économique :** les actions prévues dans cet axe, ont une dimension fondamentalement immatérielle et donc, l’interférence avec les sites du Réseau Nature 2000 peut être exclue dans cette phase.

## **8. EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT APRES L'APPLICATION DU PROGRAMME**

### **8.1 DES OBJECTIFS DE DURABILITE GENERAUX AUX OBJECTIFS DU PROGRAMME**

Comme première étape, il est nécessaire d'affronter le passage aux objectifs de durabilité environnementale spécifiques du Programme, étape propédeutique à l'évaluation des effets que le programme même a sur l'environnement. L'identification des objectifs de durabilité environnementale spécifiques pour le Programme est effectuée à partir des objectifs généraux de durabilité environnementale, contextualisés par rapport aux aspects environnementaux concernés par le Programme et aux caractéristiques du territoire intéressé (Figure 1).



**Figure 1 – Définition des objectifs spécifiques de durabilité environnementale**

La Figure 2 propose un résumé des objectifs de durabilité environnementale spécifiques identifiés par le PO Transfrontalier Italie-France Maritime 2014-2020.

Les objectifs énumérés ci-dessus constituent la clé de lecture pour l'évaluation des effets sur l'environnement, dans la mesure où l'identification d'effets sur l'environnement en correspondance d'actions déterminées du Programme dépendra de la capacité de chacune des actions de respecter un ou plusieurs objectifs de durabilité environnementale liés aux composantes environnementales respectives de référence.

**Objectifs spécifiques de durabilité environnementale du Programme**

- prévention et gestion des risques naturels et maritimes et du renforcement de la sécurité maritime
- lutte contre le changement climatique
- valorisation du patrimoine naturel et culturel de l'espace qu'il représente
- promotion de l'utilisation de sources renouvelables ou de l'expérimentation de systèmes innovateurs de gestion d'énergies alternatives
- réduction de l'empreinte de CO<sub>2</sub> dans l'espace du Maritime
- en ce qui concerne le thème des déchets, expérimenter de nouvelles formes conjointes de collecte et de traitement dans les contextes touristiques et dans les ports
- solutions alternatives pour modérer l'isolement des territoires insulaires, formes de gestion renforcée et innovante de services de transport public, développement de systèmes conjoints d'info-mobilité/inter-modalité
- amélioration de la qualité des eaux marino-côtières
- expérimentations de mobilité durable aussi conjointe avec le recours à des dispositifs de NTIC

**Figure 2 – Objectifs spécifiques de durabilité environnementale du Programme**

Afin de paramétrer au mieux l'analyse et l'évaluation des effets sur l'environnement, on a identifié pour chacune des composantes des sous-composantes, capables de représenter les aspects spécifiques soumis à évaluation.

La Figure 3 représente le cadre des composantes et des sous-composantes considérées pour l'analyse et pour l'évaluation des effets sur l'environnement.

ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE  
RESUME NON TECHNIQUE

---

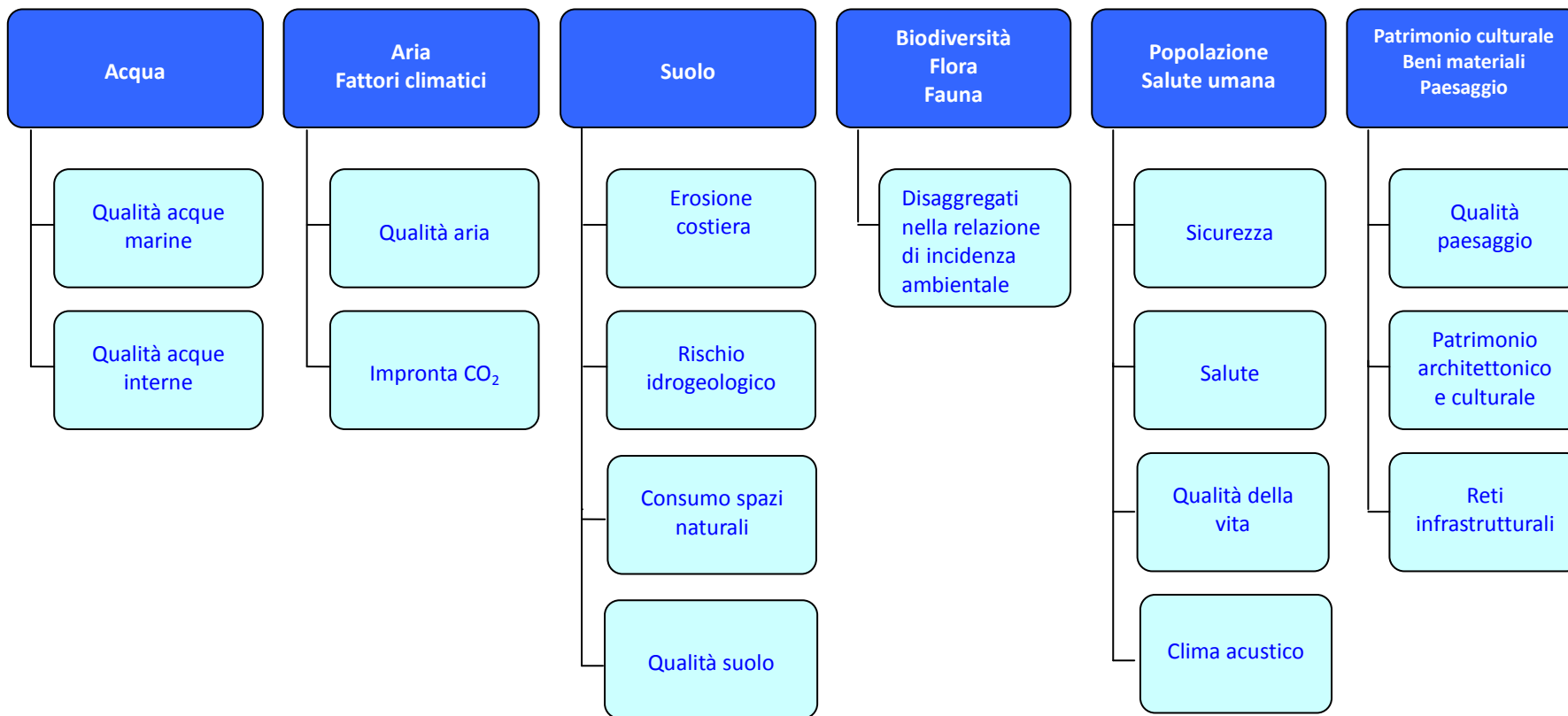


Figure 3 – Cadre de synthèse des composantes et des sous-composantes environnementales

## **8.2 RESULTATS POUR CHAQUE AXE**

L'analyse et l'évaluation des effets que le Programme peut avoir sur l'environnement ont été effectuées par le biais de deux phases opérationnelles. La première phase est celle des évaluations analytiques pour chacune des actions. Chaque action de Programme est accompagnée d'une fiche d'analyse. Chaque fiche reporte une description brève des objectifs spécifiques et des contenus de l'action, pour ensuite synthétiser les effets sur l'environnement positifs et les effets négatifs. Elle reporte également les éventuelles dispositions capables d'intégrer la dimension environnementale, ainsi que les éventuels indicateurs de contexte environnemental liés à l'effet sur l'environnement prévu.

L'analyse par action est utile pour identifier les problèmes spécifiques, en permettant d'identifier et d'étudier de manière plus spécifique et précise les amendements a priori, ainsi que les mesures pour le suivi et donc le contrôle des développements de la situation. La deuxième phase est celle de l'évaluation de synthèse. Les résultats de l'évaluation analytique par action doivent trouver un moment de lecture intégrée et globale. Pour décrire tous les effets de manière synthétique et intégrée, on réalisera une matrice d'impact environnemental synthétique divisée par Axes prioritaires où l'on reportera l'effet des actions de chaque objectif sur les facteurs environnementaux, possibles récepteurs d'impact.

Les actions prévues à l'intérieur de l'**Axe 1** n'ont pas des caractéristiques telles qu'elles pourraient avoir des impacts négatifs sur l'environnement. En effet, la compétitivité plus grande des entreprises est surtout soutenue à travers l'amélioration des services, les aides à la formation de réseaux, la promotion de l'innovation, les stratégies et plans d'action. Les entreprises bénéficiaires devront appartenir aux filières prioritaires transfrontalières. Vu que dans celles-ci, on trouve le tourisme durable et les biotechnologies et énergies vertes, on peut envisager un certain effet positif, à long terme, comme conséquence indirecte de l'amélioration des performances environnementales de certaines entreprises sur diverses composantes environnementales. Ceci est plus probable dans l'Action 3.3D.1.B, où parmi les services sont promues les actions de responsabilité sociale et environnementale.

**L’Axe 2**, comme on le comprend déjà rien qu’en lisant le titre “Protection et valorisation des ressources naturelles et culturelles et gestion des risques transfrontaliers”, est l’Axe “environnemental” du Programme opérationnel, c’est-à-dire celui qui s’occupe d’atteindre des objectifs d’amélioration environnementale à divers niveaux et autour de thématiques diverses. Il en découle que les effets sur l’environnement identifiés et évalués sont positifs dans tous les cas parce qu’ils sont capables d’induire des améliorations dans la situation de l’environnement ou bien dans la gestion environnementale, ou encore dans la prévention et la lutte contre les calamités naturelles. Dans certains cas, les actions sont en mesure d’améliorer les situations existantes, bien que si elles n’étaient pas réalisées (Scénario T<sub>0</sub>), il n’y aurait aucun effet d’aggravation ultérieure mais seulement une situation, en tout cas non positive, qui perdurerait. Dans ces cas, la case T<sub>0</sub> est restée blanche. Quand en revanche, il est possible de prévoir que si l’action n’avait pas lieu, une caractéristique environnementale déterminée subirait une aggravation ultérieure, bien évidemment vers un parcours de détérioration, alors la case T<sub>0</sub> est colorée en rouge.

**L’Axe 3** est le seul des quatre axes à contenir des actions qui peuvent potentiellement entraîner des effets négatifs d’un point de vue environnemental. Il s’agit d’impacts qui certes ont une probabilité faible ou incertaine de se concrétiser ; le risque cependant existe, surtout si l’on n’adopte pas des mesures de protection et/ou de modération adéquates. Ces mesures seront explicitées dans le chapitre 10 suivant. Ce sont réellement les caractéristiques de l’objectif principal et des actions de l’Axe qui déterminent cette situation. On peut en effet améliorer l’accessibilité en renforçant les transports mais même si l’on choisit aussi la mobilité alternative et durable, celle-ci peut quand même déterminer des pressions sur les ressources naturelles.

Malgré la présence d’impacts négatifs potentiels, le bilan de l’Axe en tout cas s’avère positif dans l’ensemble. En effet, on trouve de nombreux effets positifs qui interviennent dans des situations où dans le scénario sans actions, il n’y aurait pas des conditions de stabilité mais des dégradations sûres.

En particulier, on a relevé les effets potentiellement négatifs suivants:

- **Action 7.7B.1.A:** l'action concerne des investissements conjoints pour la réalisation de systèmes de transport multimédias. Vu que l'on ne met pas l'accent sur des systèmes nécessairement alternatifs et/ou durables, on envisage des études qui, outre à prévoir des systèmes multimodaux à partir des ports et vers les ports et en tout cas de liaison terrestre, pourraient aussi porter à long terme à l'insertion dans le parcours multimodal du transport maritime ou aérien, d'autant qu'il est important d'améliorer les liaisons entre les îles. Les effets sur l'environnement identifiés peuvent donc concerner la dégradation possible de la qualité de l'air à cause des émissions, y compris le CO<sub>2</sub>, la qualité des eaux marines et l'impact acoustique causé par le bruit des moteurs. Comme conséquence indirecte, ces effets peuvent avoir des répercussions sur la flore et la faune, en influençant par conséquent la biodiversité, surtout en présence d'habitats d'intérêt communautaire.
  
- **Action 7.7B.1.B:** il s'agit d'investissements conjoints pour la création de services innovants pour les voyageurs. Les effets sur l'environnement identifiés concernent la dégradation possible de la qualité de l'air à cause des émissions, y compris le CO<sub>2</sub>, et l'impact acoustique causé par le bruit des moteurs. L'attention est plus centrée sur les services aux voyageurs. Cependant, quand on étudie la réalisation de services de transport permettant de relier les nœuds urbains et logistiques de la zone de coopération et l'arrière-pays, il est clair qu'il faut aussi considérer la possibilité d'éventuelles émissions en atmosphère et de bruit, même s'il est assez incertain que l'effet se vérifie, la probabilité étant liée aux modalités effectives de réalisation de l'action même.

Il est important noter que les actions qui ont de potentiels effets négatifs sur l'environnement appartiennent toutes à la Priorité d'investissement 7B, à qui sont destinées 6,9% des ressources financières globales, soit environ 11 millions d'euros. Ceci atténue la gravité des effets, vu que les actions ne pourront pas être réalisées sur une grande échelle et ne pourront alimenter qu'un petit nombre de projets. C'est pour cette



raison qu'on ne trouve jamais dans les matrices, la symbolique avec deux signes moins, qui indique des effets très négatifs et à une grande échelle.

Dans le cas de **l'Axe 4**, les matrices ne sont pas représentées, vu comme on l'a déjà noté à travers l'analyse conduite sur chacune des actions, que les conditions n'existent pas pour prévoir des effets positifs ou négatifs sur l'environnement. C'est la nature même de l'Axe qui détermine cette situation. Cet Axe naît en effet du besoin très fort de renforcer la croissance de l'emploi, en développant au maximum des formes d'auto-entreprises et de micro-entreprises dans les filières de production transfrontalières ayant un potentiel innovateur élevé, en se concentrant tout particulièrement sur les filières liées à l'économie bleue et verte et à l'économie sociale et solidaire qui présente des opportunités de croissance plus importantes. Les actions consistent principalement en services et en opportunités à des fins d'emploi, lesquelles ne déterminent pas d'importants effets sur l'environnement.

### **8.3 DURABILITE ENVIRONNEMENTALE DU PROGRAMME – CONSIDERATIONS DE SYNTHESE**

L'évaluation des effets sur l'environnement s'est développée en partant des objectifs de durabilité environnementale européens, en passant par la définition des objectifs spécifiques du Programme, pour arriver aux composantes et sous-composantes environnementales que le processus d'évaluation doit prendre en considération. Avant toute chose, le Programme même a été soumis à une analyse de la cohérence interne entre les différents objectifs qu'il comprend et à une analyse de cohérence externe qui a étudié la position du Programme par rapport aux autres plans et programmes existants sur le territoire des Régions appartenant à l'espace transfrontalier. On a également considéré les possibles alternatives au choix adopté, en mettant en lumière les caractéristiques positives du choix alternatif.

L'analyse et l'évaluation des effets sur l'environnement ont démontré la capacité du Programme de produire de nombreux effets positifs, en mesure de maintenir, mais

## ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE RESUME NON TECHNIQUE

---

souvent aussi, d'améliorer la qualité de l'environnement dans la zone transfrontalière. Beaucoup d'actions ne produisent pas d'effets sur l'environnement, tandis que seulement deux actions, qui appartiennent à la Priorité d'investissement 7B, se sont avérées capables de produire des effets potentiels sur l'environnement.

En résumé, les résultats du processus d'évaluation ont démontré que le Programme tient compte de manière efficace des objectifs de durabilité et des objectifs de protection environnementale liés à ceux-ci, lesquels à leur tour rentrent dans le cadre des objectifs européens. Toutefois, ce n'est pas pour cette raison que le Programme s'avère déséquilibré par rapport à l'aspect de la durabilité environnementale. En effet, le Programme a eu simultanément la capacité d'affronter et d'inclure les objectifs de la croissance intelligente et de la croissance inclusive, en misant fortement aussi sur les objectifs économiques et sociaux, sans aller contre les objectifs environnementaux, dans un parcours d'intégration et de comparaison continu, non seulement parmi les sujets participants à la Task Force, mais aussi avec les groupes de travail pour l'Évaluation ex-ante et pour l'Évaluation environnementale stratégique.

En particulier, les travaux pour la ÉES ont été lancés en plein milieu de la phase de Programmation, en permettant ainsi d'interagir sur la base des différentes ébauches de rédaction de la proposition de Programme, ainsi que le prévoit la Directive 42/2001/CE à l'art.4. La Directive prévoit que l'évaluation environnementale sera effectuée par rapport à l'état des informations disponibles, en tenant compte du niveau des connaissances et des méthodes d'évaluation actuelles, des contenus et du niveau de détail du plan ou du Programme. Le processus de ÉES, la rédaction du rapport sur l'environnement et l'interaction avec l'Autorité de gestion ont permis d'identifier le cadre environnemental global de référence du Programme, afin de pouvoir garantir l'intégration des thématiques environnementales dans les choix de définition du Programme et d'identifier les impacts potentiels relatifs. Le parcours d'intégration de la dimension environnementale dans le processus de programmation a été constant et continu et on a porté une grande attention aux retombées environnementales de chacune des actions prévues.

## **9. MESURES POUR MODERER LES EFFETS NEGATIFS**

Les effets négatifs sur l'environnement identifiés dans la phase d'évaluation, sont évalués dans le but de définir les mesures de modération les plus adéquates.

Mener des activités de modération environnementale signifie stratégies, politiques, programmes, actions et activités qui, dans le temps, serviront à éviter, réduire ou compenser les impacts sur l'environnementaux générés par un projet ou par un plan.

Dans le cas du Programme de coopération transfrontalière Italie-France Maritime 2014-2020, on a déjà fait beaucoup en termes d'“Éviter”. Certains effets négatifs ont été éliminés à l'origine à partir de choix de fond spécifiques. Le bon résultat obtenu est confirmé par le faible nombre d'effets négatifs sur l'environnement que l'on a comptés.

Pour les effets négatifs qui sont restés, on a proposé les mesures de modération suivantes:

**Action 7.7B.1.A:** Pour le problème du bruit, les mesures de modération les plus efficaces, configurables comme “éviter”, consistent à étudier au préalable et de façon très précise les tracés et les parcours alternatifs pour les liaisons prévues, de façon à choisir celui qui minimise les passages à proximité de zones critiques tant pour la population que pour la faune. Dès lors que pour certains tracés, ceci ne serait pas possible, il faut opter pour des mesures de réduction, en prévoyant des systèmes d'insonorisation réalisés si possible avec des essences végétales, des ouvrages d'ingénierie naturaliste, des matériaux naturels.

Le même discours vaut pour le risque potentiel d'émissions dans l'atmosphère. Dans ce cas, on peut prévoir que la végétation jouera un rôle important. Celle-ci a la fonction fondamentale d'améliorer la qualité de l'air en agissant comme élément filtrant de poussières et de substances gazeuses et en constituant un précieux détecteur de leur présence. Le premier effet concerne la réduction des mouvements d'air qui favorise la chute à terre des particules polluantes en suspension. Un second effet consiste, selon des mécanismes physiques ou biochimiques, à immobiliser avec des plantes pendant plus ou moins longtemps, certains métaux lourds ou d'autres polluants atmosphériques. Les plantes ont un rôle aussi très important quant à l'absorption du CO<sub>2</sub> présent dans

l'atmosphère.

On peut donc prévoir de planter des plantes particulièrement aptes à jouer ces rôles, comme mesures de compensation.

Dans le cas des systèmes de transport sur l'eau, la stratégie de modération la plus efficace relève avant tout du choix précis des embarcations, en misant sur les nouvelles et nombreuses technologies et innovations dont elles sont dotées. Des systèmes en mesure de réduire au minimum le bruit, les émissions de fumées, le risque de renversement en mer de substances polluantes. À ceci, on peut ajouter des mesures sur le plan de la gestion: routes, règles de comportement de la part des équipages et des passagers, horaires.

Si l'on devait au contraire prévoir aussi dans les systèmes multimodaux les routes aériennes, il faut rappeler que pour ce qui est du problème du bruit, la Directive UE 2002/30 a introduit le concept d'approche équilibrée dans le règlement communautaire. Les contenus ont été repris par les lignes de conduite publiées par l'ICAO (Organisation internationale aviation civile), qui s'appliquent dans les cas où dans les zones de respect, on enregistre le dépassement des niveaux de bruit admis.

En résumé, la méthode se développe à travers différentes phases:

- identification de la consistance du problème acoustique existant dans un aéroport;
- analyse des différentes mesures disponibles pour ramener le bruit dans les limites admises;
- sélection des mesures les plus appropriées à la situation éventuelle, en identifiant la mesure ou plus généralement la combinaison de mesures de modération du bruit, qui donneront le bénéfice environnemental maximum pour un coût des plus bas qui soient.

L'entité et la distribution du bruit généré par les avions dans les zones autour des aéroports dépendent de divers facteurs: les principaux sont l'architecture de l'espace aérien (le réseau de routes d'entrée et de sortie qui servent un aéroport spécifique), les procédures opérationnelles adoptées pour parcourir la route attribuée, les directions de la piste utilisées pour le décollage et l'atterrissage, la distribution du trafic sur les diverses routes, les types d'avions qui opèrent. Ce sont sur ces facteurs qu'il faudra intervenir pour

préparer les mesures de modération les plus adéquates, dans ce cas configurables comme mesures de réduction.

Quant à l'émission de polluants, les moteurs des avions produisent de l'anhydride de carbone (CO<sub>2</sub>), de l'oxyde d'azote (NOx), des hydrocarbures (HC), du monoxyde de carbone (CO), des fumées. Les effets concernent:

- les changements climatiques (haute altitude)
- la qualité de l'air local (basse altitude)

À ce propos, on souligne que chaque avion doit être conçu et construit pour protéger l'environnement contre les émissions gazeuses produites. Chaque moteur est accompagné d'un certificat pour les émissions qui lui est délivré. Actuellement, l'ICAO (Organisation internationale de l'aviation civile) est en train de réaliser des stratégies pour réduire les émissions gazeuses produites par les avions. La certification devient ainsi le premier instrument de modération. Mais, comme pour le cas du bruit, les directions de la piste utilisées pour le décollage et l'atterrissage et la distribution du trafic sur les différentes routes sont d'autres importantes stratégies de modération, toutes des mesures qu'on peut classer comme mesures de réduction.

**Action 7.7B.1.B:** un effet environnemental négatif possible que l'on a identifié est l'émission de bruit, dû à d'éventuels services de transport innovateurs, qui peuvent prévoir aussi des routes ou des modalités multimodales différentes. Dans ce cas, les mesures de modération les plus efficaces, configurables comme "éviter", consistent en une étude préliminaire précise des tracés et des parcours alternatifs pour les liaisons prévues, de façon à choisir celui qui minimise le plus les passages à proximité des zones critiques tant pour la population que pour la faune. Dès lors que ceci ne serait pas possible pour certains tracés, il faut opter pour des mesures de réduction, en prévoyant des systèmes pour l'insonorisation réalisés si possible à partir d'essences végétales, d'ouvrages d'ingénierie naturaliste, de matériaux naturels.

Le même discours vaut pour le risque potentiel d'émissions dans l'atmosphère. Dans ce cas, on peut prévoir que la végétation jouera un rôle important. Celle-ci a la fonction fondamentale d'améliorer la qualité de l'air en agissant comme élément filtrant de

poussières et de substances gazeuses, et en constituant un précieux détecteur de leur présence. Le premier effet concerne la réduction des mouvements d'air qui favorise la chute à terre des particules polluantes en suspension. Un second effet consiste, selon des mécanismes physiques ou biochimiques, à immobiliser avec des plantes pendant plus ou moins longtemps, certains métaux lourds ou d'autres polluants atmosphériques. Les plantes ont un rôle aussi très important quant à l'absorption du CO<sub>2</sub> présent dans l'atmosphère.

Les plantes ont un rôle aussi très important quant à l'absorption du CO<sub>2</sub> présent dans l'atmosphère.

On peut donc prévoir de planter des plantes particulièrement aptes à jouer ces rôles, comme mesures de compensation.

## **10. PLAN DE SUIVI**

Le Plan de Suivi Environnemental (PSE) en général sera structuré pour chaque axe prioritaire d'interventions sur trois niveaux d'analyse qui comprendront: la mise en œuvre quantitative des actions, les output/résultats produits, les impacts engendrés attendus/réalisés. La lecture des trois niveaux sera basée sur un *core set* défini d'indicateurs qui comprendront les:

- a) Indicateurs de prestation (ou de réalisation)*
- b) Indicateurs de résultat*
- c) Indicateurs de contexte*

Sur la base d'expériences analogues d'évaluation environnementale et en tenant aussi compte des propositions que quelques personnes, ayant des compétences en matière d'environnement, avaient avancées durant la phase de consultation, on préfère adopter une sélection ciblée et simplifiée des indicateurs, en mesure de mettre en lumière les aspects importants de la réalisation du Programme, et d'éviter de trop alourdir la phase opérationnelle du suivi même.

Les indicateurs de prestation auront comme tâche principale de mesurer l'effective mise en œuvre des actions faisant partie du Programme et comme dit seront nécessaires pour surveiller les actions/effets du Programme;

Les indicateurs de résultat sont sélectionnés pour relever les premiers output physiques que les différentes actions prévues produiront;

Le dernier set d'indicateurs, celui de contexte, est destiné à la mesure des impacts à moyen et long terme dérivants de l'action globale du Programme. Même si dans les tableaux analytiques que l'on trouve au bas de ce document, les indicateurs sont reportés (et exposés clairement) par axe prioritaire, il s'agit d'indicateurs "transversaux" à toutes les actions et ils peuvent résumer les retombées dans le contexte de l'ensemble des activités réalisées.

En résumé, les indicateurs de contexte identifiés sont référés aux seuls Axes 2 et 3, ceux pour lesquels ont été identifiés des effets sur l'environnement positifs et négatifs, et

comprennent:

**Axe 2**

- *% de côte en érosion sur le total*
- *% de surface forestière touchée par les incendies sur le total*
- *% de territoire à risque inondation sur le total à risque*
- *% de côte non balnéaire sur le total*
- *État de qualité des eaux marines (suivi chimique physique et biologique) (éventuellement à localiser en zones portuaires sélectionnées par rapport aux interventions)*
- *Espèces végétales et animales présentes dans des aires protégées par état de conservation des sites*

**Axe 3**

- *Qualité de l'air: nombre dépassements annuels PM10, PM2,5, NOx et O3*
- *Sources de bruit contrôlées et pourcentage de celles pour lesquelles on a constaté au moins un dépassement des limites*
- *Estimation émission CO2*
- *Variation de l'indice du trafic portuaire annuel*
- *Variation de la production en % de déchets par typologie*
- *Énergie produite (MW) à partir de sources renouvelables (de projet) sur le total régional*

La structure de relevé des données et la gestion de l'ensemble du Plan de Suivi devra prévoir une Unité Centrale de Suivi qui coordonnera toutes les informations provenant du partenariat ;

En même temps, il est important de définir clairement à l'intérieur de chaque zone territoriale un unique référent (à choisir à l'intérieur de la gestion du Programme) qui aura comme tâche de collecter les informations utiles à la quantification des indicateurs de contexte des régions respectives et de coordonner toutes les informations fournies par les



## **ÉES PROGRAMME DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE ITALIE – FRANCE RESUME NON TECHNIQUE**

---

consultants d'action.

Les activités de suivi environnemental seront régies par un Plan Opérationnel spécifique qui devra être formulé dans les trois mois suivant le lancement du Programme. Le Plan Opérationnel contiendra de manière définitive le schéma de coordination des consultants, le chrono-programme de notification et le set final d'indicateurs choisis.

L'entité du coût du système dépendra en outre de la disponibilité directe des données nécessaires à la collecte de certains indicateurs et/ou de la nécessité d'effectuer des campagnes de relevé spécifiques. Une partie des ressources financières requises pourrait dériver d'une rubrique de coût spécifique de l'assistance technique au Programme.