



Guide des bonnes pratiques

Améliorer la gouvernance transfrontalière des détroits, pour une meilleure préservation de la biodiversité et du patrimoine naturel



Credits :
NOSTRA partners,
Mark Neelemans,
Ronald den Dekker,
Bonnenfant and Mirko Ugo

■ Table des matières	2
■ Préface	3
A propos de NOSTRA	4
■ En quoi consiste le programme INTERREG IVC ?	6
■ Qu'est-ce que NOSTRA ?	7
■ Methodologie	8
■ L'étude de référence NOSTRA	9
■ Qui sont les 16 partenaires NOSTRA ?	10
Détroit du Pas de Calais	13
Détroit de Bonifacio	15
Détroit de Messine	16
Détroit du Kvarken	19
Golfe de Finlande	20
Détroit d'Otrante	22
Détroit de Fehmarn	24
Détroit de Sicile	26
Delta du Danube	28
Les bonnes pratiques du projet NOSTRA	31
Encourager la préservation de l'environnement sur les territoires des détroits via...	
■ Une gouvernance conjointe	32
Le Conseil du Kvarken	34
GECT de Bonifacio	35
2014, l'année du Golfe de Finlande	36
Les journées du Fehmarn Belt (Fehmarn Belt Days) 2014	37
■ Les paysages marins et la planification de l'espace maritime	38
Les paysages marins et la planification de l'espace maritime	39
■ Un tourisme durable	40
CAST (Actions côtières sur le tourisme durable)	41
Friendly Islands Route (FIR)	42
Développement d'une économie touristique dans la région de Salento	43
■ Un transport durable	44
Tunnel du Fehmarn Belt	46
Corridor Logistique Nordique (Nordic Logistic Corridor)	47
Stratégie pour une mobilité durable	48
■ La sécurité maritime	50
MIRG-EU : groupe d'intervention en cas d'incidents maritimes	51
■ Un développement économique responsable	52
Projet ODISSEA	54
Scénarios de développement socio-économique durable	55
■ Des actions directes en faveur de l'environnement naturel	56
Le projet BALTIC FLYWAY	57
Un plan d'action transfrontalier pour la préservation de la biodiversité	58
Le projet SeaGIS	59
Conclusion	60
■ Contacts	61

Préface

NOSTRA, une étape pour le renforcement de la gouvernance transfrontalière au sein des Détroits européens



Le projet NOSTRA (Network Of STRAits), réunit seize partenaires de huit détroits européens autour d'une ambition commune : **démontrer qu'une gouvernance conjointe à l'échelle d'un détroit peut améliorer les politiques publiques et assurer un développement durable de ces territoires.**

Pour le Département du Pas-de-Calais comme pour les autres partenaires impliqués dans NOSTRA, le constat est commun : les détroits sont des zones de passage qui à la fois relient et séparent deux terres et deux mers et sont des lieux où se concentrent et s'entrecroisent des enjeux multiples ne pouvant s'appréhender séparément. C'est pourquoi ce projet est capital : il permet d'imaginer des solutions à la hauteur des défis.

Pendant trois ans, les partenaires se sont rencontrés, ont échangé et réfléchi ensemble autour de 7 grands enjeux des détroits européens : gouvernance, planification marine, tourisme, transport, sécurité maritime, développement économique et protection de l'environnement.

Ce guide regroupe 50 pratiques exemplaires identifiées par l'ensemble des partenaires dans le cadre de la gestion d'un détroit. Malgré les différences liées au contexte local et aux problématiques régionales qui existent entre chaque territoire, ces bonnes pratiques sont une source d'enrichissement mutuel et des réponses aux enjeux communs auxquels sont confrontées chaque jour les collectivités bordant les détroits européens.

Première concrétisation majeure de l'Initiative des Détroits d'Europe, qui regroupe depuis 2009 la plupart des partenaires du projet ; NOSTRA a permis de consolider ce partenariat et de contribuer à la reconnaissance des spécificités des détroits européens.

Ce guide des bonnes pratiques montre toute la complexité et la richesse des détroits européens, territoires d'exception que nous sommes fiers de mettre à l'honneur aujourd'hui.

Au nom des 16 partenaires du projet,

Le Président du Conseil Général du Pas-de-Calais,
Michel DAGBERT



Partie I

A propos de NOSTRA

En quoi consiste le programme INTERREG IVC ?

Financé grâce au FEDER, le Fonds européen de développement régional, le programme INTERREG IVC fait partie des programmes de la Politique Régionale et de Cohésion 2007-2013 de l'Union Européenne. Il répond à l'objectif de coopération territoriale et tend à développer la **coopération interrégionale** à travers l'Europe avec un budget de 445 millions d'euros pour 2007-2013.

L'objectif du Programme INTERREG IVC est d'améliorer l'efficacité des outils et des politiques régionales à travers l'échange d'expériences entre les partenaires.

Deux priorités avec différents sous-thèmes ont été définies :

- Innovation et économie de la connaissance :
 - Innovation, recherche et développement technologique
 - Entrepreneuriat et PME (Petites et Moyennes Entreprises)
 - Société de l'information
 - Emploi, capital humain et éducation
- Environnement et prévention des risques
 - Risques naturels et technologiques
 - Gestion de l'eau
 - Gestion des déchets
 - **Biodiversité et préservation du patrimoine naturel** (thème du projet NOSTRA)
 - Energie et paysage durable

Il y a deux types de projets : les projets d'initiative régionale et les projets de capitalisation. Les projets d'initiative régionale (tels que NOSTRA) consistent en un échange d'expériences entre les partenaires sur un champ politique qui les intéresse. Ils ont le choix entre trois niveaux d'intensité de coopération qui vont de la mise en réseau au développement d'outils politiques en passant par l'élaboration de mini-programmes. En ce qui concerne les projets de capitalisation, les partenaires partent des bonnes pratiques déjà identifiées pour les transférer dans les programmes majeurs des fonds structurels européens.



Qu'est-ce que NOSTRA ?

Origine

Le projet NOSTRA (Network Of STRAits) est issu de l'Initiative des Détroits d'Europe (European Straits Initiative - ESI) signée en novembre 2010 sur la proposition conjointe du Conseil général du Pas-de-Calais et du Kent County Council. Cette initiative vise à :

- Obtenir la reconnaissance des caractéristiques particulières des détroits européens au sein des politiques européennes et leur intégration dans les programmes et les fonds structurels européens
- Travailler pour l'émergence de projets de coopération tels que NOSTRA



Site internet www.europeanstraits.eu

Objectifs

Le projet NOSTRA fait partie du programme INTERREG IVC : son but est de faciliter la coopération et l'échange d'expériences entre des partenaires de différents détroits européens pour la mise en œuvre de politiques plus efficaces et durables à l'échelle d'un détroit.

Le principal objectif de ce projet est la préservation de la biodiversité et du patrimoine naturel. Il vise à démontrer qu'une gouvernance commune (transfrontalière) des détroits, sur la base d'une approche intégrée et globale, peut améliorer les politiques publiques relatives à la préservation de la biodiversité et du patrimoine naturel et ainsi permettre le développement économique durable d'un territoire.

Les activités du projet se sont organisées autour de trois thèmes principaux :

- L'impact environnemental de la logistique et du transport maritime de liaison
- Un partenariat local pour un développement touristique et économique durable et respectueux de l'environnement
- L'aménagement terrestre et la planification de l'espace maritime associant la préservation de l'environnement, l'amélioration de la qualité de vie des habitants et le développement économique

Informations clés

16 partenaires de 10 pays différents

8 détroits et un institut de recherche sur le Delta du Danube

Un budget de 2,36 millions d'euros avec un financement du FEDER à hauteur de 1,79 million d'euros

2 visites d'études, 4 ateliers et 3 séminaires de 2012 à 2014

Site internet www.nostraproject.eu

Methodologie

Vue d'ensemble

Dans un souci d'efficacité, les trois années du projet NOSTRA ont été divisées en trois phases. Le premier objectif consistait à établir les problématiques liées aux détroits et en particulier les questions relatives à la gouvernance. La seconde phase s'est concentrée sur la présentation par chaque détroit de pratiques existantes. Pour terminer, la dernière année du projet a été consacrée à l'analyse et la sélection de bonnes pratiques, à la préparation de ce guide et au développement de plans de mise en œuvre visant à la mise en pratique concrète de ces bonnes pratiques.

Durant les trois années du projet, chaque activité organisée au niveau du partenariat a fait l'objet d'une restitution lors de rencontres territoriales organisées sur le territoire de chaque partenaire afin de permettre la diffusion des connaissances acquises aux acteurs locaux et de faire remonter les éventuelles attentes via des processus ascendants et descendants.

La conférence finale, en octobre 2014, clôturera le projet. En présence de représentants élus des partenaires, elle contribuera à promouvoir le guide des bonnes pratiques et des recommandations politiques aux niveaux européen, national et local.



2012 : voir et apprendre

Après la conférence de lancement du projet en avril 2012 dans le détroit du Pas de Calais, la première phase du projet était dédiée à la visite de deux détroits qui expérimentent déjà des outils de gouvernance commune :

- Visite n°1, Kvarken, juin 2012 : Conseil du Kvarken
- Visite n°2, Bonifacio, octobre 2012 : Groupement Européen de Coopération Territoriale du Parc Marin International des Bouches de Bonifacio (G.E.C.T-P.M.I.B.B)

Lors des visites, les partenaires ont rencontré des acteurs locaux impliqués dans les différents enjeux des détroits (environnement, transport etc.) pour étudier leur méthode de gouvernance. Ces événements ont été l'occasion pour les partenaires de faire preuve de leurs interrogations autour de ces outils de gouvernance, notamment concernant leur efficacité vis-à-vis des objectifs du projet.

En parallèle, une étude de référence a été lancée pour évaluer la situation initiale des différents détroits impliqués dans le projet NOSTRA et découvrir les outils de gouvernance existants.

2013 : analyser et étudier

Lors de la seconde année du projet, quatre ateliers ont été organisés autour de quatre sous-thèmes du projet NOSTRA dans le but d'identifier et analyser les bonnes pratiques pour le développement durable des détroits :

- Atelier n°1, Kent, janvier 2013 : Paysage marin et planification de l'espace maritime
- Atelier n°2, Lecce, avril 2013 : Tourisme et Patrimoine culturel
- Atelier n°3, Fehmarn Belt, juin 2013 : Sécurité maritime et Transport vert
- Atelier n°4, Uusimaa, octobre 2013 : Économie côtière et de l'arrière-pays

2014 : penser et agir

Lors de la dernière année du projet, trois séminaires transversaux ont été organisés pour souligner le lien entre l'ensemble des problématiques susmentionnées et définir les outils de gouvernance qui conviennent le mieux à la préservation des détroits :

- Séminaire n°1, Reggio de Calabre, février 2014 : La relation entre le littoral et l'arrière-pays
- Séminaire n°2, Bonifacio, juin 2014 : La capitalisation des projets européens pour une meilleure compréhension et gestion de la biodiversité dans le détroit de Bonifacio et travail sur les bonnes pratiques pour les plans de mise en œuvre.
- Séminaire n°3, Delta du Danube, septembre 2014 : La finalisation des recommandations et des plans de mise en œuvre

Ce guide des bonnes pratiques est l'aboutissement d'un long processus. Il rassemble quelques-unes des bonnes pratiques mises en œuvre dans les détroits européens pour faire face aux différentes problématiques que ces territoires exceptionnels rencontrent.

L'étude de référence NOSTRA

Une étude de référence a été lancée en 2012 pour évaluer la situation initiale des différents détroits impliqués dans le projet NOSTRA et découvrir les outils de gouvernance existants.

L'équipe de consultants (BIO Intelligent Service) a fourni un rapport général à l'échelle du partenariat et un rapport à l'échelle de chaque détroit. Chaque rapport donne une vue d'ensemble et souligne les principales problématiques auxquelles est confronté le détroit. Il présente ensuite les principales réponses apportées pour faire face aux enjeux liés à l'environnement naturel (en particulier les politiques et pratiques de gouvernance européennes). Enfin, le rapport fournit des recommandations pour des actions futures.

Principaux résultats au niveau du partenariat

L'étude identifie plusieurs problématiques impactant les écosystèmes et les environnements naturels, en particulier le tourisme, le transport, la sécurité maritime et les infrastructures. Elle souligne également l'importance de la biodiversité et de l'environnement naturel dans les détroits, souvent reconnue au niveau national ou international à travers la désignation de zones protégées abritant des espèces rares et en voie de disparition et possédant des routes migratoires empruntées par les oiseaux, les mammifères marins et les poissons. L'étude décrit les principales pressions exercées et leurs impacts sur la biodiversité et l'environnement naturel, tout en mettant en évidence deux types de pressions :

- **Les pressions causées par les activités humaines** telles que la pollution (due aux activités terrestres ou au trafic maritime élevé et aux nombreux accidents), l'eutrophication (due aux eaux usées ou à l'utilisation d'engrais dans l'agriculture) et les espèces invasives (introduites intentionnellement ou par accident et qui menacent les espèces indigènes)
- **Les pressions naturelles** telles que le changement climatique (une des principales pressions menaces : il impacte les caractéristiques environnementales, sociales et économiques des zones côtières)

L'étude de référence met également en avant les réponses apportées à ces principaux enjeux liés à l'environnement naturel, en particulier les politiques européennes telles que la Directive-cadre sur l'Eau (DCE), la Directive-cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSM), les Directives Habitats Naturels et Oiseaux, la Directive relative à l'incidence des projets sur l'environnement, la Directive relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et la Directive sur la responsabilité environnementale.

Recommandations pour de futures actions au niveau du partenariat

L'étude de référence a établi plusieurs recommandations importantes au niveau du partenariat ou du réseau :

Gouvernance :

- Créer une entité officielle capable de recueillir et faire entendre la voix des détroits individuellement et conjointement, et qui représenterait le réseau aux niveaux européen et international
- Structurer cette entité afin d'assurer la rotation du conseil d'administration, avec l'élection d'un Président nommé par un détroit chaque année (ou période) et la sélection des sujets à traiter en priorité pour chaque période.
- Créer un Comité des Détroits Européens avec des députés régionaux élus. Ces derniers aborderaient les problématiques, tiendraient des réunions régulières, proposeraient des initiatives et solliciteraient des fonds pour soutenir les actions communes (amélioration de la gestion ou projets)
- Élaborer des stratégies (à court, moyen et long terme) ainsi que les plans d'action s'y référant
- Identifier les priorités des différents détroits : faire remonter les priorités à la Commission Européenne dans un document officiel
- Participer aux consultations des acteurs et aux événements au niveau européen

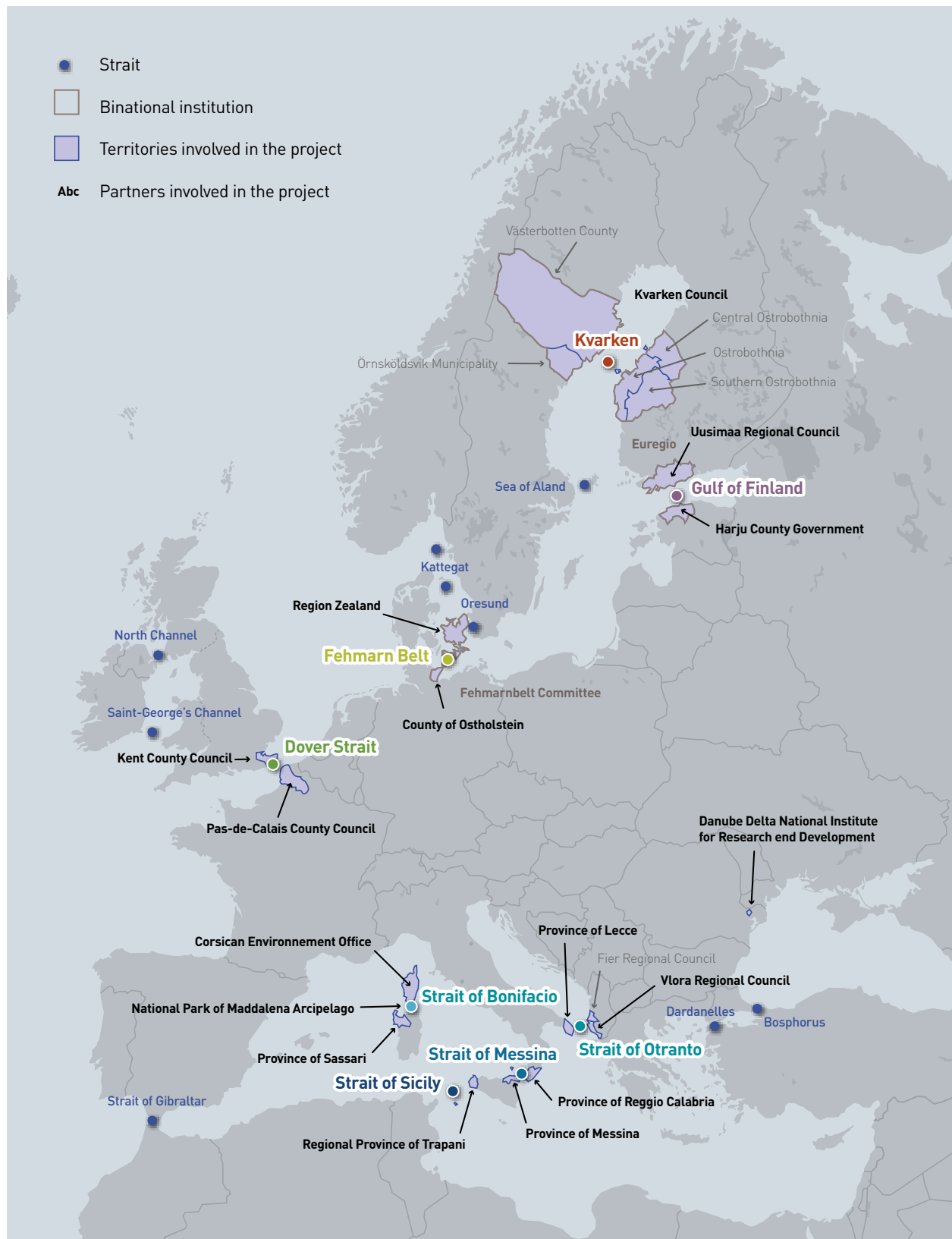
Renforcement des capacités/partage des connaissances :

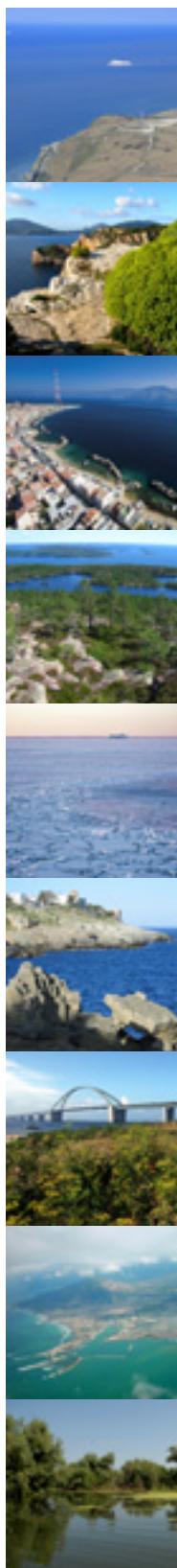
- Rassembler des informations et des données environnementales scientifiques et socio-économiques à différents niveaux : local, régional et transfrontalier
- Établir une ou plusieurs bases de données communes
- Rendre les données disponibles pour les différents partenaires du réseau en expliquant quels outils et approches méthodologiques ont été utilisés pour collecter ces données
- Mettre en œuvre des outils, procédés officiels et initiatives structurées pour poursuivre le partage d'expériences et de connaissances entre les détroits européens
- Établir des relations et partager des expériences et connaissances avec des détroits non-européens afin de mettre en place des initiatives et d'identifier des problématiques communes
- Mettre en place un réseau d'experts spécialisés dans les problématiques transfrontalières liées aux détroits qui développeraient des savoir-faire sur des problématiques communes afin d'aider le réseau
- Développer de nouveaux projets de recherche (en raison de l'insuffisance de données) sur la biodiversité et l'impact des pressions sur cette dernière

Champs d'action à développer conjointement :

- Sécurité maritime dans le contexte de l'augmentation du trafic
- Possibilité de développer de nouveaux services et activités pour garantir une valeur ajoutée au transport maritime
- Opportunité de création
- Impacts et bénéfices des activités terrestres et développement des zones maritimes et côtières

Qui sont les 16 partenaires NOSTRA ?





8 détroits

■ **Détroit du Pas de Calais** (France/Royaume-Uni) ■

■ **Bouche de Bonifacio** (France/Italie) ■

■ **Détroit de Messine** (Italie/Italie) ■

■ **Détroit du Kvarken** (Finlande/Suède) ■

■ **Golf de Finlande** (Finlande/Estonie) ■

■ **Détroit d'Otrante** (Italie/Albanie) ■

■ **Détroit du Fehmarn Belt** (Allemagne/Danemark) ■

■ **Détroit de Sicile** (Italie/Tunisie) ■

1 delta

■ **Delta du Danube** (Roumanie) ■

Bien que le Delta du Danube ne soit pas un détroit, il a été associé au projet car il manquait un partenaire de l'Europe de l'Est et que l'Institut national de Recherche et de Développement du Delta du Danube (Danube Delta National Institute for Research and Development) participait au projet INTERREG IVC, DELTANET. C'était l'occasion d'établir un lien entre deux projets similaires (réseaux de régions avec une spécificité géographique, problématiques de préservation de la biodiversité et du patrimoine naturel) et d'apporter une valeur ajoutée au projet NOSTRA.

Détroit du Pas de Calais



Détroit du Pas de Calais



Caractéristiques du détroit

Le détroit du Pas de Calais, détroit peu profond (parfois simplement 20 mètres) de 32 km de large, est le territoire qui marque le passage entre le bassin de la Manche et la mer du Nord et la frontière entre la Grande-Bretagne (Douvres) et le continent européen (Calais, France).

Dans l'intérêt du projet NOSTRA et de l'étude de référence, le détroit a été défini comme la zone qui s'étend de la frontière entre l'East Sussex et le Kent (Dungeness) jusque Berck au sud et de North Foreland (près de Margate) jusque la frontière franco-belge au nord.

Le détroit est l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde. Des deux côtés du détroit, les ports de Calais et Douvres revêtent une importance particulière. Ce sont les ports européens les plus fréquentés en termes de transport de passagers par ferry, et ce malgré l'ouverture du Tunnel sous la Manche en 1994. Cela confirme l'importance et la croissance quasi constante des flux Transmanche. Le port de Douvres est tout aussi important pour le fret roulier (RO-RO) en Europe : 90 % du fret britannique passe par le détroit. En raison de la pollution de l'air, de l'augmentation du transport et de l'impact de la législation, le transport devient une problématique primordiale pour le détroit, d'autant plus que les ports et le Tunnel sous la Manche sont d'une importance capitale pour le développement économique. Les ports de Boulogne-sur-Mer et Calais sont respectivement premier port de pêche français et quatrième port français pour le fret. Le détroit est également très important pour sa biodiversité, la pêche, ses paysages, son importance culturelle et le tourisme. De nombreuses épaves reposent sur les fonds marins, notamment des bateaux et navires remontant à l'âge du bronze.

Des paysages protégés tels que les 2 Caps et les Espaces de Beauté Naturelle Exceptionnelle (Areas of Outstanding Natural Beauty - AONB) des Kent Downs avec leurs falaises et leurs coteaux calcaires occupent une place importante dans les événements historiques nationaux. Ce sont des éléments clés de l'identité et du patrimoine culturel du détroit.

Ces paysages, avec vue sur le détroit du Pas de Calais sont importants pour le tourisme et également pour la qualité de vie : le Kent County Council et le Conseil Général du Pas-de-Calais aspirent tous deux à faire reconnaître ces paysages et le détroit au niveau international. Ils souhaiteraient faire du détroit du Pas de Calais une zone maritime commune et y développer des activités touristiques.

Partenaires impliqués

■ **Chef de file : Conseil Général du Pas-de-Calais** – France
Le Conseil Général du Pas-de-Calais est une collectivité française sur le détroit du Pas de Calais. Il met en place des actions en lien avec l'intégration sociale, les transports locaux, l'aménagement territorial et l'environnement. Il soutient la préservation de la biodiversité du détroit, en particulier à travers l'opération Grand Site des Deux Caps labellisé Grand Site de France.

Site internet www.pasdecalais.fr

■ **Kent County Council (KCC)** – Royaume-Uni
Le KCC est la plus importante collectivité du Kent en ce qui concerne les problématiques côtières, mais il existe également 8 collectivités locales sur la côte du Kent, dont 3 donnant sur le détroit. Le KCC travaille en collaboration avec ces collectivités pour les problématiques côtières et avec plusieurs organismes, en particulier avec l'Organisation de la Gestion Maritime (Marine Management Organisation - MMO) pour les problématiques maritimes nationales.

Site internet www.kent.gov.uk

Principales recommandations de l'étude de référence NOSTRA pour le détroit

Gouvernance : mettre en œuvre une structure unique pour représenter le détroit, clarifier la gouvernance des problématiques liées à la biodiversité, développer un réseau de partenaires représentant les institutions, le secteur privé et les chercheurs dans les secteurs clés.

Connaissances : développer, mettre à jour et partager les connaissances transfrontalières communes sur la biodiversité et l'environnement naturel ainsi que les impacts des pressions naturelles et humaines sur ces derniers.

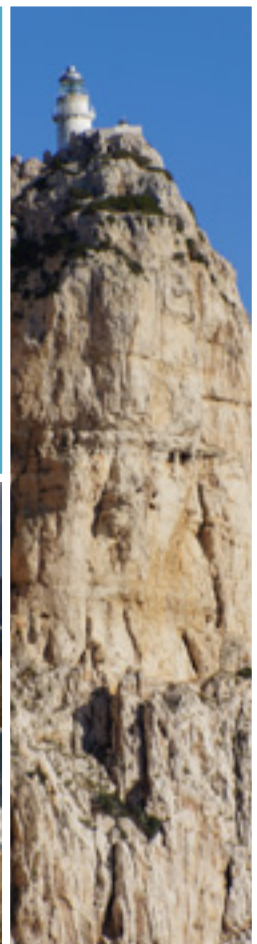
Actions : partager les expériences et bonnes pratiques entre les partenaires transfrontaliers, mettre en œuvre des actions communes pour lutter contre la pollution atmosphérique liée au trafic, aborder les enjeux de l'intégration de la biodiversité dans le secteur agricole dans le Kent, créer de possibles emplois grâce au développement d'opportunités commerciales transfrontalières pour lutter contre le dénuement économique, mettre en œuvre une stratégie commune pour évaluer et réduire l'impact des infrastructures de transport sur le détroit.



Détroit de Bonifacio



Détroit de
Bonifacio



Caractéristiques du détroit

Le détroit de Bonifacio, ou Bouches de Bonifacio, est un détroit séparant la Corse et la Sardaigne. Il permet la communication entre la mer de Sardaigne et la mer Tyrrhénienne. Ce détroit est régi par le régime juridique du « droit de passage en transit et sans entrave » bien que le Comité de la protection du milieu marin (CPMM) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) l'ait reconnu, ainsi que ses zones adjacentes, comme une Zone Maritime Particulièrement Vulnérable (ZMPV). Détroit très emprunté que ce soit pour le trafic commercial ou la navigation de plaisance, il est connu pour sa dangerosité en raison des vents, courants, bancs et récifs. Un Parc National géo-marin et une Aire Marine Protégée (AMP) composent ce détroit qui est géré conjointement par l'Office de l'Environnement de la Corse (O.E.C) et le Parc National de l'Archipel de La Maddalena (P.N.A.L.M.), tous deux à l'origine du Groupement Européen de Coopération Territoriale - Parc Marin International des Bouches de Bonifacio (G.E.C.T-P.M.I.B.B.).

Partenaires impliqués

■ **L'Office de l'Environnement de la Corse (O.E.C)** – France
L'Office de l'Environnement de la Corse (O.E.C) est un établissement public commercial et industriel en charge de la planification stratégique et de la protection et promotion du patrimoine naturel du territoire. L'O.E.C est l'autorité compétente en matière d'environnement pour les interventions de la Collectivité Territoriale de Corse.

Site internet www.oec.fr

■ **La province de Sassari** – Italie
La Province de Sassari coordonne l'action commune des partenaires publics et privés du nord-ouest de la Sardaigne pour le développement durable du territoire.

Site internet www.provincia.sassari.it

■ **Le Parc National de l'Archipel de La Maddalena** – Italie
Le Parc National de l'Archipel de La Maddalena (P.N.A.L.M.) est un parc géo-marin comprenant la partie sarde du détroit de Bonifacio. Le P.N.A.L.M. est en charge de la protection et de la promotion du patrimoine naturel du territoire.

Site internet www.lamaddalenapark.it

Principales recommandations de l'étude de référence NOSTRA pour le détroit

Gouvernance : développer un réseau de partenaires représentant les institutions, le secteur privé et les chercheurs dans les secteurs clés.

Connaissances : étudier les pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel ainsi que leurs impacts respectifs, évaluer les impacts de la dispersion de substances dangereuses sur l'environnement naturel du détroit (cela pourrait déboucher sur une action au niveau international), développer les connaissances et analyser les flux économiques et sociaux entre les deux rives du détroit et développer des outils pour contrôler ces flux.

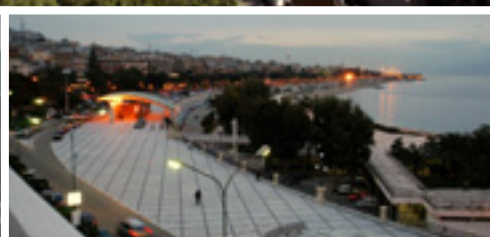
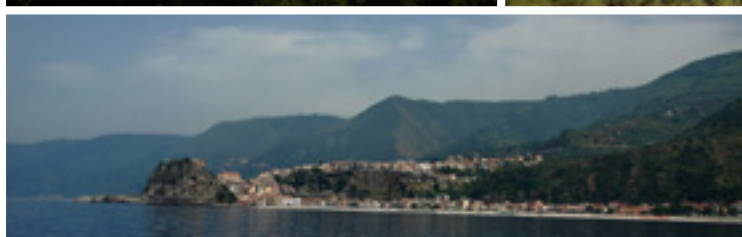
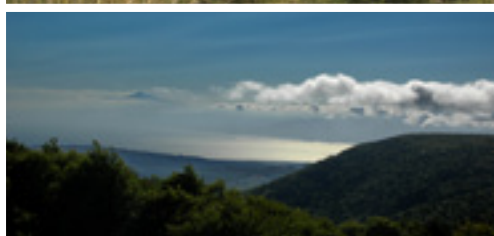
Actions : promouvoir les emplois et la formation, identifier les opportunités d'emploi lié à la gestion de la biodiversité et de l'environnement naturel avec des partenariats trans-frontaliers (par exemple dans le transport maritime, le tourisme, l'aménagement local, la pêche artisanale locale et l'agriculture), mettre en avant et valoriser l'identité culturelle du détroit pour développer de nouvelles opportunités, développer des stratégies et des actions communes en faveur du transport durable (et particulièrement le transport de marchandises par la route au sortir des ports de ferry), développer des actions communes et régulières de contrôle des activités de plaisance.



Détroit de Messine



Détroit de Messine



Caractéristiques du détroit

Au centre de la Méditerranée, le détroit de Messine relie la Sicile à l'Europe et fait le lien entre les pays afro-asiatiques du nord de l'Afrique et le Moyen-Orient. Historiquement, le détroit est une connexion entre l'Est et l'Ouest, le Nord et le Sud de la Méditerranée. Il est unique de par la forme de son paysage, l'idée que l'on s'en fait d'un territoire mythique et ses caractéristiques naturelles et historiques (thalassographique, sismique et biologique) qui en font un laboratoire scientifique inestimable. Les conditions hydrogéologiques y sont uniques et sa faune et sa flore sont également inégalées. À l'échelle internationale, sa position stratégique fait de ce détroit une plateforme logistique indispensable aux relations « local-mondial ». Les conditions géo-climatiques identiques de la Province de Messine et de la Province de Reggio de Calabre attirent de nombreux touristes et font de ces territoires des zones touristiques stratégiques du sud de l'Italie.

Partenaires impliqués

■ Province de Messine - Italie

La Province de Messine participe à la planification et à la programmation stratégique régionale y compris concernant la protection de l'environnement et la prévention des risques. Malheureusement, la Province de Messine a dû quitter le projet NOSTRA avant la fin.

Site internet www.provincia.messina.it

■ Province de Reggio de Calabre – Italie

La Province de Reggio de Calabre met en place des activités de planification pour la protection de l'environnement et la prévention des risques.

Site internet www.provincia.rc.it

Principales recommandations de l'étude de référence NOSTRA pour le détroit

Gouvernance :

- Création d'une entité unique pour la gestion du détroit (manque de lien entre la gestion maritime et la gestion terrestre).
- À travers le projet NOSTRA, l'UE pourrait aider en mettant en place une coordination au niveau local. Certaines démarches pourraient inclure une aide pour former les jeunes à prendre conscience que le patrimoine culturel et naturel est important et doit être développé et pour les aider à apporter aux collectivités locales leur regard neuf et différent.



PROVINCIA REGIONALE
DI MESSINA



Détroit du Kvarken



Détroit du Kvarken



Caractéristiques du détroit

La partie la plus étroite du Golfe de Botnie, entre la Suède et la Finlande, est appelée Kvarken. La distance d'une côte à l'autre est d'environ 80 km et entre les îles les plus reculées, seulement d'environ 25 km. Le Kvarken sépare la Baie de Botnie dans le Nord de la mer de Botnie dans le Sud et forme un seuil sous-marin peu profond dans le Golfe de Botnie. La région du Kvarken se compose des comtés d'Ostrobotnie, d'Ostrobotnie du sud et d'Ostrobotnie centrale en Finlande et du comté de Västerbotten et de la municipalité de Örnsköldsvik en Suède. On trouve du côté finlandais un important archipel comportant de nombreuses îles dont la plupart sont habitées. Le littoral et les côtes sont bas et le paysage de l'archipel évolue rapidement en raison de l'élévation de la terre : environ 8 mm par an. La partie continentale de l'Ostrobotnie est plate avec des petites rivières et un sol fertile. Sur le versant suédois, l'archipel est plus petit et les côtes plus abruptes, surtout dans la partie Sud du Västerbotten et à Örnsköldsvik dans la zone de la Haute Côte où l'archipel est différent de son équivalent finlandais. L'archipel du Kvarken et la Haute Côte de Suède forment un site transfrontière inscrit au patrimoine naturel mondial de l'UNESCO. Deux raisons expliquent ce statut UNESCO : les formations géologiques uniques du territoire et le fait que cette zone est un endroit privilégié (le meilleur au monde) pour assister à des soulèvements terrestres.

Partenaires impliqués

■ Conseil du Kvarken – Finlande/Suède

Le Conseil du Kvarken est une association de coopération transfrontalière binationale composée de collectivités régionales et municipales. Depuis sa création en 1972, le Conseil du Kvarken a réalisé plus d'une centaine de projets transfrontaliers dans les secteurs du tourisme, du transport, de la culture et de la protection de l'environnement.

Site internet www.kvarken.org

Principales recommandations de l'étude de référence NOSTRA pour le détroit

Gouvernance : les structures de gouvernance divergentes (centralisation contre décentralisation) des deux côtés du détroit peuvent donner aux collectivités régionales des deux pays l'occasion d'apprendre l'une de l'autre. Appuyer éventuellement l'implication du secteur privé.

Connaissances : améliorer le renforcement des capacités (équilibrer le partage des connaissances entre la Suède et la Finlande, rehausser le nombre d'experts techniques dans les collectivités régionales finlandaises...), mener des études propres au bassin, développer le partage des connaissances entre les chercheurs universitaires (des universités locales) et les fonctionnaires régionaux.

Actions : du côté finlandais, une collaboration intergouvernementale forte pour réagir aux problématiques de gestion marine côtière, une prise de décisions plus décentralisée du côté suédois pour permettre de réagir plus rapidement aux problématiques environnementales, développement de plans d'action et de conseils pour aider les entreprises à mieux comprendre leur dépendance à l'égard de la biodiversité marine et des écosystèmes, identifier de nouvelles opportunités d'emploi en lien avec la biodiversité et les écosystèmes, création d'une base de données commune sur la biodiversité marine.



Golfe de Finlande



Golfe de Finlande



Caractéristiques du détroit

Le Golfe de Finlande, bras le plus à l'est de la mer Baltique, s'étend de la Finlande (au nord) et l'Estonie (au sud) jusque St Pétersbourg en Russie. Les principales villes du Golfe sont entre autres Helsinki, Tallinn et St Pétersbourg. Le port de Tallinn (qui comprend les ports de Muuga et Paldiski) et le port d'Helsinki sont deux des ports les plus fréquentés de la mer Baltique. Les parties orientales du Golfe de Finlande appartiennent à la Russie, et quelques-uns des plus importants ports russes se trouvent près de St Pétersbourg. Le Golfe de Finlande est une voie et une zone maritime essentielle pour les régions de Harju (Estonie) et Uusimaa (Finlande), d'un point de vue économique, environnemental et social. Tous les ans, plus de 7,5 millions de personnes effectuent la traversée en ferry entre Helsinki et Tallinn. Le Golfe est habituellement gelé de fin novembre à fin avril et dispose d'une riche variété d'espèces aquatiques et terrestres.

Partenaires impliqués

■ Gouvernement du Comté d'Harju – Estonie

Le Gouvernement du Comté d'Harju (Harju County Government) est une collectivité régionale estonienne en charge de l'aménagement régional, du développement durable et équilibré et de la coopération au développement au niveau régional.

Site internet harju.maavalitsus.ee

■ Conseil Régional d'Uusimaa – Finlande

Le Conseil Régional d'Uusimaa est en charge des plans de développement régionaux et de la mise en œuvre d'actions stratégiques en collaboration avec les partenaires locaux publics et privés.

Site internet www.uudenmaanliitto.fi



Principales recommandations de l'étude de référence NOSTRA pour le détroit

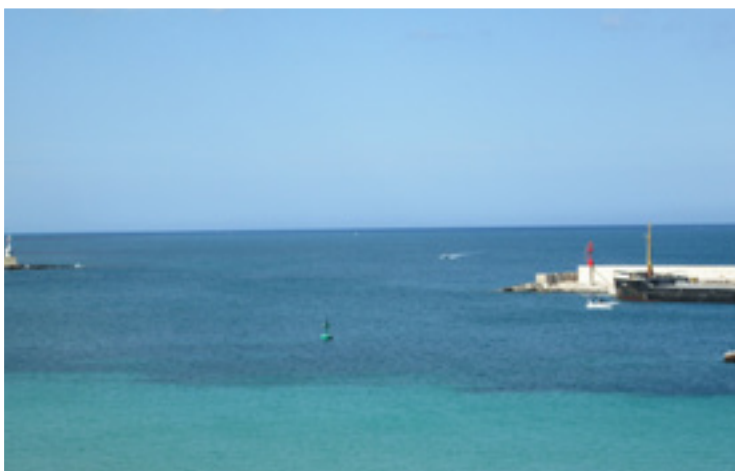
Gouvernance : création d'un Groupement Européen de Coopération Territoriale (G.E.C.T) pour la gestion et la mise en œuvre de projets de coopération territoriaux cofinancés par le FEDER (Fonds européen de développement régional) ou le FSE (Fond Social Européen), création de groupes de travail pour réunir des experts sur des sujets particuliers du côté finlandais, projets communs de planification de l'espace maritime.

Connaissances : améliorer la base de données estonienne des aires marines protégées à l'aide de travaux de recherche, encourager le partage de connaissances entre les deux côtés du Golfe par le développement, la mise à jour et le partage des connaissances transfrontalières communes sur la diversité marine et l'environnement (portail web), encourager le partage des connaissances avec les autres pays de la mer Baltique.

Actions : gestion maritime (développer un corridor logistique commun) pour améliorer l'infrastructure des zones logistiques et des ports, la préservation de la nature (en particulier les oiseaux migrateurs), les infrastructures de transport (une étude de faisabilité en vue d'une liaison fixe entre Helsinki et Tallinn est fortement recommandée).



Détroit d'Otrante



Détroit d'Otrante



Caractéristiques du détroit

Le détroit d'Otrante relie la mer Adriatique et la mer Ionienne et sépare l'Italie de l'Albanie. Sa largeur entre Kepi i Gjuhes, Karaburun en Albanie et Punta Palascia, à l'est de Salento en Italie est de moins de 72 kilomètres. Le détroit tient son nom de la ville italienne d'Otrante. Il a une position très stratégique et pendant des siècles il a été un élément clé du contrôle des flux de trafic de la Méditerranée à la mer Adriatique. De nombreux navires l'empruntent de manière légale ou illégale. Le secteur du tourisme a connu ces dernières années une croissance soutenue. La mer d'Otrante, parmi les plus propres d'Italie, abrite une multitude de poissons et la pêche y est largement pratiquée.

Partenaires impliqués

■ Province de Lecce – Italie

La Province de Lecce est l'autorité compétente en matière de développement économique, tourisme, aménagement territorial et transport.

Site internet www.provincia.le.it

■ Conseil Régional de Vlora – Albanie

Le Conseil Régional de Vlora est en charge des stratégies régionales pour le développement économique et la protection de l'environnement.

Site internet www.qarkuvlore.gov.al



Principales recommandations de l'étude de référence NOSTRA pour le détroit

Gouvernance : mettre en œuvre une structure unique qui pourrait représenter le détroit en donnant une perspective à long terme pour la coopération entre les pays de l'Adriatique, développer les outils de coopération au niveau de la région et de la province, clarifier la question de la gouvernance afin de prendre des décisions concernant les problématiques liées à la biodiversité, développer un réseau de partenaires représentant les institutions publiques, le secteur privé et les chercheurs dans les secteurs clés, développer la coopération entre l'Albanie et l'Italie dans le cadre d'initiatives techniques, développer une structure officielle pour travailler sur la responsabilité des partenaires en matière d'atteintes à la biodiversité dans les eaux internationales.

Connaissances : développer, mettre à jour et partager les connaissances transfrontalières communes sur la biodiversité et l'environnement naturel ainsi que les impacts des pressions naturelles et humaines sur ces derniers, déterminer les pressions responsables de l'érosion côtière et l'impact du trafic maritime sur les ressources naturelles, évaluer l'impact du tourisme sur l'environnement côtier et terrestre.

Actions : partager les expériences et bonnes pratiques entre les partenaires transfrontaliers, améliorer la promotion des emplois et formations et l'identification des opportunités d'emploi en lien avec la gestion intégrée de la biodiversité avec les partenaires transfrontaliers (en matière de transport maritime, tourisme, aménagement local, pêche et agriculture), travailler avec les collectivités locales dans les zones naturelles protégées afin d'en tirer des avantages pour le territoire et d'améliorer en même temps la préservation de la biodiversité.



Détroit de Fehmarn



Détroit de Fehmarn



Caractéristiques du détroit

Le détroit de Fehmarn (Fehmarn Belt) est le détroit qui relie la Baie de Kiel et la Baie de Mecklenburg dans la partie occidentale de la mer Baltique entre l'île allemande de Fehmarn et l'île danoise de Lolland. Le transport par ferry fait la jonction entre les ports de Puttgarden et Rødby sur les deux îles. Le détroit représente une zone de 18 km (10 milles marins) de large avec des profondeurs de 20 à 30 mètres. Les courants dans le détroit sont faibles et dépendent essentiellement des vents. Le détroit de Fehmarn est un point de passage essentiel pour le transport de passagers et de marchandises entre la Scandinavie et l'Europe du Nord. C'est également l'une des plus importantes routes maritimes entre la mer Baltique et l'Atlantique, à travers la Grande ceinture, où de grands transporteurs de containers et des pétroliers énormes doivent passer. Les gouvernements danois et allemand ont pour projet de construire un tunnel à travers le détroit pour le trafic commercial et privé. Le détroit de Fehmarn est géré par le Comité binational du Fehmarn Belt.

Partenaires impliqués

■ Région Zealand – Danemark

La Région Zealand est l'autorité locale danoise en charge de la planification locale des transports et de l'infrastructure.

Site internet www.regionsjaelland.dk

■ Comté d'Ostholstein – Allemagne

Le Comté d'Ostholstein est l'autorité allemande en charge du dialogue public transfrontalier concernant la gestion du Fehmarn Belt et des territoires contigus.

Site internet www.kreis-oh.de

Principales recommandations de l'étude de référence NOSTRA pour le détroit

Gouvernance : création d'un Groupement Européen de Coopération Territoriale (G.E.C.T.), rationalisation du nombre de structures de coopération (trop de structures de coopération transfrontalières).

Connaissances : nécessité d'accroître l'échange de connaissances par la coopération (en particulier sur la biodiversité), nécessité d'étudier systématiquement les différents facteurs qui impactent la biodiversité et les écosystèmes du territoire.

Actions : s'intéresser à la durabilité à long terme (utilisation durable des ressources de la biodiversité) qui pourrait être intégrée dans des plans de développement régionaux des deux côtés du détroit, nécessité de renforcer les mesures de préservation de la nature et de la biodiversité dans les deux régions (pourrait entraîner la création d'emplois verts et améliorer le niveau de vie local).



KREIS
OSTHOLSTEIN



Détroit de Sicile



Caractéristiques du détroit

Le détroit de Sicile sépare la Sicile et la Tunisie. L'île de Pantelleria se situe au milieu du détroit. Au point le plus étroit du détroit, entre le Cap Feto près de Mazara del Vallo et le Cap Bon près d'El Haouaria, le canal est large de 145 kilomètres environ. Ses courants profonds se déplacent d'Est en Ouest alors que ses courants de surface se déplacent dans la direction inverse. Cette circulation d'eau inhabituelle représente un intérêt pour les océanographes. Le détroit dispose d'un des plus importants patrimoines subaquatiques au monde. Il est aussi l'une des principales voies maritimes et l'une des zones de pêche les plus prisées de la mer Méditerranée. Le détroit est également la porte européenne vers le Maghreb et l'Afrique du Nord.

Partenaires impliqués

■ Province régionale de Trapani – Italie

La Province de Trapani est la côte sicilienne du détroit de Sicile. Elle met en place des programmes de coopération transfrontalière (recherche scientifique, environnement et culture).

Site internet www.provincia.trapani.it



Principales recommandations de l'étude de référence NOSTRA pour le détroit

Gouvernance : on observe un manque d'organisation et de mesures de coordination pour la gestion du financement public et privé. Dans ce contexte, la gestion intégrée (européenne) des détroits serait une solution envisageable. Néanmoins, la position spécifique du détroit (Italie-Afrique) et les relations tendues avec les autorités tunisiennes, très strictes lorsqu'il s'agit des zones maritimes nationales, sont de vraies problématiques de ce territoire notamment en ce qui concerne les pratiques de pêche puisque l'approche législative de l'UE et de la Tunisie quant à la pêche dans les zones maritimes internationales diffère. Des accords internationaux pourraient résoudre la situation et permettre une gestion intégrée mais ils sont pour le moment inexistantes. A un niveau plus local, ce sont les entités de certification environnementale pour les produits de la pêche et un réseau intégré de promotion du tourisme qui font défaut.



Delta du Danube



Delta du Danube



Caractéristiques du delta

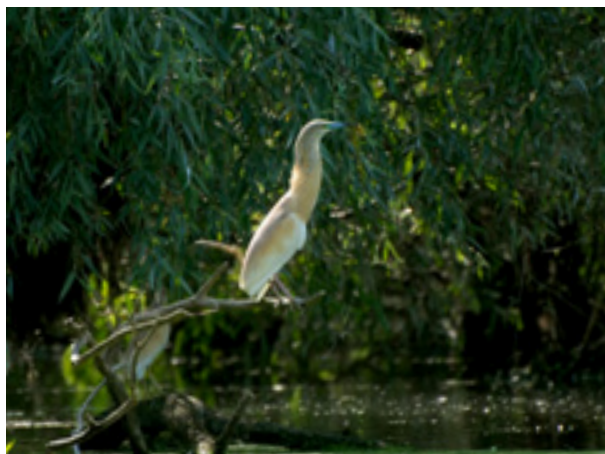
Le Delta du Danube (Delta Dunarii) est le delta le mieux préservé du continent. Il se situe dans la partie sud-est de l'Europe, à l'extrémité du fleuve Danube qui possède un bassin hydrographique de 817 700 km² (soit 8 % du continent). Le Delta du Danube se trouve principalement en Roumanie (comté de Tulcea). Sa partie nord, sur la rive gauche du bras de Chilia, se trouve quant à elle en Ukraine (Oblast d'Odessa). Les trois principaux bras du Delta du Danube sont : Chilia, Sulina et St-Georges (Sfântu Gheorghe). Aux embouchures de chaque bras de mer se forment progressivement des nouvelles terres alors que le delta s'élargit. Cette plaine alluviale plate couverte de zones humides et d'eau est le siège de 23 écosystèmes naturels et 7 écosystèmes anthropiques.

Partenaires impliqués

■ L'Institut national de recherche et de développement du Delta du Danube – Roumanie

L'Institut national de recherche et de développement du Delta du Danube (DDNI) bénéficie d'une grande expérience dans les domaines de la recherche et de la protection, de la préservation et dans la gestion du patrimoine naturel des zones géographiques vulnérables.

Site internet www.ddni.ro





Partie II

Les bonnes pratiques du projet NOSTRA

Une gouvernance conjointe

Pourquoi s'intéresser à la gouvernance transfrontalière ?

En grande partie des régions frontalières, les détroits possèdent de nombreuses caractéristiques qui leur sont propres. La problématique de la gouvernance est primordiale lorsqu'il est question des enjeux auxquels les détroits sont confrontés, particulièrement les enjeux environnementaux tels que la préservation de la biodiversité ou la protection du patrimoine naturel qui doivent être traités à grande échelle.

Comme le souligne l'étude de référence NOSTRA, l'absence de structure de gouvernance officielle ou de stratégie commune pour un détroit se ressent souvent lorsque les collectivités locales de chaque rive travaillent conjointement. Il faut prendre en considération les problématiques de gouvernance sous différents angles et à différents niveaux :

- Qui ? Coopération entre les collectivités locales transfrontalières, participation de sociétés privées ou d'organismes de recherche ou d'enseignement supérieur
- Quoi ? Structure de gouvernance officielle, coopération régulière informelle à travers des initiatives communes
- Comment ? Stratégie de développement commune, documents de planification communs.

Comment aborder la problématique de gouvernance conjointe des détroits ?

Lors des ateliers du projet NOSTRA, plusieurs bonnes pratiques liées aux problématiques de gouvernance ont été présentées. Toutes apportent une réponse aux problématiques locales mais elles sont également une source d'inspiration pour les détroits qui ne possèdent pas encore de structure de gouvernance transfrontalière officielle.

Le Conseil du Kvarken a été fondé par les collectivités locales de chaque rive (finlandaise et suédoise) du détroit du Kvarken en 1972. Il s'agit d'une organisation régionale transfrontalière avec des membres du conseil d'administration et du personnel originaires de chaque pays.

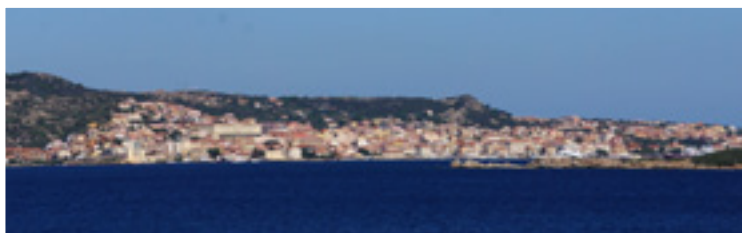
Le Comité du Fehmarn Belt coordonne la coopération du travail transfrontalier (danois-allemand) dans la région du Fehmarn Belt. Le comité se compose de politiciens et de représentants des autorités des municipalités et des comtés ainsi que des représentants d'organisations et d'associations. Le comité du Fehmarn Belt a pour objectif de faire de la région du Fehmarn Belt une destination sur l'axe de développement entre Copenhague/Malmö et Hambourg et d'assurer un processus intégré par des recommandations et un soutien aux activités transfrontalières.

Le Groupement Européen de Coopération Territoriale (G.E.C.T.) du Parc Marin International des Bouches de Bonifacio (P.M.I.B.B.) réunit l'Office de l'Environnement de la Corse (France) et le Parc National de l'Archipel de La Maddalena (Italie) au sein d'une organisation transfrontalière unique reconnue par la législation européenne.

L'Année du Golfe de Finlande est organisée par les collectivités locales de Finlande, d'Estonie et de Russie. Elle vise à chercher des solutions pour une exploitation durable de la mer à travers des efforts conjoints des trois pays et une collaboration active au sein des communautés scientifiques et décisionnelles et au sein de la société via un certain nombre d'événements.

Le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) est un partenariat entre une région européenne et une région d'un pays candidat qui vise à faciliter le développement (durable) des deux territoires. Il a été mis en œuvre entre les collectivités locales d'Italie et d'Albanie dans le détroit d'Otrante.

Les journées du Fehmarn Belt (Fehmarn Belt Days) sont un événement qui a pour objectif de créer des liens entre les rives allemande et danoise du détroit de Fehmarn. Elles visent également à identifier de nouvelles opportunités de coopération transfrontalière pour le détroit.



Le Conseil du Kvarken

- **Lieu** Détroit du Kvarken (Finlande/Suède)
- **Partenaire(s)** Conseil du Kvarken
- **Calendrier** depuis 1972
- **Financement** Conseil Nordique des Ministres, cotisations des membres



De quoi s'agit-il ?

Le Conseil du Kvarken est l'une des organisations frontalières officielles du Conseil Nordique des Ministres. Il regroupe plusieurs collectivités locales et territoriales : la municipalité d'Örnsköldsvik, la région de Västerbotten, Vaasa, Seinäjoki, Kokkola, Pietarsaari, les conseils régionaux de l'Ostrobotnie, de l'Ostrobotnie du sud et de l'Ostrobotnie centrale. Bien qu'elle soit enregistrée en Finlande, le personnel de cette organisation est finlandais et suédois. Le bureau compte 6 membres de chaque pays. La présidence du Conseil se fait à tour de rôle (tous les deux ans) entre Umeå et Vaasa. Le Conseil est financé par les cotisations des membres et les fonds provenant du Conseil Nordique des Ministres servent principalement au cofinancement de projets de coopération transfrontalière.

Origine

La communication et les relations transfrontalières ainsi que le commerce transfrontalier font depuis bien longtemps partie de l'histoire de la région du Kvarken, de même que son patrimoine culturel commun. Le Kvarken fait partie de l'un des sites du patrimoine naturel mondial de l'UNESCO transfrontière depuis 2000 (Haute Côte) et 2006 (archipel du Kvarken). Il est par conséquent logique d'intégrer la dimension transfrontalière au développement de la région.



Objectifs et mise en œuvre

Le Conseil du Kvarken travaille à l'intégration régionale et à la promotion de la coopération dans les secteurs publics et privés pour faire disparaître les obstacles frontaliers et développer les atouts du territoire. Le Conseil du Kvarken travaille actuellement sur la sécurisation et le développement du couloir de transport et de communications international E12 d'un côté à l'autre du détroit du Kvarken via le projet RTE-T pour l'alignement central du couloir de Botnie. Le Conseil du Kvarken aide également au développement de l'infrastructure régionale, au renforcement des entreprises et de l'enseignement supérieur de la région et au développement du tourisme et de la culture. Pour y parvenir, le Conseil développe le travail en réseau et les activités de lobbying, organise des conférences, mène des études, accorde des subventions de mobilité et fournit des services de traduction. Il aide également les organisations à engager des projets frontaliers régionaux.

Principaux facteurs de réussite

Le Conseil du Kvarken est considéré comme une bonne pratique car il implique les collectivités locales et régionales de chaque rive du détroit et encourage le développement transfrontalier et les projets de coopération. Il réfléchit actuellement à devenir un Groupement Européen de Coopération Territoriale (G.E.C.T) : ce serait le premier de l'Europe du Nord. Cette pratique pourrait s'appliquer à d'autres détroits afin d'améliorer la gouvernance conjointe et favoriser les projets communs au sein d'un détroit.



**KVARKENRÅDET
MERENKURKUN
NEUVOSTO**

Contact Mathias Lindström, Directeur général du Conseil du Kvarken, mathias.lindstrom@kvarken.org

Site internet www.kvarken.org

GECT de Bonifacio

- **Lieu** Déroit de Bonifacio (France/Italie)
- **Partenaire(s)** Office de l'Environnement de la Corse (O.E.C), Parc National de l'Archipel de La Maddalena (P.N.A.L.M.)
- **Calendrier** depuis 2012
- **Financement** Cotisations des membres (avec des contributions régionales, nationales et européennes)



De quoi s'agit-il ?

Un Groupement Européen de Coopération Territoriale (G.E.C.T) est depuis 2006 (règlement CE n°1082/2006) une structure transfrontalière avec une personnalité juridique qui œuvre pour la gestion d'un territoire international. Le G.E.C.T du Parc Marin International des Bouches de Bonifacio (G.E.C.T.-P.M.I.B.B.) réunit l'Office de l'Environnement de la Corse (France) et le Parc National de l'Archipel de La Maddalena (Italie) au sein d'une organisation transfrontalière unique reconnue par la législation européenne. Ce G.E.C.T se consacre principalement à la préservation, la gestion et l'utilisation du patrimoine culturel et naturel des Bouches de Bonifacio afin de mettre en œuvre une stratégie commune de développement durable du détroit.

Origine

Le Parc National de l'Archipel de La Maddalena (en Sardaigne) et la Réserve naturelle des Bouches de Bonifacio (en Corse) ont été créés respectivement en 1994 et 1999. L'idée de créer un parc marin international entre la Corse et la Sardaigne remonte aux années 1990. Dans le Protocole d'accord de 1993 entre la France et l'Italie se détachait une réelle volonté d'obtenir une reconnaissance internationale pour l'écologie unique de ce détroit.



Objectifs et mise en œuvre

L'objectif du G.E.C.T est de prendre en considération le détroit de Bonifacio en tant qu'unité fonctionnelle et d'améliorer les connaissances du détroit à cette échelle. Il permet aux problématiques d'être abordées à plus grande échelle et aide à trouver des solutions aux problématiques difficiles (trafic maritime, flux touristiques....) rencontrées de part et d'autre du détroit. Il aide entre autres à la mise en œuvre des mesures nécessaires au renforcement et à l'optimisation de la sécurité maritime du détroit. Le G.E.C.T est aussi la « voix » du détroit, il s'efforce d'obtenir la reconnaissance des préoccupations locales sur les scènes européenne et internationale. L'assemblée du G.E.C.T se compose de membres des deux institutions (8 votes chacun) et d'une présidence tournante (tous les 3 ans).

Principaux facteurs de réussite

Considéré comme une bonne pratique, le G.E.C.T.-P.M.I.B.B. implique des organisations publiques de chaque rive du détroit au sein d'une organisation unique avec une personnalité juridique. Il contribue à la bonne gestion et à la promotion du détroit.

Cette pratique pourrait s'appliquer à d'autres détroits afin d'améliorer la gouvernance conjointe et faciliter une vision et une stratégie communes. Au-delà des problématiques environnementales, il peut s'adapter à d'autres problématiques locales.



Contacts GianLuigi.Cancemi@oec.fr, g.urban@lamaddalena-park.org

Site internet www.pmibb.com

2014, l'année du Golfe de Finlande

- **Lieu** Golfe de Finlande (Finlande/Estonie)
- **Partenaire(s)** Gouvernement du Comté d'Harju, Conseil Régional d'Uusimaa
- **Calendrier** 2012-15
- **Financement** Participation des partenaires et financement de quelques projets par l'Etat (Ministère des Affaires Étrangères et Ministère de l'Environnement, etc.)



De quoi s'agit-il ?

2014, l'année du Golfe de Finlande est co-organisée par les Ministères de l'Environnement finlandais (partenaire principal), estonien et russe, à travers un comité de pilotage international, des groupes de pilotage nationaux et un réseau de villes, instituts de recherche, organisations non gouvernementales, fondations et sociétés privées. Les présidents de la République de Finlande, de la Fédération de Russie et de la République d'Estonie sont les mécènes de l'année du Golfe de Finlande 2014. Il s'agit d'un regroupement d'experts, décideurs et citoyens finlandais, estoniens et russes dans le but de trouver des solutions pour une utilisation durable du Golfe de Finlande. Cet effort conjoint des trois pays permet d'analyser la situation écologique du Golfe.

Origine

L'année du Golfe de Finlande répond à la nécessité d'avoir des données scientifiques précises sur la situation écologique du Golfe afin de mettre en œuvre des actions ciblées et rentables pour stopper la détérioration de ce dernier. La première Année du Golfe de Finlande a eu lieu en 1996 et s'adressait essentiellement aux scientifiques.



Objectifs et mise en œuvre

Grâce aux efforts conjoints de la Finlande, de l'Estonie et de la Russie, l'année du Golfe de Finlande permet d'évaluer en détail la situation écologique du Golfe en fournissant des informations actualisées. Ces dernières serviront de support à la prise de décisions pour l'écosystème et à la sensibilisation du public à travers des événements et une visibilité médiatique. Une plus grande coopération internationale est donc nécessaire, tout comme l'engagement de nombreux partenaires allant des pouvoirs publics aux sociétés privées en passant par le grand public.

Des projets de recherche et des forums scientifiques sont organisés dans ce but dans les trois pays. Des événements publics sont prévus afin de gagner en visibilité aux niveaux national et international. L'un des principaux points est l'éducation avec des cours pour les élèves et les étudiants mais également avec des séminaires sur-mesure destinés aux politiciens et aux décideurs.

Principaux facteurs de réussite

L'année du Golfe de Finlande est un bon exemple de gouvernance transfrontalière : elle implique non seulement les autorités nationales et locales mais également des chercheurs, des personnes du secteur privé ainsi que le grand public. Fait particulièrement intéressant : cela devrait aboutir à la Déclaration du Golfe de Finlande, un accord politique entre les ministères des trois pays concernant les mesures les plus importantes à mettre en œuvre afin d'améliorer la situation du Golfe.

Cette pratique pourrait être mise en place dans d'autres détroits afin de créer un réseau de partenaires représentant les institutions publiques, le secteur privé et les chercheurs dans des secteurs clés. Cela pourrait faciliter la vision commune d'un détroit et les actions en faveur de son développement durable.

Contact Kai Myrberg, Institut finlandais de l'environnement (Finnish Environment Institute)

Site internet www.gof2014.fi

Les journées du Fehmarn Belt (Fehmarn Belt Days) 2014

- **Lieu** Détroit de Fehmarn (Allemagne/Danemark)
- **Partenaire(s)** Région Zealand, Comté d'Ostholstein
- **Calendrier** 2014
- **Financement** Participation des partenaires et sponsors



De quoi s'agit-il ?

Événement se déroulant sur trois jours, les Fehmarn Belt Days sont une plateforme pour les participants des régions transfrontalières du détroit de Fehmarn. Plusieurs partenaires organisent conjointement les Fehmarn Belt Days : Femern A/S (qui s'occupe de la préparation, de la recherche et de la planification pour la mise en place d'une liaison fixe dans le détroit), STRING (Région de Scanie, Région de Copenhague, ville de Copenhague, Région Zealand, le Schleswig Holstein, Hambourg), le Comité du Fehmarn Belt, le Fehmarn Belt Business Council (FBBC), le Ministère danois du Logement, des Affaires urbaines et rurales, le Forum du Développement de la Baltique.

Les Fehmarn Belt Days 2014, qui sont consacrés à « la création de liens », auront lieu à Copenhague du 30 septembre au 2 octobre 2014.

Origine

La région du Fehmarn Belt comprend le nord de l'Allemagne, la partie est du Danemark et le sud de la Suède. Cette région en développement a pour projet la construction d'une liaison fixe dans le détroit de Fehmarn afin d'améliorer l'accès aux zones urbaines de la région et permettre à cette dernière de se développer, croître et prospérer. La population souhaite voir se développer un marché du travail commun grâce à l'action conjointe des trois pays (sondage 2012). Il y a également une



nécessité d'inscrire le développement régional du Fehmarn Belt à l'ordre du jour des agendas public et politique.

Objectifs et mise en œuvre

Les Fehmarn Belt Days ont pour objectif l'échange d'idées et d'expériences entre les partenaires de la région et au-delà grâce à la participation de représentants de l'industrie, du tourisme, du commerce, ainsi que des représentants du monde politique, de la société civile et des étudiants. Il s'agit d'une occasion unique d'aborder les problématiques clés, de développer la collaboration transfrontalière et de profiter des opportunités de croissance de la région. Les conférences et événements organisés lors des Fehmarn Belt Days abordent de nombreux sujets tels que les infrastructures, le tourisme, le commerce, le marché du travail, les transports et la logistique, l'éducation et la recherche. Chaque partenaire organise un événement et prend en charge les coûts afférents à ce dernier.

Principaux facteurs de réussite

Les Fehmarn Belt Days sont un bon exemple de gouvernance transfrontalière : des personnes du monde économique, de la recherche, du monde politique, etc. sont associées au sein d'une structure flexible. Cet événement peut faire émerger un sentiment d'appartenance à une région transfrontalière en développement.

Cette pratique pourrait être mise en place dans d'autres détroits afin de créer un réseau de partenaires et de faire émerger un sentiment d'appartenance à une région transfrontalière.

Site internet www.fehmarnbeltdays.com

Les paysages marins et la planification de l'espace maritime



Pourquoi s'intéresser aux paysages marins et à la planification de l'espace maritime ?

Les détroits sont des territoires qui allient souvent un environnement incroyablement riche à une forte activité humaine et un important trafic. L'une des problématiques essentielles est d'associer la préservation de l'environnement, la qualité de vie des habitants et le développement économique. Cela est d'autant plus vrai dans les régions transfrontalières où une petite portion de mer est soumise à l'influence et subit les activités de plusieurs pays.

Une des solutions est la planification de l'espace maritime que ce soit d'un côté du détroit ou, dans l'idéal, sur les deux rives. Cela peut permettre une gestion intégrée des ressources du détroit grâce à une vraie stratégie (conjointe) de développement et de préservation de la biodiversité et du patrimoine naturel.

Les paysages marins sont un autre élément important à prendre en compte : ils ne représentent pas simplement des habitats spécifiques ou une ressource essentielle pour certaines activités économiques telles que le tourisme. Ils sont également un élément clé pour le sentiment d'appartenance à un territoire en particulier. L'inscription au Patrimoine Mondial de l'Unesco du détroit du Kvarken illustre bien le fait qu'un paysage unique peut aussi contribuer à la réputation internationale d'un détroit.

Comment aborder la problématique des fortes concentrations d'activités et la préservation de l'environnement dans les détroits ?

Pendant les ateliers du projet NOSTRA, deux exemples ont permis d'illustrer la pertinence de la planification de l'espace maritime dans les territoires des détroits.

Des processus **d'évaluation des caractéristiques du paysage marin et de planification de l'espace maritime** ont été mis en œuvre dans le Kent afin de répondre à l'utilisation intensive de l'espace maritime et de ses ressources, qui influe sur la durabilité de l'environnement maritime. L'Organisation de Gestion Marine (Marine Management Organisation - MMO) a été chargée de mettre en place des « plans maritimes », en intégrant une approche stratégique avec des objectifs environnementaux, économiques et sociaux. De plus, des travaux de caractérisation des paysages côtiers du sud de l'Angleterre sont en cours dans le but d'éclairer la prise de décisions pour les projets de développement maritimes et côtiers et de saisir la valeur unique du paysage du détroit.

Une **planification de l'espace maritime** a été mise en place dans le Golfe de Finlande par HELCOM et VASAB. L'objectif est de tendre vers le développement durable du territoire de la mer Baltique en équilibrant l'utilisation des ressources et la protection du patrimoine naturel unique. L'idée est de considérer conjointement la manière dont les différentes activités (tourisme, défense côtière, ports, transport maritime, activités militaires, extraction de pétrole/gaz, pêche, etc.) peuvent coexister dans une petite zone bordant neuf pays.



Évaluation des caractéristiques des paysages marins (SCA) et planification de l'espace maritime

- **Lieu** Déroit du Pas de Calais (côté anglais)
- **Partenaire(s)** Kent County Council
- **Calendrier** Étude pilote du côté anglais du déroit en 2013, complétée en 2014 du côté français grâce à NOSTRA
- **Financement** Gouvernement britannique pour les travaux stratégiques sur le paysage dans le cadre des plans maritimes et financement INTERREG pour le déroit du Pas de Calais



De quoi s'agit-il ?

S'appuyant sur l'Évaluation des caractéristiques du paysage (Landscape Character Assessment ou LCA) au Royaume-Uni, l'évaluation SCA est sur le point d'être intégrée aux tout premiers plans maritimes, qui sont en cours de rédaction au Royaume-Uni conformément à la loi britannique de 2009 relative à l'accès aux zones maritimes et côtières. Utilisant un large éventail de données, l'approche axée sur les paysages marins peut contribuer à identifier les caractéristiques naturelles, culturelles et esthétiques d'une zone afin d'aider à élaborer des politiques et prendre des décisions en étant mieux informé. Il existe 11 zones de plans maritimes en Angleterre, l'objectif étant que les plans soient tous effectifs en 2021. Ils serviront de base à la prise de décisions et à la délivrance d'agréments dans ces zones.

L'approche des paysages marins est un élément important des plans maritimes. Elle apporte une participation démocratique clé sur la perception et l'appréciation de l'environnement maritime par la population.

Origine

Au Royaume-Uni, la loi relative à l'accès aux zones maritimes et côtières (Marine and Coastal Access Act - MCAA) sert de base au système de planification de l'espace maritime. La déclaration de politique maritime (Marine Policy Statement - MPS) sert quant à elle de cadre pour les plans maritimes et la prise de décisions. Les plans maritimes convertissent la déclaration de politique maritime en guide détaillé des types de politiques et aménagements pour chaque zone disposant d'un plan maritime. Dans le sud de l'Angleterre, les zones disposant d'un plan maritime jouent un rôle important dans ce processus de planification. Elles ont été choisies pour la superficie de leur zone de pêche (crustacés en particulier), la taille de leur port et l'importance du transport maritime, pour leur forte proportion d'aires marines protégées et pour leur activité touristique (ports de plaisance, etc.).

Objectifs et mise en œuvre

Depuis sa création en 2009, l'Organisation de Gestion Marine (Marine Management Organisation - MMO) est, entre autres, en charge de la mise en œuvre d'un nouveau système de planification de l'espace maritime pour gérer l'utilisation croissante

de l'espace et des ressources maritimes qui ont un impact sur la durabilité de l'environnement maritime. De nombreux acteurs prennent part à ce processus à différents niveaux (local, régional, national et même international). Les documents de planification territoriale doivent être pris en compte lorsqu'ils traitent de problématiques maritimes. Le Portail de la Planification Maritime est un outil en ligne qui permet aux participants d'interagir avec le processus de planification.

Les travaux sur les paysages marins vont contribuer à l'élaboration de politiques au sein des plans maritimes.

L'étude SCA complétée dans le cadre de NOSTRA sera également utilisée par l'Organisation de Gestion Marine (Marine Management Organisation - MMO). Elle servira d'exemple plus détaillé de l'intégration d'un SCA dans des travaux stratégiques plus approfondis sur le paysage et permettra d'examiner l'importance des travaux transfrontaliers dans le cadre de la planification maritime.

Principaux facteurs de réussite

Les plans maritimes britanniques sont de bons exemples de stratégie de planification de l'espace maritime car ils prennent en considération les aspects économiques, sociaux et environnementaux des zones maritimes. Il serait intéressant de mettre en place de telles politiques à l'échelle transfrontalière. Les plans maritimes et le SCA contribuent à une meilleure connaissance des zones maritimes et côtières et peuvent être utilisés dans d'autres détroits. Ils sont donc tous deux considérés comme des bonnes pratiques. Le SCA est particulièrement intéressant de par sa contribution à la compréhension globale des zones côtières (pas seulement technique mais également sensible). Il contribue à la reconnaissance du patrimoine culturel et naturel du déroit du Pas de Calais et sa mise en place est en cours du côté français.

Contacts Chris Drake, KCC, chris.drake@kent.gov.uk
David Hutchinson, MMO, david.hutchinson@marinemanagement.org.uk

Sites internet

- > planningportal.marinemanagement.org.uk
- > www.nostraproject.eu/News/NOSTRA-Workshop-n-1-Seascapes-Report-Available

Un tourisme durable

Pourquoi s'intéresser au tourisme durable ?

En raison de leurs paysages inhabituels et de leur richesse environnementale, les détroits sont souvent des zones attractives pour les touristes. Toute la difficulté vient donc de permettre le développement économique du territoire à travers le tourisme sans compromettre la biodiversité et le patrimoine naturel qui sont des ressources très précieuses. L'idée est que la fragilité des territoires ne doit pas empêcher le tourisme dans les détroits mais qu'il faut contrôler les flux touristiques et encourager les comportements respectueux de l'environnement auprès des touristes. En effet, même si cela peut limiter les bénéfices liés au tourisme à court terme, cela assure une viabilité à long terme des activités touristiques. De même, cela contribue à la protection des ressources naturelles, sources de l'attrait des touristes, que ce soit une faune et une flore particulières, la qualité des eaux de mer ou la beauté des paysages marins.

Comment aborder la problématique du tourisme et de la protection environnementale dans les détroits ?

Lors des ateliers du projet NOSTRA, plusieurs exemples de stratégies en faveur d'un tourisme respectueux de l'environnement ont été présentés.

CAST (Actions côtières pour un tourisme durable) est un projet INTERREG IVA entre le Nord de la France, la Belgique et le Sud de l'Angleterre. Il allie des activités innovantes pour stimuler le tourisme côtier et changer l'image des littoraux grâce à l'identification de nouvelles façons d'attirer et retenir les touristes et pour garantir un tourisme durable.

GREET (Créer une nouvelle destination touristique) est un autre projet transfrontalier du détroit du Pas de Calais. Son objectif est d'apporter une réponse aux problématiques liées au développement de l'économie touristique (le développement des compétences, la reconnaissance des atouts culturels, la rétention des visiteurs) à travers, en particulier, la promotion d'une destination unique composée de deux pays et l'opportunité des Jeux Olympiques et Paralympiques de Londres de 2012 qui s'offre au territoire.

Friendly Islands Route (FIR) est un projet né de la nécessité de relier différents services pour se donner les moyens d'attirer les touristes sur les littoraux et les petites îles du Golfe de Finlande. Des études ont permis de cartographier les besoins et les déficits afin d'améliorer l'offre. Une brochure reprenant l'ensemble des services proposés dans les ports d'attache a été publiée.

Une gestion conjointe du trafic et du tourisme maritimes a été développée sous l'égide du G.E.C.T (Groupement Européen de Coopération Territoriale) du Parc Marin International des Bouches de Bonifacio. Plusieurs actions ont été mises en œuvre afin de minimiser l'impact de l'ancrage sur les habitats des espèces protégées : l'interdiction du mouillage dans les zones fragiles, l'installation de bouées d'amarrage et une équipe transfrontalière à l'essai pour la surveillance maritime de la zone.

La gestion du tourisme dans une réserve de biosphère était un enjeu pour l'Autorité de la Réserve de Biosphère du Delta du Danube (Danube Delta Biosphere Reserve Authority - DDBRA) après le classement du delta. En partenariat avec les voyageurs, la DDBRA a établi 24 circuits touristiques (15 d'entre eux concernent des voies navigables) afin de restreindre les zones destinées au tourisme et minimiser l'impact environnemental de ces activités.

Le développement d'une économie touristique dans la région de Salento a été encouragé grâce aux actions menées par la Province de Lecce qui a établi un certain nombre de projets destinés à développer le tourisme et la culture à la fois d'un point de vue territorial (en développant en particulier le patrimoine rural) et sectoriel.

Le patrimoine mondial de l'UNESCO de l'archipel du Kvarken a été mis en valeur par l'utilisation du récit afin de pallier au manque de ressources touristiques (événements, guides etc.). Un projet LEADER a été établi par les municipalités de Korsnäs et Malax, avec un chef de projet en charge du dialogue avec les entreprises et les collectivités locales, les ONG et également les écoles. Comme point de départ, le chef de projet a utilisé un très vieux livre (1894) racontant l'histoire d'un gardien de phare défendant son phare contre les Russes à la fin du XVIII^{ème} siècle. Ce livre a servi de base à l'utilisation du récit comme un révélateur de l'histoire et de la culture locale pour les groupes touristiques, en particulier par le biais de sentiers pédestres menant à une reproduction miniature du phare où, surplombant la mer, les touristes écoutent l'histoire romancée du gardien de phare. Le chef de projet a été fait Ambassadeur du patrimoine mondial de l'archipel de Kvarken.

CAST (Actions côtières sur le tourisme durable)

- **Lieu** Détroit du Pas de Calais (France/Royaume-Uni)
- **Partenaire(s)** Kent County Council, Conseil général du Pas-de-Calais
- **Calendrier** 2010-2014
- **Financement** INTERREG IVA et les partenaires du projet



De quoi s'agit-il ?

CAST est un projet transfrontalier du programme INTERREG IVA des 2 mers. Ce projet consiste en un certain nombre d'activités innovantes visant à intensifier le tourisme côtier en identifiant de nouvelles opportunités pour attirer et retenir les touristes et améliorer les produits et les services tout en garantissant la durabilité de cette activité économique importante.

Origine

Le Kent, le Pas-de-Calais et la Flandre occidentale font face aux mêmes problématiques concernant le tourisme côtier, en déclin malgré sa grande valeur aux niveaux européen et international. Ils sont par conséquent en quête de solutions communes.

Objectifs et mise en œuvre

Le premier objectif du projet CAST est d'être à l'origine d'un nouveau programme innovant de changement pour influencer sur le développement futur des atouts du littoral en identifiant les infrastructures et les principaux produits touristiques du territoire transfrontalier afin d'éviter son déclin. Le second objectif consiste à changer la vision du littoral en améliorant son image et en développant de manière collective de nouveaux groupes cibles, afin d'augmenter les dépenses au sein de la zone des 2 mers, et en communiquant avec eux par divers biais en utilisant les nouvelles technologies. Enfin, un dernier objectif consiste à impliquer la population locale dans l'élaboration du futur développement de l'économie touristique, et en particulier les jeunes à travers les établissements scolaires, les riverains, les propriétaires de résidences secondaires et les entreprises. Dans l'optique de développer un tourisme durable, le projet est en quête d'améliorations concernant la qualité des produits, la communication, le marketing et la recherche et développement.

Principaux facteurs de réussite

Considéré comme une bonne pratique, le projet CAST profite aux institutions locales (meilleur aperçu de la situation actuelle leur permettant de prévoir des investissements plus spécifiques), aux entreprises de tourisme (davantage de motivation pour travailler sur les problématiques liées à la qualité), à la population locale (apprécie une infrastructure de meilleure qualité et s'engage davantage dans le développement du territoire) et aux visiteurs (apprécient un environnement mis en valeur et un accueil de qualité). Ce projet contribue à la compétitivité du territoire transfrontalier tout en respectant l'environnement naturel.

Cette pratique pourrait s'appliquer à d'autres détroits confrontés à des problématiques spécifiques liées au tourisme et qui voudraient y répondre de part et d'autre du détroit.



Contacts Visit Kent, enquiries@visitkent.co.uk, et Pas-de-Calais Tourisme, accueil@pas-de-calais.com

Site internet

www.visitkent.co.uk and www.pas-de-calais-tourisme.com

Friendly Islands Route (FIR)

- **Lieu** Golfe de Finlande (Finlande/Estonie)
- **Partenaire(s)** Conseil régional d'Uusimaa et le gouvernement du comté de Harju
- **Calendrier** 2008-2011
- **Financement** Financement national et INTERREG IVA Baltique centrale



De quoi s'agit-il ?

Le projet Friendly Islands Route venait de la nécessité de relier les différents services touristiques pour rendre le territoire plus attractif. Ce projet prenait en considération l'histoire, l'individualité et l'environnement naturel des îles.

Origine

De nombreux petits ports du Golfe de Finlande manquaient de services bien organisés et de qualité et aucun lien n'existait entre les activités touristiques du territoire. Il fallait relier les différents services pour constituer une gamme de services en mesure d'attirer les touristes.

Objectifs et mise en œuvre

Le projet avait pour objectifs de faciliter les voyages sur les zones côtières et les îles plus petites du Golfe de Finlande et de rendre le territoire plus attractif pour les touristes. Le projet FIR mettait en valeur les voyages vers les zones côtières et les îles plus petites de l'Estonie et de la Finlande. En se basant sur la situation des routes existantes (via une cartographie des données sur les routes et les services existants), le projet a fait des propositions d'améliorations. Des enquêtes et des études concernant l'accessibilité à et les informations sur l'archipel et les îles ont été faites. Le projet concernait aussi bien le secteur public que le secteur privé. Tout ceci a contribué à la publication d'une brochure attrayante remplie d'informations contenant entre autres des cartes, des sites et des services des ports hôtes de la zone côtière. Cette brochure est actualisée chaque année.

Principaux facteurs de réussite

Considéré comme une bonne pratique, ce projet a aidé au développement du tourisme dans le Golfe de Finlande (identification des besoins et des déficits) et contribué au renforcement de son identité. En effet, le littoral de la mer Baltique est très peuplé et tout au long de l'histoire, la mer et la côte ont servi de ressources aux différentes activités de la population (pêche, navigation, tourisme, industrie etc.).



Contact Cursor Oy, P.O. Box 14, FI-48601 Kotka, Finlande, info@cursor.fi

Site internet <http://fir.viimsi.ee>

Développement d'une économie touristique dans la région de Salento

- **Lieu** Détroit d'Otrante (Italie)
- **Partenaire(s)** Province de Lecce
- **Calendrier** depuis 2000
- **Financement** Régional, LEADER, FEDER



De quoi s'agit-il ?

La Province de Lecce a élaboré une stratégie pour le développement de l'économie touristique sous la forme de projets visant à développer le tourisme et la culture sur le territoire régional sous un angle territorial (en particulier la mise en évidence du patrimoine rural) et thématique (ressources environnementales et culturelles). Elle a également collaboré à des documents stratégiques tels que les plans de développement local de la Province de Lecce, dont l'un des objectifs est le développement d'activités non agricoles et l'incitation aux activités touristiques.

Origine

Le territoire possède de nombreux atouts touristiques tels que son patrimoine naturel et culturel et ses installations touristiques. Au cours des dix dernières années le nombre de touristes et de nuits passées sur le territoire a augmenté.

Objectifs et mise en œuvre

Les objectifs sont nombreux, en particulier le souhait de renforcer l'attraction touristique du territoire par l'intermédiaire d'un programme intégré de promotion et de valorisation de son image auprès de la clientèle étrangère. Ce programme incite à l'adaptation saisonnière, à une meilleure appréciation des impacts environnementaux, à davantage de profit pour les entreprises touristiques, au développement économique résultant, à l'investissement de la communauté locale etc. Cela prend la forme de projets stratégiques tels que la création de circuits touristiques. Cela comprend également la valorisation du patrimoine culturel, la participation des secteurs public et privé, un système de labellisation, la mise en réseau des ressources régionales et le développement d'un secteur agro-alimentaire et d'industries manufacturières. Des Systèmes Culturels et Environnementaux (SAC) ont été mis en œuvre au niveau territorial pour une gestion intégrée efficace.

Principaux facteurs de réussite

La pratique développée dans la Province de Lecce s'avère intéressante puisqu'elle constitue une stratégie globale pour le développement du tourisme en tant que force économique durable. Elle met en valeur plusieurs thématiques et objectifs territoriaux et des projets ciblés sont mis en œuvre pour répondre à ces objectifs.



Contacts

Office du tourisme et du marketing, turismo@provincia.le.it
Bureau des politiques communautaires,
Politiche.ue@provincia.le.it

Site internet www.provincia.le.it

Un transport durable

Pourquoi s'intéresser au transport durable ?

Les détroits sont des bras de mer entre deux pays. Ils sont ainsi des voies de communication primordiales. La plupart des détroits NOSTRA sont confrontés à un trafic important, maritime ou terrestre, concentré dans un espace compact et donc plus vulnérable. Ce trafic est source de pollution (atmosphérique, aquatique, sonore, etc.) et menace la biodiversité. Cette pollution est dangereuse pour l'environnement et la qualité de vie sur les côtes et dans l'arrière-pays.

Il est donc important d'envisager de nouvelles solutions de transport plus respectueuses de l'environnement sans compromettre le développement économique des régions qui bordent le détroit : modes de transport alternatifs, amélioration des technologies de transport, couloirs logistiques verts, etc.

Comment aborder les besoins en transport dans les détroits de manière plus durable ?

Plusieurs exemples de solutions de transport innovantes et plus respectueuses de l'environnement ont été présentées durant les ateliers du projet NOSTRA.

Le Green STRING Corridor apporte une réponse à la problématique de l'augmentation du trafic et de ses effets négatifs, sans pénaliser la croissance économique. Ce projet INTERREG IVA a pour but de créer un corridor ferroviaire entre Hambourg (Allemagne) et Öresund (Suède) afin de permettre un transfert modal. De plus, le projet vise à réduire les émissions de CO₂ à travers l'utilisation de nouveaux carburants et de technologies sans émissions de CO₂. Les partenaires impliqués ont l'intention de créer un véritable carrefour logistique entre la Scandinavie et l'Europe continentale, notamment en tirant pleinement profit de l'ouverture prévue du tunnel de Fehmarn Belt en 2021.

Les bateaux sûrs et écologiques présentés par le partenaire roumain du projet NOSTRA sont une seconde solution. Compte tenu de la pollution engendrée par les bateaux, que ce soit lorsqu'ils naviguent (pollution aquatique, atmosphérique et sonore, accidents, etc.) ou au cours de leur processus de recyclage, l'idée est de concevoir des navires plus écologiques

et sûrs, par exemple au moyen d'une double coque plus résistante aux chocs. Une diminution de la consommation d'énergie (optimisation de la forme de la coque, nouveau système de propulsion, récupération d'énergie et utilisation d'énergies renouvelables), une réduction de leur vitesse et/ou une augmentation de leur capacité peuvent permettre de limiter les émissions des bateaux.

Le projet de tunnel du Fehmarn Belt est né de la volonté d'accroître les échanges économiques et d'encourager le développement économique de la région. En 2011 il a été décidé de construire un tunnel sous-marin de 19 km de long afin de créer une liaison fixe entre les deux rives du détroit et de diminuer les pressions environnementales dues à la navigation.

La mise en service de ferries écologiques a été proposée comme solution alternative au tunnel par la société dano-germanique Scandlines, opérateur de ferry en mer Baltique. Un programme pilote financé par un investissement privé a été développé devant ainsi les futures réglementations. Ce programme vise à transformer les bateaux en ferries « zéro émission » grâce à l'utilisation d'une propulsion hybride (réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ d'au moins 20 %) et à l'installation de filtres dans les tuyaux d'échappement.

Le "Corridor logistique vert" botnien ("Green Logistic Corridor") est un projet transnational impliquant de nombreux partenaires publics et privés. Son but est de développer l'infrastructure et les connections du corridor logistique existant afin de répondre aux besoins urgents d'amélioration du système et de trouver des solutions de transport de marchandises plus durables et respectueuses de l'environnement notamment au travers de l'intermodalité et du développement du trafic ferroviaire. L'idée est d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure existante (avec une approche transnationale) et d'identifier les améliorations nécessaires pour l'infrastructure et toutes les chaînes logistiques scandinaves.

Des scénarios de développement et de transport ont été mis au point dans le Golfe de Finlande afin de permettre aux promoteurs locaux et régionaux de disposer des données et analyses nécessaires à un travail commun sur le transport et la planification urbaine des villes jumelles, Helsinki et Tallinn, grâce à la recherche universitaire et à des partenaires des secteurs publics et privés. Plusieurs scénarios sur la faisabilité de systèmes de transport et leur impact sur la compétitivité



de la région ont été mis au point. Ils sont accompagnés de la feuille de route à suivre pour aboutir à plusieurs projets stratégiques communs. Une attention particulière a été apportée aux problématiques du développement durable, des impacts socio-culturels de l'initiative d'intégration régionale, de la compétitivité du territoire et de son développement économique.

Le « corridor logistique nordique » ("Nordic Logistic Corridor") est un projet de coopération qui vise à améliorer les connections est-ouest dans la partie nord de la Baltique en associant des stratégies de développement locale et régionale concernant la problématique transport et logistique. Ce corridor est un lien intermodal permettant le transport de marchandises et de passagers à travers le détroit du Kvarken. Il s'agit d'une alternative au réseau ferré ou routier qui contourne le Golfe de Botnie (plus long de plusieurs centaines de kilomètres).

Une stratégie de mobilité durable a été développée par le Conseil général du Pas-de-Calais grâce à son Schéma Directeur Départemental de la mobilité. Ce schéma est destiné à servir de guide stratégique pour le transport durable et la

mobilité. Quatre objectifs sont mis en valeur : promouvoir la mobilité durable pour tous, développer l'intermodalité et des systèmes de transport efficaces, proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture partout où c'est possible et placer la mobilité au service de l'excellence territoriale du Pas-de-Calais.

Un système de récompenses pour une navigation durable a été mis en place dans le détroit de Bonifacio. Des récompenses environnementales sont accordées aux bateaux qui répondent à un certain nombre d'exigences environnementales. Ainsi, les propriétaires de voiliers bénéficient de 40 % de réduction sur leur permis, les bateaux équipés de réservoir de rétention des eaux usées peuvent continuer à mouiller après le coucher du soleil dans certaines zones et les petites embarcations peuvent naviguer près de la côte. De plus, le G.E.C.T du Parc Marin International des Bouches de Bonifacio envisage d'organiser des événements pour promouvoir cette politique et de mener des campagnes de sensibilisation afin d'encourager une conduite respectueuse de l'environnement.

Tunnel du Fehmarn Belt

- **Lieu** Détroit de Fehmarn (Allemagne/Danemark)
- **Partenaire(s)** Région Zealand, Comté d'Ostholstein
- **Calendrier** 2008-2021 et au-delà
- **Financement** prêts garantis par l'Etat danois, fonds publics allemands et danois des deux côtés, financement européen (RTE-T)



De quoi s'agit-il ?

Suite à un accord entre les autorités danoises et allemandes en 2008, la construction d'un tunnel immergé de 19 km de long a été décidée en 2011 afin de relier les deux rives du détroit. Le tunnel n'aura aucun impact durable sur l'environnement (étude 2008-2013) et contribuera au développement économique tout en réduisant les pressions environnementales associées à la navigation dans ce détroit très fréquenté.

Origine

L'idée de la construction d'un tunnel (autoroute et voie ferrée) entre l'Allemagne et la Région Zealand au Danemark est née du désir d'accroître les échanges économiques et d'encourager le développement économique de la région.

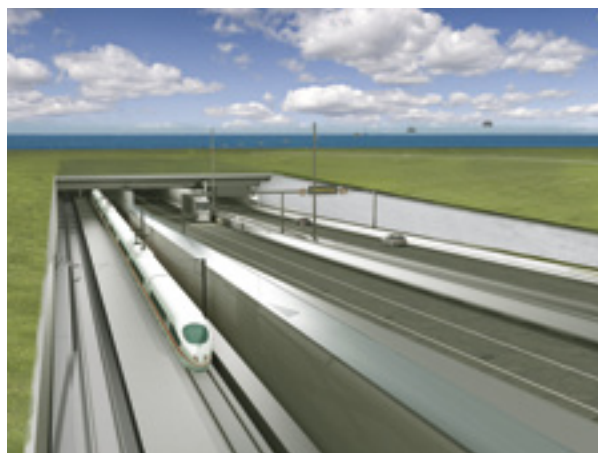
Objectifs et mise en œuvre

Le défi de la construction du plus long tunnel immergé au monde a été confié à Femern A/S, une entreprise danoise 100 % publique qui sera en charge de la planification, la construction (2015-2021) et la maintenance du tunnel. Selon l'accord de 2008, les autorités danoises seront propriétaires de cette liaison financée par des prêts garantis par l'Etat qui seront remboursés par les usagers pendant les 30 à 40 premières années suivant la construction. Elles recueilleront les recettes pour le financer et détermineront le prix du ticket. Elles garantiront également le financement du projet. Les travaux sur terre (amélioration des routes, voies ferrées, ponts de liaison rail/route) sont payés des deux côtés par des fonds publics danois et allemands. Pendant la construction, des systèmes de Service de Trafic Maritime (STM) assureront la sécurité de la navigation dans le détroit de Fehmarn en orientant la navigation, protégeant les navires et en limitant les activités en mer.

Principaux facteurs de réussite

Bien que le tunnel ne soit pas encore construit, il peut être considéré comme une bonne pratique puisqu'il va contribuer à renforcer le lien entre les deux rives du détroit et améliorer l'intégration économique de la région tout en impactant très peu l'environnement.

Grâce au projet NOSTRA, les partenaires du détroit de Fehmarn et ceux du détroit du Pas de Calais ont pu échanger sur l'implication d'une telle infrastructure sur le développement local et l'environnement.



Contact Mette H. Bonde, mhbo@regionsjaelland.dk ou Horst Weppler h.weppler@kreis-oh.de

Site internet www.femern.com

Corridor Logistique Nordique (Nordic Logistic Corridor)

- **Lieu** Détroit du Kvarken (Finlande/Suède)
- **Partenaire(s)** Conseil du Kvarken
- **Calendrier** depuis 2011
- **Financement** INTERREG, FEDER, financement du Conseil Nordique des Ministres et fonds régionaux de Finlande, Suède et Norvège



De quoi s'agit-il ?

Il s'agit d'un partenariat stratégique entre des centres logistiques, des ports, des voies ferrées, des autoroutes et des ferries de Finlande, Suède et Norvège. En effet, afin de prospérer, les économies régionales doivent avoir accès à des solutions de transport respectueuses de l'environnement et rentables tout en étant en mesure d'atteindre des marchés plus importants. Ce corridor crée des liaisons pour rejoindre la Russie et les Pays Baltes mais également au-delà vers le nord de la Norvège et les ports libres de glace de la côte atlantique. Le développement dynamique de toute la région est créé grâce au transport et à la logistique.

Origine

L'évolution des modes de transport nécessitant de nouvelles solutions multimodales a entraîné la création de ce projet. Il était également nécessaire de garantir une solution de transport à long terme fiable pour les marchandises et les passagers dans le détroit du Kvarken. Emprunter le détroit permet de réduire les émissions de CO2 et de gagner plusieurs heures en ne parcourant que 100 km au lieu de 800 par une route plus longue autour du Golfe de Botnie.

Objectifs et mise en œuvre

Le but du projet est de créer de meilleures connections est-ouest dans le nord de la Baltique en associant les stratégies de développement locale et régionale en Helgeland/Nordland, dans la Région de Västerbotten et Vaasa - Ostrobothnie. Le corridor logistique nordique existait déjà avant la création du projet. Une coopération renforcée entre les partenaires et un solide partenariat public/privé ont permis de consolider le corridor. Jusqu'à présent, ce partenariat stratégique fonctionne très bien : la marque « Nordic Logistic Corridor » est connue, une stratégie de marketing commune a été mise en place, des investissements dans les infrastructures ont été réalisés, etc. Une compagnie maritime commune a été créée à l'initiative des villes d'Umeå et Vaasa afin de sécuriser la liaison du Kvarken, élément essentiel du corridor. Actuellement, une compagnie portuaire commune est en cours de création.

Principaux facteurs de réussite

Ce projet met en œuvre les politiques européennes en collaboration avec les engagements locaux, régionaux et nationaux et des partenaires privés. Il peut donc être considéré comme une bonne pratique. Le corridor est basé sur le concept européen des corridors verts et représente une alternative de transport multimodal respectueux de l'environnement. Reposant en grande partie sur le transport maritime et ferroviaire, cette alternative est très bénéfique pour l'environnement. Autre résultat : le projet RTE-T pour l'alignement central du couloir de Botnie dont le but est de renforcer le réseau RTE-T de la région et de garantir une liaison ferry grâce à la coopération entre les partenaires publics et privés. Cela prouve également que la coopération transfrontalière peut permettre la création de structures permanentes, entraîner une croissance économique pour l'ensemble de la région et servir d'exemple pour les autres détroits.

Contact Mathias Lindström, Kvarken Council
mathias.lindstrom@kvarken.org

Site internet www.nordiclogisticcorridor.com

Stratégie pour une mobilité durable

- **Lieu** Déroit du Pas de Calais (France)
- **Partenaire(s)** Conseil Général du Pas-de-Calais
- **Calendrier** depuis 2012
- **Financement** fonds du Conseil Général du Pas-de-Calais et FEDER



De quoi s'agit-il ?

Le Schéma Directeur Départemental de la mobilité est un document qui présente des lignes directrices de politiques stratégiques et opérationnelles cohérentes afin de répondre aux problématiques locales, régionales et européennes d'ici 2020. En effet, la mobilité est une problématique centrale et transversale ainsi qu'un véritable enjeu pour la planification et le développement durable des territoires : le Pas-de-Calais est à présent engagé dans une démarche proactive dans le cadre de ses compétences.

Origine

Cette stratégie a pour but de relever les défis actuels de la mobilité par rapport à l'évolution de la société (périurbanisation, augmentation des types de mobilité, etc.) ainsi que de réduire la pollution due à la surutilisation de la voiture.

Objectifs et mise en œuvre

Quatre objectifs principaux : promouvoir la mobilité et l'accès à la mobilité durable pour tous ; développer l'intermodalité et des systèmes de transport efficaces afin de faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre et de limiter les temps d'attente ; proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture partout où c'est possible comme le co-voiturage, le « transport sur demande » et des modes de transport doux (marche et vélo) ; placer la mobilité au service de l'excellence territoriale du Pas-de-Calais au niveau national, régional et européen. Soixante-neuf mesures sont prévues pour mettre en œuvre le schéma sur le territoire grâce à des contrats territoriaux avec les collectivités locales (municipalités par exemple) et à une assistance technique. Certaines mesures ont déjà été mises en œuvre, comme par exemple la création de zones de co-voiturage, le trajet en bus à 1 €, le développement des pistes cyclables, les plateformes intermodales et une plateforme multimodale d'information dans l'Audomarois.

Principaux facteurs de réussite

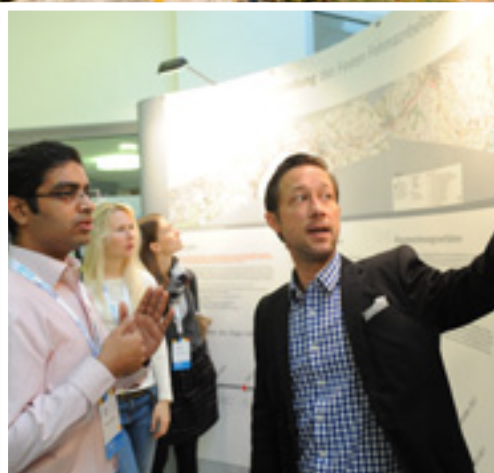
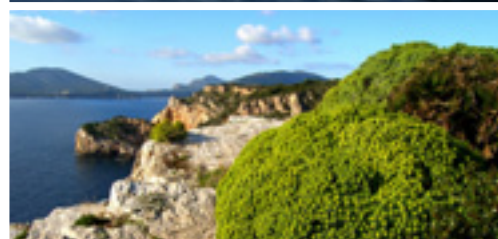
Cette stratégie pour une mobilité durable illustre l'action entreprise par une collectivité afin de promouvoir des solutions de transport plus respectueuses de l'environnement pour la population.

Cette pratique pourrait être mise en place dans d'autres régions et améliorée grâce à une vision transfrontalière plus large qui impliquerait les deux rives du détroit.



Contact Aline Desbonnets, chargée du projet Mobilité, Conseil Général du Pas-de-Calais, desbonnets.aline@cg62.fr

Site internet www.pasdecalais.fr



La sécurité maritime

Pourquoi travailler sur la sécurité maritime ?

Les détroits sont des routes maritimes exigeantes pour les bateaux, les navires et les ferries. Les détroits partenaires de NOSTRA comptent parmi les routes maritimes les plus fréquentées au monde. Néanmoins, par définition les détroits sont des passages d'eau étroits qui mettent en relation deux larges étendues d'eau : le risque de collisions et d'accidents maritimes y sont, par conséquent, plus élevés.

A cet égard et prenant en compte le fait que les accidents maritimes sont les principales causes de pollution et d'atteinte à l'environnement, il est nécessaire de tenir compte de la problématique de la sécurité maritime dans les détroits, qui possèdent souvent une richesse environnementale exceptionnelle que nous nous devons de protéger.

Le projet NOSTRA a par conséquent cherché des solutions innovantes pour prévenir les accidents, encourager une navigation plus sûre et limiter le nombre de victimes et les dommages causés à l'environnement lors d'un accident.

Comment aborder la problématique de la sécurité du trafic maritime dans les détroits ?

Lors des ateliers du projet NOSTRA, plusieurs exemples de solutions innovantes et collaboratives ont été présentés.

Estimation du nombre de collisions grâce au logiciel IWRAP, développé par l'Autorité Maritime danoise (Danish Maritime Authority). D'ici 2030, le nombre de bateaux dans le détroit de Fehmarn devrait augmenter de moitié générant une hausse de 110% du nombre estimé de collisions, lesquelles pourraient être réduites grâce aux avancées technologiques et à la formation.

Le recours au pilotage hauturier ou côtier est une solution que les réglementations internationale et régionale (OMI et HELCOM) recommandent pour minimiser le risque d'accidents et de collisions. Cette solution a été développée dans les détroits danois particulièrement dangereux de la mer Baltique.

La sécurité du trafic maritime dans le détroit de Fehmarn est gérée par un centre de Service de Trafic Maritime (STM). L'expérience du détroit de Fehmarn a été présentée dans le

contexte de la construction, entre 2015 et 2021, d'un tunnel reliant les deux rives du détroit : l'utilisation de radars, la détection à distance, le recours aux garde-côtes, le pilotage côtier, les mesures de régulation du trafic... sont nécessaires pour sécuriser le chantier.

La recherche et le sauvetage en mer bénévoles ont été développés dans le Golfe de Finlande grâce à un projet INTERREG IVA qui vise à rétablir les activités de sauvetage en mer dans la partie orientale du détroit et établir une coopération entre les différents systèmes de sauvetage en mer bénévoles en Finlande et en Estonie. Ce projet comprend la relance de quatre navires de sauvetage équipés en Estonie et la fourniture de navires semblables aux sauveteurs finlandais. Cela implique également la formation des bénévoles aux techniques d'urgence et de sauvetage.

Le MIRG-EU (Maritime Incident Response Groups - groupe d'intervention en cas d'incidents maritimes) est une équipe de pompiers transfrontalière du détroit du Pas de Calais, entre le Royaume-Uni, la France, la Belgique et les Pays-Bas. Le MIRG-EU est une réponse aux incidents impliquant des bateaux en mer ; son principal objectif étant de sauver des vies.

Le renforcement de la sécurité maritime dans le détroit de Bonifacio était nécessaire à la résolution des problèmes liés au trafic de matières dangereuses et polluantes et à la protection de son patrimoine naturel remarquable. La création du Parc Marin International des Bouches de Bonifacio en 1993 a été suivie en 1998 par l'adoption, par la France et l'Italie, d'une mesure visant à limiter ou interdire le passage de certains bateaux grâce à un système d'organisation du trafic maritime et un système de déclaration obligatoire pour les navires dont le tonnage est supérieur ou égal 300 UMS (environ 120-150 tonnes). De plus, les centres de coordination des opérations de sauvetage en mer italien et français travaillent de concert pour contrôler la zone et une réglementation introduite en 2001 les autorise à patrouiller et intervenir dans les eaux nationales du pays voisin.

Les risques liés au transport du pétrole dans le Golfe de Finlande ont été traités par l'adoption de mesures visant à réduire les risques de pollution aux hydrocarbures et de pollution chimique dans le détroit (réduction de la vitesse, déviation, modélisation).

MIRG-EU : groupe d'intervention en cas d'incidents maritimes

- **Lieu** Détroit du Pas de Calais (Royaume-Uni/France)
- **Partenaire(s)** Conseil Général du Pas-de-Calais, Kent County Council
- **Calendrier** 2012-2014
- **Financement** Programme INTERREG IVA des 2 Mers



De quoi s'agit-il ?

Le groupe d'intervention en cas d'incidents maritimes (MIRG) est une équipe de pompiers spécialisée dans la résolution de problèmes à bord tels que des incendies, des incidents chimiques et des personnes prises au piège. Le MIRG-EU est un projet du programme INTERREG IVA des 2 Mers dont le but est de créer un MIRG européen composé de pompiers néerlandais, belges, français et anglais. Le Kent Fire & Rescue Service et le SDIS 62 (Service Départemental d'Incendie et de Secours du Pas-de-Calais) font tous deux partie du projet. Le MIRG-EU pour mission d'intervenir en cas d'accidents maritimes pour sauver le navire et assurer la sécurité lors de son transport jusqu'au port où il sera réparé. Ainsi, l'évacuation de l'équipage et des passagers devient inutile et les effets de l'incident sur l'environnement naturel sont limités. Les partenaires travaillent dans les eaux de la zone des 2 Mers : le détroit du Pas de Calais, la mer du Nord et l'Escaut occidental.

Origine

Le détroit du Pas-de-Calais est l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde. Le risque d'incidents maritimes y est par conséquent très élevé et des équipes doivent être prêtes à intervenir lorsque survient un accident.

Objectifs et mise en œuvre

Le principal objectif du projet est de renforcer la capacité et la résilience dans le détroit du Pas de Calais et plus largement dans la zone des 2 Mers grâce à l'association de pompiers et la mise en œuvre de trois étapes : l'analyse des risques (types de navires attendus, les risques pour le MIRG de monter à bord), la sélection des pompiers disposés à intervenir et leur équipement, et l'élaboration d'un manuel des opérations standards de sorte que chaque équipe puisse prendre le relais en suivant les mêmes procédures. Une formation et des programmes d'entraînement identiques sont également organisés afin d'optimiser le niveau de collaboration et les connaissances. En 2014, un exercice à grande échelle s'est déroulé à bord du DFDS Princess Seaways. Le MIRG-EU souhaite développer des procédures opératoires standards pour le transport des équipages en toute sécurité.

Principaux facteurs de réussite

Le MIRG-EU est un projet intéressant qui illustre la coordination des partenaires de différents pays en vue de répondre plus efficacement aux incidents maritimes dans un détroit fréquenté. Cette pratique peut s'appliquer à d'autres détroits qui présentent un risque d'incidents maritimes et d'atteinte à l'environnement.



Site internet www.mirg.eu

Un développement économique responsable

Pourquoi s'intéresser au développement économique responsable ?

Les détroits sont des voies de circulation et donc des zones difficiles pour le développement économique, particulièrement dans un contexte transfrontalier. Cependant, les activités économiques en lien avec les détroits (pêche, industrie, logistique, tourisme, etc.) portent souvent atteinte à l'environnement : substances polluantes émises dans l'air ou dans l'eau, biodiversité piétinée ou endommagée et écosystèmes locaux menacés. Comme le montre l'étude de référence de NOSTRA, de nombreuses activités économiques dépendent des écosystèmes des détroits. Par conséquent, la protection de l'environnement ne doit pas être uniquement considérée comme une fin en soi mais aussi comme un moyen permettant de promouvoir le développement économique local : la survie à long terme des activités économiques dans les détroits dépend de la préservation des ressources naturelles.

Il est donc nécessaire d'étudier la question du développement économique responsable dans les détroits qui recèlent souvent une richesse environnementale rare que nous nous devons de protéger.

Comment aborder la problématique du développement économique responsable dans les détroits ?

Plusieurs exemples de pratiques de développement économique respectueux de l'environnement ont été présentés pendant les ateliers du projet NOSTRA.

Le projet PNA Saline est un concours lancé en 2011 dans la Province de Reggio de Calabre ouvert à tous les architectes-concepteurs européens. Le but était de trouver des solutions durables et innovantes pour rénover la zone industrielle délabrée de Saline Joniche, construite dans les années 1970. Soixante-dix équipes y ont participé. Les vainqueurs ont été désignés par un jury et leurs projets ont été publiés et sont en attente de financements pour être mis en œuvre. Ce concours a permis d'élargir et renouveler la vision du territoire.

Le projet ODISSEA a permis de sauvegarder l'environnement de la région allant de la côte tyrrhénienne dans la Province de Reggio de Calabre jusqu'aux hauteurs de l'Aspromonte (préservation de la biodiversité, etc.). Le projet vise à réduire les différences économiques et les différences en matière

d'infrastructures entre les diverses parties du territoire tout en diminuant l'impact sur l'environnement.

Les TIC (Technologies de l'Information et de la Communication) ont été utilisées en Estonie afin de diminuer les charges administratives et l'utilisation du papier, et faciliter les projets de développement économique. Le centre de démonstration TIC est un regroupement à but non lucratif de sociétés travaillant dans les TIC. Ces dernières cherchent à exploiter de nouvelles technologies de communication et d'information (virements bancaires, déclarations de revenus, élections, recensement, e-recettes et e-tickets, etc.) pour les administrations et à promouvoir les documents officiels électroniques (93 % des Estoniens disposent d'une carte d'identité électronique leur permettant d'authentifier une signature électronique).

Une gestion coordonnée de la plongée a été mise en place dans le détroit de Bonifacio pour faire face au développement de cette activité et aux risques qu'elle représente pour la biodiversité. L'Office de l'Environnement de la Corse (O.E.C) a établi une charte signée par le Parc Naturel et les centres de plongée. Il a également installé des bouées d'amarrage sur certains sites avec un accès limité selon des quotas et a participé à la formation du personnel des centres de plongée. Bien qu'à première vue ces réglementations semblent réduire le profit des centres de plongée, elles leur offrent en réalité la possibilité de pérenniser leur activité et de la développer à long terme grâce à la protection du patrimoine naturel et à la préservation de leurs lieux de travail.

Le projet PATCH (Ports Adapting To Change - Adaptation des ports au changement) est un projet INTERREG IVA (2009-2012) dont le but est de rendre les ports et les activités logistiques plus résistants face aux changements, plus ouverts à l'esprit d'entreprise et d'innovation et plus facilement adaptables aux modifications du marché. L'idée est donc de renforcer les opérations logistiques du port dans le contexte d'un marché de plus en plus transfrontalier et interconnecté du transport et du fret. Le but était, à court terme, de lutter contre la récession économique en identifiant les possibilités de préserver les emplois dans les ports et à plus long terme, de renforcer l'efficacité transfrontalière et rendre possible la coopération inter-port.

Rail Baltica Growth Corridor est une expérience issue du projet européen Rail Baltica qui vise à relier la Finlande à la Pologne par une voie ferrée. En tenant compte des atouts des territoires traversés en termes de secteur économique (marché), de travail et de flux migratoires, la ville d'Helsinki (Finlande) a décidé de promouvoir le développement des infrastructures, de créer des plateformes multimodales et d'encourager la coopération multiniveau.



Un développement économique durable du fret est mis en place dans le détroit du Pas-de-Calais par la société John Shirley Ltd. Cette société cherche à réduire son impact sur l'environnement, en particulier en s'impliquant dans le réseau d'entreprise Low Carbon Kent et dans des projets européens tels que FUSION. La société innove afin de réduire son empreinte carbone et fait la promotion du « transport vert » en encourageant les transferts modaux des camions aux containers. La société s'est vue décernée une récompense pour cette approche qui la rend également compétitive sur le marché puisque de nombreuses sociétés approuvent cette stratégie et choisissent cette société spécialement pour son approche environnementale.

Le projet Belt Trade (financé par des fonds FEDER et INTERREG européens et par des fonds privés) a pour but de stimuler la croissance économique de la région et de promouvoir la création d'emplois en lien avec le projet du tunnel du Fehmarn Belt. L'objectif est de préparer les PME à saisir les nouvelles opportunités qui s'offrent à elles grâce au démarrage de ce projet d'infrastructure en faisant tout d'abord la promotion des connections entre les PME des deux côtés du détroit et en les encourageant par exemple à développer des technologies d'énergie propre.

Une récolte du roseau exclusivement réservée aux locaux a été mise en place après le classement du delta du Danube en réserve de biosphère en 1990, et afin de compenser les restrictions qui en ont découlées. En effet, ce classement a imposé une organisation spécifique des activités économiques avec des activités uniquement autorisées dans les zones tampons (activités traditionnelles) et les zones d'activité économique : un droit exclusif a été accordé à la population locale et aux entreprises (résidant ou établis à l'intérieur de la réserve) leur permettant d'exploiter les ressources naturelles au travers d'activités économiques traditionnelles, comme par exemple la récolte du roseau.

Des scénarios de développement socio-économique durable ont été développés dans la région de Vlora en Albanie. Ils ont pour thème le développement touristique, le développement rural et agroalimentaire et le développement des services, réseaux et industries légères.

VASEK est une société de développement régional appartenant aux municipalités de la région de Vaasa en Finlande et financée à hauteur de 14 € par an par habitant. Ses principaux objectifs sont de renseigner et aider les chefs d'entreprise, de promouvoir le développement régional par des programmes et projets de développement et de promouvoir la région. Les projets et programmes de développement mis en place par VASEK visent à améliorer les conditions de l'entrepreneuriat dans la région et à coordonner et financer des projets soutenus par d'autres organisations en plus de leurs propres projets.

Energy Vaasa est le leader nordique des technologies énergétiques. Au regard des enjeux environnementaux et des exigences européennes, les technologies énergétiques sont un secteur d'avenir et un secteur clé pour l'économie finlandaise. Dans la région de Vaasa, plus de 120 entreprises sont spécialisées dans ce domaine et connaissent un succès international (taux d'exportation de plus de 70 %). Parmi ces sociétés, Energy Vaasa propose des produits et des services innovants pour la production d'énergie et l'amélioration du rendement énergétique.

Le port de Vuosaari est un port nouvellement construit en périphérie d'Helsinki. Cela permet de libérer de l'espace en centre-ville pour les logements et les loisirs et de réduire l'encombrement, le bruit et la pollution dus au trafic. Ce port est également plus facilement accessible pour les bateaux. Pour construire ce port, des travaux de décontamination et de stabilisation du sol d'une ancienne zone industrielle ont dû être réalisés. La protection de l'environnement était au cœur du projet. Le port devait obtenir un permis environnemental renouvelable mais valable uniquement cinq ans. Il fallait également construire des tunnels pour desservir le port, sans impacter les sites Natura 2000 et les zones résidentielles voisins, ainsi qu'un mur antibruit. En complément, le port a mis en place un certain nombre de règles strictes limitant les niveaux des nuisances sonores, imposant la collecte de tous les déchets provenant des navires, le contrôle des espèces exotiques etc.

Projet ODISSEA

- **Lieu** Détroit de Messine (Italie)
- **Partenaire(s)** Province de Reggio de Calabre
- **Calendrier** 2004-2006
- **Financement** Fonds nationaux (Ministère de l'environnement)



De quoi s'agit-il ?

Projet de certification environnementale dans la Province de Reggio de Calabre, le projet ODISSEA visait à assurer une meilleure prise en compte par les communautés locales des impacts des activités économiques sur l'environnement et sur la biodiversité.

Origine

Il existait une grande différence entre les diverses zones de la région au niveau des infrastructures et de l'économie. Cela engendrait de graves conséquences pour l'environnement naturel ainsi qu'un appauvrissement de la biodiversité.

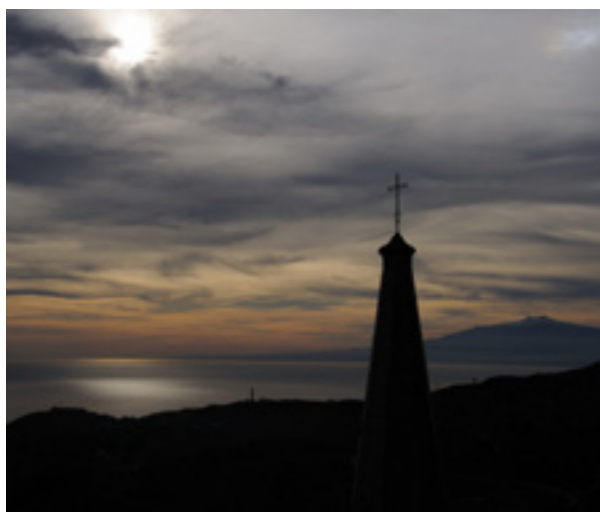
Objectifs et mise en œuvre

Le but d'ODISSEA était de restaurer l'environnement de la région allant de la côte tyrrhénienne dans la Province de Reggio de Calabre jusqu'aux hauteurs de l'Aspromonte (préservation de la biodiversité, etc.). L'un des objectifs était de réduire les différences économiques et les différences en matière d'infrastructures entre les diverses parties du territoire tout en diminuant l'impact sur l'environnement. On a également étudié la façon d'améliorer l'utilisation des atouts touristiques et culturels, qui étaient sous-évalués. Grâce à ce projet, une analyse environnementale (avec des indicateurs environnementaux) a été financée par le gouvernement italien. Suite à des études spécifiques sur l'état de l'environnement naturel de certains territoires, une certification EMAS (Eco-Management & Audit Scheme, Système de Management Environnemental et d'Audit) a été attribuée aux municipalités de Santo Stefano en Aspromonte et Scilla.

Principaux facteurs de réussite

Puisqu'il contribue à favoriser la prise de conscience environnementale des collectivités locales, le projet ODISSEA peut être considéré comme une pratique intéressante.

Un tel processus de certification environnementale pourrait être mis en place dans d'autres détroits et pourrait être amélioré par une vision transfrontalière.



Contact Dott. G. Postorino, g.postorino@provincia.rc.it

Scénarios de développement socio-économique durable

- **Lieu** Détroit d'Otrante (Albanie)
- **Partenaire(s)** Conseil Régional de Vlora



De quoi s'agit-il ?

Le plan de développement régional de Vlora a pour but de parvenir au développement socio-économique de la région. Il met en avant les objectifs stratégiques suivants : le développement du tourisme durable, le développement rural et agroalimentaire, le développement de l'aquaculture, de l'énergie, de l'industrie et des services, l'égalité des sexes et l'intégration sociale. Compte tenu des politiques actuellement mises en œuvre, trois stratégies sont présentées pour démontrer le futur et potentiel développement de la région, en se basant sur ses atouts et les secteurs économiques prioritaires.

Origine

La région de Vlora dispose de nombreux atouts pour devenir une destination touristique importante (patrimoine culturel, magnifiques paysages naturels, artisanat, hospitalité, etc.) mais de nombreux manquements empêchent son développement économique (services touristiques de faible qualité, manque d'information et d'éducation, qualité de l'eau côtière, gestion des déchets et réseau routier).

Objectifs et mise en œuvre

En se basant sur les conditions actuelles et les orientations des politiques en cours, trois possibles orientations futures ont été identifiées pour la région. Le premier scénario prévoit le développement d'un tourisme géré, avec une gestion du sol et un aménagement du territoire efficaces, la gestion efficace des déchets, l'intégration côte arrière-pays et la protection de l'environnement. Le second scénario envisage le développement à partir du développement rural et de l'agro-industrie grâce aux produits locaux typiques (image de marque), l'association des producteurs, la protection des terres, l'agriculture biologique, etc. Le dernier scénario étudie le développement de services, réseaux et industries légères grâce au contrôle de la pollution et la production d'énergies renouvelables, l'innovation des entreprises et le développement d'une économie verte.

Principaux facteurs de réussite

Cette pratique est intéressante : elle envisage le développement socio-économique de la région par une approche durable. Chaque scénario contient des objectifs environnementaux. Des stratégies similaires pourraient être mises en place dans d'autres régions en bordure de détroits et être adaptées en fonction du potentiel local.



Des actions directes en faveur de l'environnement naturel

Pourquoi travailler sur des actions directes en faveur de l'environnement naturel ?

L'étude NOSTRA met l'accent sur la richesse des écosystèmes des détroits. Ils abritent souvent des espèces rares ou en voie de disparition. En outre, les détroits européens possèdent de nombreuses routes migratoires empruntées par les oiseaux, les mammifères marins et les poissons. La richesse de cet environnement naturel est menacée par des pressions naturelles et humaines (pollution, espèces invasives, changement climatique...). Comme ce Guide des bonnes pratiques l'explique, des mesures peuvent être prises pour répondre aux problématiques (transport maritime, activités économiques, tourisme etc.) et réduire leur impact sur les écosystèmes. Il est néanmoins nécessaire de prendre en considération les actions directes qui visent à protéger et valoriser la biodiversité et les environnements naturels des détroits.

Comment agir directement en faveur de l'environnement naturel des détroits ?

Lors des ateliers du projet NOSTRA, plusieurs exemples de pratiques visant à la protection directe de la biodiversité ou de l'environnement naturel ont été présentés.

L'adaptation au changement climatique de la zone côtière a été anticipée dans la Province de Lecce par le Centre Euro-Méditerranéen pour les Changements Climatiques qui a mis sur pied la mission « Ocean-Lab » dont le but est de développer et faire des prévisions océaniques à court terme : modélisation côtière, développement d'applications pour la sécurité maritime, estimation des impacts du changement climatique sur la zone côtière... Par exemple, le portail Conditions Marines propose un accès en ligne gratuit aux prévisions météorologiques et océaniques pour l'ensemble de la mer Méditerranée.

L'évaluation des conditions environnementales des écosystèmes marins et de la transition des écosystèmes a été mise en œuvre dans le détroit d'Otrante. Elle vise à développer des outils de cartographie et de répartition des habitats et des espèces de la région adriatique et ionienne en utilisant la technologie de l'information pour créer des plateformes de données, évaluer les pressions provoquées par l'homme et les services rendus par les écosystèmes. Elle participe également à la planification des aires marines protégées.

Le projet BALTIC FLYWAY a été mis en œuvre dans le détroit de Fehmarn qui se situe sur la « Baltic Flyway », une voie migratoire d'oiseaux. L'idée du projet est de surmonter les difficultés linguistiques de chaque côté de la frontière pour collaborer en faveur de la protection de la nature, apporter des informations sur les oiseaux et les zones naturelles aux populations danoise et allemande et leur faire prendre conscience des services que procure l'environnement naturel aux êtres humains en termes de santé, détente et tourisme.

Le projet HEALFISH vise à partager les bonnes pratiques en matière de gestion des bassins fluviaux et de restaurations des rivières dans les deux pays que le Golfe de Finlande sépare via des actions facilitant la migration des salmonidés dans quelques rivières pilotes. En effet, des salmonidés sains (truite et saumon) sont un bon indicateur des conditions environnementales d'une rivière.

Un plan d'action transfrontalier en faveur de la préservation de la biodiversité a été développé par le Groupement Européen de Coopération Territoriale (G.E.C.T) du Parc Marin International des Bouches de Bonifacio, créé en 2012. Il s'agit du premier G.E.C.T dédié à la protection environnementale. Son objectif est de permettre un plan d'action commun et une gestion intégrée du détroit de Bonifacio prenant en considération les aspects environnementaux à plus grande échelle. Des actions conjointes peuvent ainsi être menées pour faire face aux principales problématiques : la navigation, la pêche, le tourisme etc.

Le projet SeaGIS vise à élargir les connaissances du détroit du Kvarken et à les rendre plus accessibles par l'intermédiaire d'une plateforme commune qui renforcera le potentiel de planification de l'espace maritime à l'échelle régionale en vue d'une future directive européenne sur le développement maritime et la gestion intégrée des zones côtières.



Le projet BALTIC FLYWAY

- **Lieu** Détroit de Fehmarn (Allemagne/Danemark)
- **Partenaire(s)** Région Zealand, comté d'Ostholstein
- **Calendrier** 2010-2013
- **Financement** INTERREG et les partenaires



De quoi s'agit-il ?

Le projet BALTIC FLYWAY est un projet du programme INTERREG IVA qui vise à surmonter les difficultés linguistiques de chaque côté de la frontière pour collaborer en faveur de la protection de la nature, apporter des informations sur les oiseaux et les zones naturelles aux populations danoise et allemande et leur faire prendre conscience des services que procure l'environnement naturel aux êtres humains en termes de santé, détente et tourisme. Il s'agit du projet pilote d'un projet plus ambitieux qui impliquerait plusieurs pays et partenaires.

Origine

Le détroit de Fehmarn se situe sur la « Baltic Flyway », une voie migratoire d'oiseaux. Ces zones naturelles très vulnérables constituent d'importants refuges pour les oiseaux nicheurs et c'est pourquoi elles doivent être protégées. Pour cela, il est nécessaire de regarder au-delà des frontières, qui n'existent pas pour les oiseaux.

Objectifs et mise en œuvre

Le projet a pour objectifs d'assurer la préservation de la nature, la protection des oiseaux et la communication sur ces sujets de part et d'autre du détroit. Pour les partenaires, ce projet a donné naissance à une conception de centres relais sur la « ligne droite » pour les oiseaux nicheurs, a contribué à la préservation de la nature et à une agriculture en conformité avec Natura 2000, au développement de produits locaux de qualité ainsi qu'à l'amélioration de la santé publique et l'amélioration des loisirs extérieurs. Pour ce faire, les partenaires danois et allemands du projet ont partagé leur connaissance et expérience professionnelles concernant la préservation de la nature, la protection des oiseaux, la diffusion et le marketing. Ce savoir-faire et ces compétences interprofessionnelles ont été utilisés pour élaborer des plans de développement des zones coordonnées au niveau transnational et créer des actions de diffusion auprès des touristes et des habitants.

Principaux facteurs de réussite

Ce projet est une pratique intéressante qui montre qu'il est possible d'agir au-delà des limites des systèmes nationaux de part et d'autre du détroit et de mettre en place une coopération fructueuse pour atteindre des objectifs communs. Il faut également signaler que la préservation de la nature n'est pas incompatible avec le tourisme au sein de l'environnement naturel.

Cette pratique pourrait s'adapter à d'autres détroits confrontés à des problématiques semblables liées à la migration des oiseaux et qui souhaitent aborder ces problématiques sous un angle transfrontalier.



Contact Morten Rolsted, Naturstyrelsen, mro@nst.dk

Site internet www.balticflyway.dk

Un plan d'action transfrontalier pour la préservation de la biodiversité

- **Lieu** Déroit de Bonifacio (France/Italie)
- **Partenaire(s)**) Office de l'Environnement de la Corse (O.E.C) et Parc National de l'Archipel de La Maddalena (P.N.A.L.M.)
- **Calendrier** depuis 2012
- **Financement** Cotisation des membres (et contributions régionales, nationales et européennes)



De quoi s'agit-il ?

Créé en 2012, le Groupement Européen de Coopération Territoriale (G.E.C.T) du Parc Marin International des Bouches de Bonifacio est le premier G.E.C.T consacré à la protection de l'environnement. Un plan d'action commun pour les deux aires marines protégées a été mis en place. Il vise la gestion intégrée des Bouches de Bonifacio en tenant compte des aspects environnementaux à une plus grande échelle. Des actions communes peuvent donc être développées afin de faire face aux principales problématiques : la navigation, la pêche, le tourisme, etc.

Origine

Les principales caractéristiques du plan d'action transfrontalier résident dans la spécificité partagée de chaque côté du déroit : identité culturelle (traditions) et biodiversité (richesse du paysage et des espèces). L'idée de créer un parc marin international entre la Corse et la Sardaigne remonte aux années 1990. Il y avait une réelle volonté de faire reconnaître au niveau international la spécificité écologique de ce déroit et de protéger sa richesse.

Objectifs et mise en œuvre

Le but du plan d'action transfrontalier est d'améliorer la gestion coordonnée et les connaissances scientifiques du déroit. Une base de données commune a été créée. Elle fait l'inventaire des espèces, habitats et taxons du Parc Marin international. Elle vise à décrire et suivre l'évolution de la biodiversité dans le déroit à partir d'une méthode scientifique harmonisée dans chaque aire marine protégée (AMP). Deux projets pilotes sont associés à ce plan d'action : une garde côtière transfrontalière et une marque commune PMIBB (Parc Marin International des Bouches de Bonifacio). De plus, le plan d'action fournit un modèle commun pour l'utilisation des énergies renouvelables.

La demande franco-italienne d'inscription au Patrimoine Mondial de l'Unesco est également un projet issu du plan d'action.

Principaux facteurs de réussite

Ce plan d'action transfrontalier est intéressant : il vise directement à protéger la biodiversité dans le déroit en agissant au niveau transfrontalier.

Cette pratique pourrait être mise en place dans d'autres déroits confrontés à des problématiques de préservation de la biodiversité, mais elle nécessite une gouvernance commune de très haut niveau (ici, le G.E.C.T).



Contacts GianLuigi.Cancemi@oec.fr,
y.donno@lamaddalenapark.org

Le projet SeaGIS

- **Lieu** Détroit du Kvarken (Suède/Finlande)
- **Partenaire(s)** Conseil du Kvarken
- **Calendrier** à partir de 2011-2014
- **Financement** INTERREG et financements nationaux



De quoi s'agit-il ?

Le projet SeaGIS est un projet INTERREG IVA. Étant donné les problèmes supplémentaires qu'engendre la planification de l'espace maritime en trois dimensions, le projet a pour but de fournir aux développeurs et décideurs des outils et données. En outre, il vise à mettre ces informations à la disposition du grand public.

Origine

Le projet SeaGIS devance la directive européenne de planification de l'espace maritime et gestion intégrée des zones côtières : les agences régionales de planification environnementale souhaitent être prêtes pour la mise en œuvre de la planification de l'espace maritime transfrontalier dans la région.

Objectifs et mise en œuvre

Le projet SeaGIS a pour but d'élargir les connaissances sur le détroit du Kvarken et de les rendre plus accessibles afin d'accroître les possibilités de planification des zones maritimes à l'échelle régionale. Une plateforme de connaissances multilingue sera accessible en ligne pour le grand public. Elle présentera les données concernant les infrastructures ainsi que les données socio-économiques et environnementales disponibles. Des deux côtés du détroit, toutes les autorités de planification environnementale responsables sont impliquées dans le projet. Les municipalités prennent part aux études pilotes et fournissent des données pertinentes téléchargeables sur la plateforme. Des deux côtés du détroit, les universités ont recherché dans la législation nationale (maritime, environnementale et de planification) en vigueur, ont étudié le fonctionnement de l'actuel système de planification et la façon d'aborder la future planification basée sur les écosystèmes du territoire du Kvarken.

Principaux facteurs de réussite

Le projet SeaGIS est intéressant car il anticipe la directive européenne de planification de l'espace maritime et de préservation des écosystèmes côtiers au niveau transfrontalier. Il conduit à un partage plus approfondi des connaissances de l'environnement naturel du détroit, ce qui n'est pas toujours facile, car certaines autorités ont parfois du mal à partager gratuitement les données.

Des études et réflexions semblables concernant le système de planification actuel pourraient être mises en place dans d'autres détroits afin de renforcer leurs capacités et répondre aux besoins identifiés par l'étude de référence NOSTRA.



Site internet <http://seagis.org/>



Partie III

Conclusion

La préservation de la biodiversité et du patrimoine naturel est le principal objectif du projet NOSTRA. Comme le montre ce guide, il s'agit cependant d'un sujet transversal qui peut nécessiter d'agir sur différents éléments y compris la gouvernance, la planification de l'espace maritime, le tourisme, le transport, la sécurité maritime et le développement économique. Les 16 partenaires du projet NOSTRA ont partagé leurs expériences pendant 3 ans sur l'ensemble de ces sujets afin de mettre en œuvre des politiques durables plus efficaces à l'échelle des détroits.

2014, la fin du projet NOSTRA mais un nouveau départ

Le projet NOSTRA tire à sa fin mais ce n'est pas la fin de la réflexion sur la préservation du patrimoine naturel et de la biodiversité des détroits européens. En effet, outre ce guide de bonnes pratiques, chaque partenaire a écrit un plan de mise en œuvre qui vise à transmettre certaines bonnes pratiques dans leur détroit. De plus, la fin du projet NOSTRA ne signifie pas la fin du partenariat : la plupart des partenaires impliqués dans le projet sont également représentés dans l'Initiative des Détroits d'Europe (European Strait Initiative - ESI) dont le protocole d'accord doit être renouvelé prochainement et qui devrait engendrer de nouveaux projets de coopération dans les années futures.

Contacts

Conseil général du Pas-de-Calais (Chef de file)

Rue Ferdinand Buisson
62000 Arras - FRANCE
Contact : Antoine Surget,
surget.antoine@cg62.fr

Kent County Council

Invicta House, County Hall
ME14 1XX, Maidstone, Kent
- ROYAUME-UNI
Contact : Chris Drake,
chris.drake@kent.gov.uk

Provincia di Messina

Corso Cavour 87
98122 Messina - ITALIE
Contact : Dr. Paolina Emanuele,
p.emanuele@provincia.messina.it

Provincia di Reggio Calabria

Piazza Italia
89125 Reggio Calabria - ITALIE
Contact : Giorgio Panuccio,
politichecomunitarie@provincia.rc.it

Kvarkenrådet rf.

Sandogatan 6
65100 Vasa - FINLANDE
Contact : Mathias Lindstrom,
info@kvarken.org

Provincia regionale di Trapani

Piazza Vittorio Veneto, n°2
91100 Trapani - ITALIE
Contact : Deborah Aureli,
daureli@provincia.trapani.it

Institutul National de Cercetare Dezvoltare Delta Dunarii

165, Babadag Street
820112 Tulcea - ROMANIE
Contact : Marian Tudor,
mtudor@ddni.ro

Harju Maavalitsus

Roosikrantsi 12
15077 Tallinn - ESTONIE
Contact : Kaarel Kose,
kaarel.kose@mv.harju.ee

Uudenmaan liitto

Esterinportti 2 B
FIN-00240 Helsinki - FINLANDE
Contact : Heli Halla-Aho,
heli.halla-aho@uudenmaanliitto.fi

Provincia di Lecce

Via Umberto I n. 13
73100 Lecce - ITALIE
Contact : Carmelo Calamia,
ccalamia@provincia.le.it

Qarku I Vlores

Sheshi 4 Heronjte
094 Vlore - ALBANIE
Contact : info@qarkuvlore.gov.al

Region Sjælland

Alleen 15
DK - 4180 Sorø - DANEMARK
Contact : Mette Høstgaard Bonde,
mhbo@regionsjaelland.dk

Kreis Ostholstein

Luebecker Str. 41
D 23701 Eutin - ALLEMAGNE
Contact : Horst Weppler,
h.weppler@kreis-oh.de

Office de l'Environnement de la Corse (O.E.C.)

Avenue Jean Nicoli
20250 Corte - FRANCE
Contact : Gianluigi Cancemi, GianLuigi.
Cancemi@oec.fr

Provincia di Sassari

Piazza d'Italia, 7
07100 Sassari - ITALIE
Contact : Dr. Salvatore Masia,
s.masia@provincia.sassari.it

Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena

Via Giulio Cesare, 7
07024 La Maddalena - ITALIE
Contact : Giovannella Urban,
g.urban@lamaddalena-park.org

	Détroit du Pas de Calais		Détroit de Messine	Détroit du Kvarken	Détroit de Sicile	Delta du Danube	Golfe de Finlande
Thèmes	Conseil général du Pas-de-Calais	Kent County Council	Province de Reggio de Calabre	Conseil du Kvarken	Province régionale de Trapani	Institut National du Delta du Danube	Gouvernement du Comté d'Harju
Gouvernance conjointe							
Conseil du Kvarken				X			
G.E.C.T de Bonifacio							
2014, année du Golfe de Finlande							X
Fehmarn Belt Days							
Paysages marin et planification de l'espace maritime							
Évaluation des caractéristiques des paysages marins et planification maritime		X					
Tourisme durable							
CAST (Actions côtières pour un tourisme durable)	X	X					
Friendly Islands Route							X
Développement d'une économie touristique dans la région de Salento							
Transport durable							
Tunnel du Fehmarn Belt							
Corridor logistique nordique				X			
Stratégie pour une mobilité durable	X						
Sécurité maritime							
MIRG-UE	X	X					
Développement économique durable							
Projet ODISSEA			X				
Scénarios de développement socio-économique durable							
Actions directes en faveur de l'environnement naturel							
Le projet BALTIC FLYWAY							
Plan d'action transfrontalier							
Le projet SeaGIS				X			

Golfe de Finlande	Détroit d'Otrante		Détroit de Fehmarn		Détroit de Bonifacio		
Conseil Régional d'Uusimaa	Province de Lecce	Conseil Régional de Vlorë	Région Zealand	Comté d'Ostholstein	Office de l'Environnement de la Corse (O.E.C.)	Province de Sassari	Parc National de l'Archipel de La Maddalena (P.N.A.L.M.)
					X		X
X							
			X	X			
X							
	X						
			X	X			
		X					
			X	X			
					X		X

