

Document de position

L'avenir de la coopération territoriale maritime après 2020

*RENFORCER LA COOPÉRATION MARITIME TRANSFRONTALIÈRE
DANS INTERREG APRÈS 2020 : CINQ BONNES RAISONS DE LE FAIRE*

Février 2018

*Avez-vous jamais vu un
poisson avec un passeport ?*



La coopération au cœur de la Méditerranée

Population : 7.269.056 habitants (Source : EUROSTAT, 2016)

Superficie : 59.660 km²

Ressources du Programme 2014-2020 : € 199.649.898,00 (dont FEDER € 169.702.411)

Territoires éligibles :

Italie :

Ligurie : Genova, Imperia, La Spezia, Savona ;

Sardaigne : Cagliari, Carbonia-Iglesias, Medio-Campidano, Nuoro, Ogliastra, Olbia-Tempio, Oristano, Sassari ;

Toscane : Grosseto, Livorno, Lucca, Massa-Carrara, Pisa.

France :

Corse : Corse du Sud, Haute-Corse ;

Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) : Alpes-Maritimes, Var.



Le Programme IT/FR Maritime 2014-2020 en chiffres

- 18 ports commerciaux, 8 aéroports ;
- 161 000 000 tonnes de marchandises et plus de 26 000 passagers en 2016 (EUROSTAT) ;
- 466 sites Natura 2000, dont 111 en France et les 355 restants en Italie ;
- 4 200 km de littoral, caractérisé par un précieux patrimoine naturel et culturel mais conditionné par la pression anthropique et par les effets des phénomènes dus au changement climatique ;
- Accès difficile aux territoires : 40 % des habitants de la zone de coopération soulignent que la difficulté d'accès représente un problème important, un des taux transfrontaliers les plus élevés, où la moyenne est de 30 % (Enquête Eurobaromètre, 2015).

Avant-propos

Le septième Rapport sur la cohésion récemment publié par la Commission européenne rappelle le rôle crucial de la coopération territoriale dans l'atténuation des effets négatifs des frontières internes et pour favoriser l'adoption d'approches innovantes en réponse aux problèmes communs. L'analyse souligne la persistance des difficultés concernant le développement des régions transfrontalières, mais ne traite pas directement du thème spécifique des frontières maritimes.

Par le biais de la démarche « Cross Border Review », menée par la Commission européenne en 2015, une analyse détaillée des obstacles à la coopération transfrontalière a été réalisée, en aboutissant à la Communication « Stimuler la croissance et la cohésion dans les régions frontalières de l'UE » du 20 septembre 2017, laquelle contient des propositions pour supprimer les obstacles majeurs identifiés et soutenir le développement des régions concernées.

Étant donné que l'analyse de la Commission européenne s'est essentiellement concentrée sur les frontières « terrestres », le Programme Italie-France « Maritime » 2014-2020 a jugé bon d'approfondir la signification des obstacles à la coopération maritime, en faisant référence à son propre espace de coopération. Ceci dans le but de recueillir des arguments démontrant qu'INTERREG après 2020 doit être maintenu et doit renforcer la dimension de la coopération transfrontalière maritime, de manière équivalente à celle terrestre.

Tout cela dans le cadre de l'importante nouveauté représentée par la nouvelle Initiative pour le développement de l'économie bleue en Méditerranée occidentale (West Med Initiative), lancée par la Commission européenne le 19 avril 2017. Celle-ci propose en effet un cadre stratégique organique de référence destiné à renforcer la coopération dans plusieurs domaines spécifiques sur lesquels le Programme Italie-France Maritime travaille déjà de manière active. On constate donc l'importance que revêtent, dans ce projet, les expériences structurées de coopération transfrontalière, comme celle du Programme « Maritime » et la nécessité d'en assurer la continuité.

En effet, il existe de nombreuses corrélations entre l'Initiative mentionnée et le Programme Interreg « Maritime », lequel soutient la réalisation de projets de coopération transfrontalière parfaitement en ligne avec tous les domaines prioritaires de la nouvelle stratégie : de la sécurité de la navigation à la protection de la biodiversité, de la prévention et gestion des risques liés au changement climatique à la promotion de liaisons de transports et d'activités portuaires durables, en passant par le soutien à la compétitivité des entreprises liées à l'économie bleue (ex. biotechnologies) et le renforcement des compétences professionnelles.

Le Programme « Maritime » suit donc avec attention les évolutions réglementaires et politiques de la coopération maritime dans la Méditerranée et a été invité à participer, en qualité d'observateur, aux activités qui seront bientôt lancées par la structure de gouvernance de l'Initiative West Med.

Les résultats de l'approfondissement effectué dans ce document et confirmés par les opinions des acteurs et citoyens de la zone de coopération par le biais d'un sondage publié sur le site du Programme, ont permis ce qui suit :

- l'identification d'au moins 5 « bonnes raisons » de renforcer la coopération maritime transfrontalière ;
- la production de tout autant d'exemples significatifs de la valeur ajoutée de l'approche coopérative sur les frontières maritimes ;
- la formulation de certaines « recommandations » pour l'avenir de la coopération maritime transfrontalière, surtout pour la Méditerranée occidentale.

RENFORCER LA COOPÉRATION MARITIME TRANSFRONTALIÈRE DANS INTERREG APRÈS 2020 : CINQ BONNES RAISONS DE LE FAIRE



1. TERRITOIRES TRANSFRONTALIERS MARITIMES PLUS ACCESSIBLES



L'OBSTACLE : l'absence du concept de « continuité territoriale transfrontalière » et d'instruments juridiques appropriés pour le garantir

Dépasser une frontière maritime comme celle de la Méditerranée est un enjeu « unique » et de taille. L'un des problèmes les plus urgents est représenté par le manque d'accessibilité de certains territoires, des territoires insulaires en premier lieu, mais aussi de certaines zones côtières en périphérie. L'offre de liaisons au sein de l'espace de coopération, également reliées au réseau RTE-T, est particulièrement limitée, en termes de liaisons et capacités, et dépend souvent de la saisonnalité. L'absence, à l'heure actuelle, d'un concept clair de « continuité territoriale transfrontalière » et l'absence d'instruments juridiques et opérationnels à même de la garantir nécessite un effort d'approfondissement et d'expérimentation que seule la dimension de la coopération transfrontalière est à même de garantir.

LA VALEUR AJOUTÉE DE L'ACTION COOPÉRATIVE « TRANSFRONTALIÈRE MARITIME » :
la dimension la « plus appropriée » pour innover sur le thème de l'accessibilité à travers ce qui suit :

- Développement d'une nouvelle dimension conceptuelle de « continuité territoriale transfrontalière » en mesure de compléter l'actuelle dimension nationale ;
- Réalisation d'une planification coordonnée entre les autorités locales de la zone pour l'identification des services de transport transfrontalier conformément aux règles en matière d'aides d'État et reliés aux réseaux RTE-T ;
- Expérimentations d'actions pilotes de continuité territoriale transfrontalière (connexions maritimes et aériennes).





Les Bonnes Pratiques du Programme

Les projets In.Porto et GEECCTT-ILES

Au cours de la programmation 2007-2013, le projet In.Porto a œuvré en faveur du renforcement du transport intégré des marchandises et passagers, à travers l'institution d'un troisième tronçon, entre le nord-ouest de la Sardaigne et le sud-ouest de la Corse (Porto Torres/Propriano-Ajaccio). Cette route est le seul tronçon maritime qui relie les deux zones insulaires et qui garantit la liaison avec les corridors de transport européen, par le biais du prolongement de la route sur Marseille. À la suite de l'expérimentation menée avec In.Porto, la continuité du tronçon a été assurée par des fonds nationaux et régionaux.

Le projet **GEECCTT-Iles**, financé dans le cadre de la programmation 2014-2020 travaille à la constitution d'un **GECT** (Groupement européen de coopération territoriale) chargé de gérer et développer les services de transport entre les îles concernées (Corse, Sardaigne et Elbe). La création et expérimentation d'un dispositif spécifique pour les transports au sein des Bouches de Boniface permettra de faire un pas en avant dans le processus de formalisation, au niveau international, du principe de la « continuité territoriale transfrontalière » et de la réflexion sur l'instrument juridique le plus approprié pour la rendre opérationnelle.



2. TERRITOIRES TRANSFRONTALIERS MARITIMES QUI RECONNAISSENT ET AFFRONTENT CONJOINTEMENT LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX COMMUNS



L'OBSTACLE : la discontinuité créée par la frontière maritime, liée à la diversité des systèmes d'administration et de gouvernement de zones appartenant à des contextes différenciés, empêche de garantir une gestion efficace et coordonnée des activités de prévention des risques et des réponses en cas d'urgence.

Certains risques environnementaux et climatiques de grande importance qui touchent plus fréquemment un territoire transfrontalier maritime particulièrement fragile et exposé, comme celui de la zone de coopération (érosion côtière, également en lien avec les inondations, incendies, etc.) peuvent, en raison de leur nature, être atténués et/ou prévenus de manière efficace, à condition d'être affrontés dans le cadre d'un contexte organique de collaboration transfrontalière.

LA VALEUR AJOUTÉE DE L'ACTION COOPÉRATIVE « TRANSFRONTALIÈRE MARITIME » : promouvoir la prise de conscience de la dimension supralocale des risques environnementaux liés à la mer, de la nécessité absolue de mettre en place des solutions coopératives afin de les affronter, et plus particulièrement :

- Création de réseaux et définition de protocoles d'action pour la gestion conjointe des menaces et catastrophes ;
- Sensibilisation des parties prenantes et de l'opinion publique sur la nécessité d'une prévention ;
- Mise en œuvre d'activités de surveillance conjointe des menaces pour l'écosystème.





Les Bonnes Pratiques du Programme

Les projets Maregot et CoREM

Au cours de la programmation 2014-2020, le projet **Maregot** (MANagement des Risques de l'Erosion côtière et actions de GOuvernance Transfrontalière) poursuivra et approfondira les activités de suivi du projet **RES-MAR** : il procèdera à l'analyse des données et techniques de relevé de la houle, mais aussi de la topographie de la plage de l'arrière-plage et avant-plage, des biocénoses marines et des systèmes de suivi à distance.

Parmi les interventions attendues, figurent la démolition de la falaise protégeant le littoral des Vieux Salins d'Hyères afin de rétablir la dynamique littorale naturelle qui servira à expérimenter une approche innovante d'atténuation de l'érosion côtière.

On peut aisément affirmer que, grâce au Programme IT/FR Maritime, la zone de coopération disposera d'une couverture géographique satisfaisante: 3.539 km de côtes seront sous contrôle pour faire face au risque de pollution marine et d'érosion.

L'institution d'un Groupement Européen de Coopération Territoriale pour les Bouches de Bonifacio est l'exemple le plus flatteur car il incarne la prise de conscience transfrontalière – des autorités locales mais aussi et surtout des populations corse et sarde - de l'impérieuse nécessité de se doter d'instruments adéquats de protection, valorisation et développement d'un espace unique de 100.000 ha. Et le projet **CoREM** a réalisé l'objectif de trouver des solutions de gestion des ressources naturelles à travers la création de réseaux (notamment de parcs naturels), la signature d'accords, la coopération entre acteurs politiques et sectoriels. Environ 1.500.000 ha de la zone de coopération sont couverts par les projets ayant vocation à gérer conjointement le patrimoine naturel avec au total la participation de 16 parcs naturels.



3. TERRITOIRES TRANSFRONTALIERS MARITIMES QUI SOUTIENNENT LE DÉFI DE LA SÉCURITÉ MARITIME



L'OBSTACLE : la surveillance maritime d'un espace transfrontalier fortement à risque, comme celui du Programme IT/FR Maritime reste largement insuffisante, en dépit des récentes catastrophes, comme celles du Costa Concordia et de la fragilité environnementale d'une zone de la Méditerranée qui abrite un important sanctuaire international des Cétacés, ainsi que de nombreux parcs naturels et aires protégées.

LA VALEUR AJOUTÉE DE L'ACTION COOPÉRATIVE « TRANSFRONTALIÈRE MARITIME » : renforcer efficacement la surveillance maritime, développer des mécanismes d'alerte précoce et des réponses rapides aux risques menaçant la sécurité des personnes et des biens dans un cadre coopératif approprié, en termes de dimensions et besoins spécifiques, en mesure de garantir les aspects suivants :

- Développer et expérimenter des dispositifs de surveillance conjointe ;
- Définir des protocoles communs de prévention et contrôle du risque ;
- Créer des réseaux transfrontaliers pour des activités de formation et d'échange en matière de sécurité maritime des opérateurs.





Les Bonnes Pratiques du Programme

Les projets MOMAR, SICOMAR, SIC, Vento e Porti et SICOMAR plus

Au cours de la programmation 2007-2013, les projets **MOMAR** et **SICOMAR** ont permis de commencer à constituer, dans la zone de coopération, un réseau de suivi intégré du risque maritime. Parmi les instruments installés, il convient de signaler le succès d'un système radar HF à basse fréquence (non nocif en termes de radiations) constitué d'antennes et destiné à observer les caractéristiques océanographiques (courants et vagues). Ainsi, avec l'implication de la principale compagnie maritime entre Corse et Italie, le projet **SIC** a rendu possible de mettre au point une campagne de sensibilisation transfrontalière sur les thèmes de la sécurité en distribuant du matériel multilingue à bord des navires. C'est enfin grâce au projet **Vento e Porti** que 20 stations anémométriques ont été réalisées sur 5 ports (Gênes, Savone, La Spezia, Livourne, Bastia) pour mesurer les vents et donc adapter les manœuvres des navires.

Le projet **SICOMAR Plus** réalisera, pour la première fois en Méditerranée, une action de planification stratégique partagée qui, à travers la définition d'un plan conjoint pour le suivi et d'un plan conjoint pour la sécurité de la navigation et le pilotage, identifiera des solutions d'intervention pour la sécurité de la navigation dans les zones marines à haut risque de la zone de coopération. Parmi les interventions attendues, figure la réalisation, dans la zone transfrontalière des Bouches de Boniface, un service pilote pour la traversée des grands navires, à travers l'assistance guidée de la part de pilotes et l'utilisation de bateaux-pilotes privés. Il est également prévu d'installer cinq nouvelles antennes radar HF, une au sud de l'île d'Elbe, une à Castiglione della Pescaia, deux en Sardaigne, dans le golfe de l'Asinara, et une à l'ouest de la Ligurie pour couvrir toute la zone de coopération du Programme.



4. TERRITOIRES TRANSFRONTALIERS MARITIMES QUI MISENT ENSEMBLE SUR LES OPPORTUNITÉS DE LA « CROISSANCE BLEUE »



L'OBSTACLE : la dimension transfrontalière de la compétitivité des entreprises de la filière bleue n'a pas encore été suffisamment explorée comme une opportunité de croissance conjointe d'une zone homogène.

Le secteur maritime, surtout en Méditerranée, offre aux entreprises un énorme potentiel, surtout en ce qui concerne le développement des biotechnologies bleues. La zone de coopération du Programme Maritime, qui concentre un grand nombre d'entrepreneurs qui exercent dans ces secteurs, peut créer de nouvelles opportunités pour le développement et l'emploi, à condition d'être suffisamment soutenue pour encourager un comportement « coopératif » de ses entreprises dans l'optimisation des efforts d'innovation, également liés à l'industrie 4.0.

LA VALEUR AJOUTÉE DE L'ACTION COOPÉRATIVE « TRANSFRONTALIÈRE MARITIME » : le cadre « coopératif » garanti par le Programme transfrontalier encourage l'exploration précompétitive des nouvelles frontières de l'innovation liées au potentiel de la « croissance bleue » pour la zone, à travers les actions suivantes :

- Encourager les entreprises de la zone à s'orienter vers des activités émergentes et innovantes de mise en réseau (ex. biotechnologies marines, tourisme nautique et côtier, etc.) ;
- Réaliser des cartographies des compétences qui manquent dans le secteur de l'économie bleue et créer des réseaux pour la formation spécialisée et l'échange de compétences (au niveau institutionnel, mais également technique et scientifique) ;
- La mise au point de services innovants à forte valeur ajoutée transfrontalière pour les entreprises " bleues ".





Les Bonnes Pratiques du Programme

Les projets INNAUTIC et Blue Connect

Le projet **INNAUTIC** a pris part à la programmation 2007-2013 pour renforcer, dans le secteur du nautisme, la collaboration entre la recherche et le monde de l'entreprise, dans le but de favoriser la création de nouvelles entreprises et accroître le dynamisme du marché du travail transfrontalier. Ce projet a vu la participation de 400 opérateurs du secteur du nautisme et 400 opérateurs issus du monde de la formation.

L'objectif du projet **Blue Connect**, en cours de mise en œuvre dans le cadre de la programmation 2014-2020, est désormais celui de soutenir et faciliter l'accès des micro, petites et moyennes entreprises aux marchés liés aux activités navales et portuaires, dans l'objectif ultime de renforcer les filières rattachées à l'économie bleue dans l'espace de coopération.

Parmi les résultats attendus du projet :

1. Réalisation de l'Observatoire de l'économie portuaire (avec collecte et élaboration de données relatives aux différentes activités portuaires) ;
2. Identification et valorisation des marchés à forte croissance (à travers l'activation de 3 groupes de travail thématiques sur le nautisme et la voile, la logistique et le secteur des croisières) ;
3. Création d'un réseau d'organismes spécialisés dans la fourniture de services de soutien à 42 entreprises (par le biais de vouchers).



5. TERRITOIRES TRANSFRONTALIERS MARITIMES QUI VALORISENT LES RACINES CULTURELLES COMMUNES



L'OBSTACLE : l'isolation « culturelle » des territoires insulaires

En plus d'être une barrière physique, les frontières maritimes représentent un important « obstacle mental », malgré la présence de racines culturelles communes. Franchir une frontière maritime pour se connaître a un coût ; il faut toujours payer pour se rencontrer et pour travailler ensemble.

LA VALEUR AJOUTÉE DE L'ACTION COOPÉRATIVE « TRANSFRONTALIÈRE MARITIME » : faciliter l'exploitation du patrimoine linguistique et culturel commun pour renforcer l'identité partagée grâce aux points suivants :

- Développement d'itinéraires culturels partagés à même de mettre en valeur les liens identitaires transfrontaliers et d'accroître la facilité à reconnaître la culture de la zone en Méditerranée et pas seulement ;
- Expérimentation de la capacité des acteurs publics et privés de gérer, de manière conjointe, l'accessibilité matérielle et immatérielle au patrimoine culturel commun.





Les Bonnes Pratiques du Programme

Les projets ACCESSIT, GRITACCESS et Au-delà de la mer

Au cours de la programmation 2007-2013, le projet **ACCESSIT** (Itinéraire des patrimoines accessibles) a mobilisé les territoires de la zone de coopération dans le cadre d'une action commune visant à améliorer l'accessibilité matérielle et immatérielle de nombreux sites stratégiques du patrimoine culturel de la zone de coopération.

Dans la période 2014-2020, par contre, le projet **GRITACCESS** réalisera un « Grand itinéraire tyérrhénien », dans le but de promouvoir l'accessibilité du patrimoine culturel et d'en mettre en valeur le potentiel.

La construction d'une identité commune passe notamment par l'implication des jeunes générations.

Dans la période 2007-2013, à travers un appel à projets spécifique, nommé **Au-delà de la mer**, le Programme a augmenté le brassage culturel grâce à des actions de mobilité, des activités de création artistique ou de formation conjointe. Ces interventions menées avec 37 écoles de la zone ont mobilisé environ 1350 scolaires et 140 enseignants et oeuvré pour le rapprochement des cultures et l'acceptation des identités multiples, base fondamentale pour ancrer la légitimité et la crédibilité de l'échelon décisionnel transfrontalier.

Conclusions et recommandations

1. La récente approbation, de la part du Conseil UE, de l'initiative West Med en tant que base fondatrice pour une politique maritime européenne en Méditerranée après 2020 appelle nécessairement une déclinaison « opérationnelle et concrète » d'initiatives transnationales et transfrontalières à même de soutenir ses objectifs et d'en assurer la réussite.

Les Programmes de coopération maritime transfrontalière, qui présentent un alignement significatif avec les objectifs de l'initiative Westmed (les OT et les PI du PC IT/FR Maritime sont alignés à 90 % avec les objectifs de l'initiative WEST MED !), permettent de réaliser et capitaliser des résultats concrets.

2. La nature et la spécificité des obstacles liés à la dimension transfrontalière maritime, et plus particulièrement :

- accessibilité des territoires transfrontaliers maritimes
- sécurité maritime
- risques environnementaux et climatiques en lien avec la dimension maritime
- exploitation difficile des opportunités liées à la « croissance bleue » et à l'« économie bleue »
- maintien et renforcement des racines culturelles communes des zones maritimes transfrontalières nécessitent des réponses et solutions « conjointes » qui ne peuvent être développées de manière appropriée que dans le cadre de la « coopération territoriale transfrontalière maritime » .

La valeur ajoutée de l'action coopérative transfrontalière maritime dans ces domaines, tel que clairement démontré par le présent document, doit donc être reconnue comme un aspect fondateur de la CTE après 2020 et doit recevoir la nécessaire continuité et allocation de ressources appropriées.

3. L'efficacité des réponses et solutions « conjointes » aux obstacles de la coopération transfrontalière maritime ne peut avoir lieu qu'en présence de zones géographiques « homogènes et fonctionnelles ».

Ainsi, la prochaine géographie des Programmes de CTE et donc du PC IT/FR Maritime devra se baser sur la pertinence « objective » des obstacles/défis et des opportunités pour une zone homogène et fonctionnelle et pas nécessairement sur des divisions territoriales officielles ni sur des paramètres « instrumentaux » (frontière maritime à 150 km), ni sur des « agrégations instrumentales ou forcées » de zones éligibles à des programmes adjacents.