



Stratégie Maritime Intégrée pour l'Espace Manche : Un plan pour l'action



Ce projet est soutenu dans le cadre du programme européen de coopération transfrontalière Interreg IVA France (Manche) – Angleterre, co-financé par le FEDER.

<http://camis.arcmanche.eu>

OCTOBRE 2013

Vues de l'espace Manche



Ferry au départ de Portsmouth, Hampshire, Royaume-Uni
© Pauline Blumerel



© Rebecca Jefferson



Port de plaisance de Saint-Valéry-en-Caux,
Haute-Normandie, France © Pauline Blumerel



Mont Saint-Michel, Basse-Normandie, France © Uwe K uchler



Plymouth, Devon, Royaume-Uni © Paula Salge



© Matthew Witt, University of Exeter



Port du Havre, Haute-Normandie, France
© Port du Havre



© Rebecca Jefferson



© Matthew Witt, University of Exeter



Parc éolien de Thanet, Kent, Royaume-Uni © Matthew Witt

Sommaire

■ Avant-propos.....	4
■ Résumé de la Stratégie	5
■ Liste des actions.....	7

Première partie : Stratégie Maritime Intégrée pour l'espace Manche

■ Présentation de la Stratégie Maritime Intégrée.....	9
■ Introduction à la Stratégie Maritime Intégrée	10
■ Attendus de la Stratégie Maritime Intégrée	11

A. Contexte de l'Espace Manche 12

■ 1. Connexions transmanche	12
■ 2. Ressources et activités de l'espace Manche	16
■ 3. Le cadre politique et réglementaire actuel	19
■ 4. Facteurs d'évolution qui dépassent l'échelle de la Manche	22
■ 5. Défis et opportunités de l'espace Manche	23
■ 6. Point de vue des acteurs de l'espace Manche	26
■ Résumé	27

B. Concrétiser la Vision de l'espace Manche 28

■ 1. L'intérêt d'une approche intégrée dans l'espace Manche	29
■ 2. Faciliter la mise en œuvre d'une approche intégrée dans l'espace Manche	30
■ 3. Un cadre pour l'action	31
■ Axes stratégiques et objectifs.....	33

Deuxième partie : Plan d'action 2013

■ Introduction.....	36
■ Liste des actions.....	37
■ Tableaux de correspondance entre les actions et les axes stratégiques et entre les actions elles-mêmes.....	38
■ Actions par thèmes	39



Avant-propos

Le projet CAMIS vise à promouvoir les coopérations maritimes dans l'espace Manche, en considérant le caractère spécifique de ce bassin maritime, ses nombreuses opportunités de « croissance bleue », mais aussi la nécessité de concilier les différentes activités sur le littoral et en mer, de préserver les ressources naturelles et de favoriser la cohésion sociale.

L'élaboration de la stratégie maritime intégrée pour l'espace Manche et de son plan d'action, dans le cadre de CAMIS, a fait appel à la contribution de nombreux acteurs intéressés par les enjeux maritimes et côtiers. Nous les remercions vivement et les encourageons à poursuivre la dynamique engagée en travaillant ensemble pour réaliser les actions identifiées.

La stratégie maritime intégrée pour l'espace Manche souligne l'intérêt d'une coopération franco-britannique pour les questions liées à la Manche. Elle propose un cadre cohérent d'orientations et d'actions qu'il serait souhaitable de mettre en œuvre au sein du futur programme de coopération Interreg V. Elle contribue également aux travaux engagés côté français et britannique pour la gestion et le développement des espaces littoraux et maritimes en proposant de prendre en compte l'échelle de la Manche pour développer des politiques ambitieuses et cohérentes, répondant aux enjeux de cet espace et aux besoins de ses habitants.



John Hart
Leader du Devon County Council



Nicolas Mayer-Rossignol
Président de la Région Haute-Normandie

© David Morganit



Résumé de la Stratégie

La Manche est l'une des zones maritimes les plus fréquentées au monde. Bien qu'elle puisse être considérée comme faisant partie de la Mer du Nord ou de l'Atlantique du Nord-Est, elle présente un certain nombre de caractéristiques propres qui doivent être prises en compte à l'échelle pertinente. La Stratégie Maritime Intégrée (SMI) a été développée afin de renforcer la gouvernance et la coopération à l'échelle de l'espace Manche et répondre aux enjeux spécifiques de cet espace. Prenant en compte le rôle fondamental des approches intégrées et transversales dans le développement de nouvelles politiques, telles que la Politique Maritime Intégrée de l'Union européenne, ainsi que le travail réalisé dans le cadre du projet Espace Manche Development Initiative (EMDI), la SMI propose une stratégie qui intègre les préoccupations des différents secteurs identifiés dans l'espace Manche et invite ceux-ci à travailler ensemble pour surmonter les défis et exploiter pleinement les opportunités en présence. La SMI propose un programme d'actions qui doit bénéficier aux différents secteurs de l'espace Manche. Le plan d'action annexé à la SMI comporte 23 actions qui traduisent de façon opérationnelle les objectifs de la SMI et doivent conduire à de réels changements.

La mise en œuvre d'une approche plus intégrée nécessite d'appréhender les spécificités de l'espace Manche, et en particulier les caractéristiques suivantes :

- L'espace Manche a une fonction de "**connexion**" : il relie deux grands bassins maritimes, mais aussi des territoires et des activités.
- Les zones maritimes et terrestres sont soumises à des **pressions à la fois fortes et diverses**. Certains considèrent que l'on approche d'un point de saturation en termes de pression des usages dans la mer de la Manche.
- Les principales **activités** de l'espace Manche sont le transport de marchandises et de passagers, les énergies marines renouvelables, la navigation, les activités portuaires, la pêche, l'extraction de granulats marins, les loisirs et le tourisme. Des activités traditionnelles comme la construction navale y sont présentes ainsi que des activités émergentes comme les conceptions techniques innovantes. Ces activités dépendent des nombreuses ressources de l'espace Manche, qu'elles soient économiques, écologiques ou sociales.

→ Un **cadre politique et réglementaire** très développé a été mis en place pour gérer la diversité des activités et mettre en œuvre les priorités européennes, nationales et régionales.

→ L'espace Manche est confronté à **un certain nombre d'évolutions et de pressions** d'échelle mondiale telles que le changement climatique, la dégradation des écosystèmes marins, le trafic maritime international, les politiques et accords internationaux, sur lesquelles les acteurs de l'espace Manche ont peu d'influence mais qui doivent être prises en compte dans la gestion de cet espace.

Cette diversité et cette densité des usages génère à la fois des défis et des opportunités pour les gestionnaires et décideurs de l'espace Manche. Lors des réunions du Forum de la Manche, des séminaires et des différentes consultations menées au cours du projet CAMIS, les acteurs ont indiqué qu'un soutien était nécessaire pour travailler à l'échelle de l'espace Manche, afin de mieux répondre aux enjeux et opportunités. Les acteurs ont souligné en particulier la nécessité :

- d'une approche intégrée pour permettre à différents secteurs d'utiliser cet espace ;
- d'actions conjointes entre les deux pays pour répondre aux enjeux d'échelle Manche ;
- de soutenir les différents territoires de l'espace Manche.

Cette approche d'échelle Manche met en lumière la nécessité d'améliorer la coopération entre acteurs. Il peut en résulter en effet une réduction des conflits d'usage et une meilleure gestion des ressources transfrontalières. Il apparaît nécessaire d'améliorer la coopération de plusieurs façons, par exemple au travers de mécanismes pour faciliter la communication et la compréhension réciproque, d'un renforcement des réseaux entre territoires, acteurs et organisations, d'une mutualisation de l'expertise pour mieux comprendre l'environnement, les populations et leurs activités.

Un cadre pour l'action a été élaboré afin d'améliorer la coopération et répondre aux besoins de l'espace Manche et de ses acteurs. Il comporte un ensemble d'axes stratégiques et d'objectifs. Ceux-ci se traduisent en actions, décrites dans le Plan d'action, qui seront mises en œuvre par différents acteurs de l'espace Manche. Il est souhaité que ce cadre pour l'action et le plan d'action qui lui est associé soient pris en compte pour la préparation du programme Interreg V et de différentes politiques maritimes et côtières. La Stratégie Maritime Intégrée a tenu compte du fort intérêt des acteurs de l'espace Manche pour travailler ensemble à une échelle régionale. Aussi, un soutien approprié pourrait générer de nombreuses retombées positives pour les différents secteurs de cet espace.



Résumé de la Stratégie

Cadre pour l'action

Axe stratégique 1 :

Renforcer la gouvernance et la coopération pour améliorer la gestion et le développement des ressources de l'espace Manche

Objectifs

- 1.1 Améliorer le dialogue transfrontalier et les possibilités de mises en réseau entre secteurs et au sein de ceux-ci, en créant des plates-formes de discussion entre acteurs.
- 1.2 Soutenir les mécanismes existants permettant de favoriser la compréhension des organisations, politiques et structures de gouvernance dans l'espace Manche et le cas échéant en créer de nouveaux.
- 1.3 Renforcer l'identité régionale de la Manche et la reconnaissance interne et externe des spécificités de cet espace.
- 1.4 Rassembler et diffuser la connaissance sur l'espace Manche afin de fournir une base solide d'aide à la décision.

Axe stratégique 2 :

Mettre en œuvre une approche interrégionale cohérente pour répondre aux enjeux d'échelle Manche

Objectifs

- 2.1 Soutenir les initiatives contribuant à la sécurité de la navigation pour les personnes, les territoires et les marchandises et permettant de faire face aux situations de crise au sein de l'espace Manche.
- 2.2 Soutenir le secteur du transport maritime de la Manche et les initiatives pour faire face aux évolutions internationales.
- 2.3 Soutenir le développement du secteur des énergies marines renouvelables au travers d'une approche intégrée.
- 2.4 Améliorer notre compréhension des écosystèmes de la Manche et soutenir la mise en œuvre d'approches globales pour protéger la biodiversité marine.
- 2.5 Assurer une représentation des intérêts de l'espace Manche au cours de l'élaboration et de la mise en œuvre des réglementations et modes de gestion aux niveaux international, européen et national.

Axe stratégique 3 :

Promouvoir le développement durable des territoires côtiers de l'espace Manche

Objectifs

- 3.1 Soutenir le développement des clusters et de l'innovation, en particulier en favorisant les mises en réseau, l'implication des milieux économiques et le partage d'informations dans l'espace Manche.
- 3.2 Adapter et développer les compétences de la main d'œuvre, en particulier dans les secteurs maritimes en développement.
- 3.3 Soutenir le partage d'expériences et la diffusion des connaissances, afin de développer les bonnes pratiques permettant de répondre à des enjeux communs, par exemple, les risques côtiers ou l'adaptation au changement climatique.
- 3.4 Développer une culture maritime au sein des territoires, et en particulier auprès des jeunes, dans les domaines de l'environnement marin, du patrimoine maritime et des opportunités d'emplois.
- 3.5 Soutenir les secteurs importants pour les territoires, d'un point de vue économique, social ou environnemental, par exemple le secteur de la pêche.
- 3.6 Encourager les territoires insulaires à travailler ensemble pour répondre aux défis qu'ils connaissent.



Liste des actions

- 1 Pérenniser le Forum de la Manche comme un élément de la gouvernance de l'espace Manche
- 2 Elaborer un guide pour faciliter les coopérations transmanche
- 3 Développer et promouvoir le centre de ressources de l'espace Manche
- 4 Poursuivre et développer l'atlas Transmanche
- 5 Promouvoir les spécificités de la Manche
- 6 Proposer la création d'une instance commune de gouvernance à l'échelle de l'espace Manche
- 7 Créer une instance permettant d'appréhender la planification de l'espace maritime dans une perspective transfrontalière
- 8 Tester l'utilisation d'outils pour le suivi écologique et socio-économique des aires marines protégées
- 9 Approche écosystémique et gestion des ressources marines de la Manche
- 10 Evaluation des paysages marins dans l'espace Manche
- 11 Vision Marina 2020
- 12 Développement d'un réseau des ports de plaisance de la Manche
- 13 Mise en place d'un portail maritime de la Manche
- 14 Développement de clusters maritimes
- 15 Mettre en place un dispositif pour identifier et promouvoir les opportunités de développement des compétences et formations
- 16 Stratégie environnementale pour la plaisance, le transport maritime et d'autres activités portuaires
- 17 Mise en œuvre de la déclaration d'intention des collectivités littorales de la Manche sur les risques d'accident et de pollution maritime (signée en mars 2013)
- 18 Etudier les impacts potentiels de la réglementation sur le soufre et les possibilités d'adaptation pour les industries maritimes de l'espace Manche
- 19 Développer des clusters portuaires locaux
- 20 Développer un réseau des ports de la Manche
- 21 Optimiser l'utilisation des navires de cabotage dans la Manche pour réduire la congestion routière
- 22 Accroître l'utilisation du tunnel sous la Manche pour le transport de marchandises
- 23 Promouvoir l'interopérabilité des transports transmanche sur les plans réglementaire et opérationnel



Première partie : Stratégie Maritime Intégrée pour l'espace Manche





Présentation de la Stratégie Maritime Intégrée

Quel est l'objectif de la Stratégie Maritime Intégrée ?

La Stratégie Maritime Intégrée (SMI) vise à favoriser un renforcement de la coopération entre les secteurs maritimes de l'espace Manche. La mer de la Manche est partagée entre la France et l'Angleterre. Une action conjointe des acteurs français et britanniques s'avère nécessaire pour répondre à de nombreux défis et opportunités. La SMI vise à renforcer la coopération grâce à une compréhension de l'espace Manche en termes d'activités, de pressions et de ressources, en identifiant les possibilités de favoriser cette coopération et de définir des actions qui peuvent produire de réels changements. La SMI n'a pas pour ambition de résoudre les problèmes de l'espace Manche, mais de permettre aux acteurs de travailler ensemble plus efficacement dans cet espace afin de répondre à ces problèmes.

À qui s'adresse la Stratégie Maritime Intégrée ?

La SMI a été élaborée dans le cadre du projet Channel Arc Manche Integrated Strategy (CAMIS)¹. Il s'agit d'un projet financé par le programme Interreg IVA qui rassemble 19 partenaires de l'espace Manche sur la période 2009 – 2013. La SMI a été élaborée en veillant à ce qu'elle soit pertinente pour les différents secteurs et intérêts concernés par l'environnement marin et maritime de l'espace Manche. La SMI utilise le terme d'acteur pour désigner tout secteur, organisation ou individu ayant un intérêt dans l'espace Manche. La SMI ambitionne d'être pertinente et utile quel que soit le secteur maritime considéré, qu'il s'agisse par exemple du patrimoine culturel, des collectivités locales, des entreprises, des décideurs politiques ou de l'industrie. La SMI

¹ CAMIS est un projet qui bénéficie d'une subvention du programme Interreg IVA et associe 19 partenaires de l'espace Manche : Région Haute-Normandie (chef de file), West Sussex County Council, Région Bretagne, Cornwall Council, Région Basse-Normandie, Devon County Council, Région Picardie, Kent County Council, CRITT Transport et Logistique, Région Nord-Pas de Calais, Université de Caen – Basse-Normandie, Marine South East, IFREMER Boulogne-sur-Mer, South East England Development Agency (SEEDA), Bretagne Prospective, University of Chichester, VIGIPOL, Hampshire County Council, CNRS – Délégation Normandie.

concerne l'espace Manche, à savoir la mer de la Manche, les comtés du sud de l'Angleterre et les régions et départements côtiers du nord et nord-ouest français. Cet espace inclut également des territoires insulaires tels que les îles de Scilly et des pays qui ne sont pas membres de l'UE, tels que les îles Anglo-Normandes.

Comment la SMI s'intègre dans le contexte des politiques maritimes et côtières ?

Les politiques maritimes et côtières sont en pleine évolution à l'échelle mondiale, européenne, nationale et locale. Dans ce contexte changeant, un certain nombre de grands principes demeurent stables. Il s'agit de l'approche écosystémique², de la GIZC³ et du développement durable⁴. Au cœur de tous ces principes se trouve la nécessité d'une gestion des ressources et activités maritimes prenant en compte tous les secteurs et dimensions de la société. L'approche intégrée dans la SMI est considérée comme la démarche permettant de rassembler tous les acteurs de l'espace Manche pour favoriser la mise en œuvre de ces principes.

² Convention sur la Diversité Biologique (CBD) de Malawi. CBD, 2000. COP 5 Decision V/6. Approche écosystémique. Nairobi, 15-26 Mai 2000

³ UE, 2002. Recommandation relative à la mise en œuvre d'une stratégie de gestion intégrée des zones côtières en Europe. (2002/413/EC)

⁴ Rapport de la commission mondiale sur l'environnement et le développement : Notre avenir à tous. 1987. Nations Unies



Introduction à la Stratégie Maritime Intégrée

La mer de la Manche est l'une des zones maritimes les plus fréquentées au monde. Un bateau entre ou sort de cette mer toutes les trois minutes¹.

Elle a des caractéristiques propres qui doivent être prises en compte à une échelle appropriée. L'élaboration d'une Stratégie Maritime Intégrée (SMI) a pour finalité de soutenir la gouvernance et la coopération, afin de répondre aux besoins spécifiques de l'espace Manche. Celui-ci est défini comme couvrant à la fois la mer de la Manche et les zones terrestres qui l'entourent.

L'espace Manche est rarement reconnu comme un espace à part entière ; des discussions existent pour rattacher la mer de la Manche, soit à l'Océan Atlantique du Nord-Est, soit à la Mer du Nord. Le projet Espace Manche Development Initiative (EMDI)² a exploré un certain nombre d'enjeux de l'espace Manche et mis en évidence que ses spécificités étaient souvent mal prises en compte, conduisant à des réponses inadaptées. EMDI a développé une Vision Stratégique pour favoriser la reconnaissance de l'espace Manche et accroître la coopération à cette échelle, afin de répondre aux enjeux découlant de ses spécificités (encadré ci-contre). La SMI s'inscrit dans le prolongement de ces travaux.

1 Espace Manche, un monde en Europe. P. Buléon et L. Shurmer-Smith.

2 EMDI a bénéficié d'une subvention du programme Interreg IIIB de l'Europe du Nord-Ouest et s'est déroulé sur la période 2004-2008. Pour plus d'informations voir : www.emdi.certic.unicaen.fr

La Vision Stratégique EMDI pour l'espace Manche¹

- Renforcer la cohésion de l'espace Manche
- Valoriser et renforcer le positionnement territorial de l'espace Manche en Europe
- Contribuer à une navigation sûre dans l'espace Manche
- Assurer un développement durable de l'espace Manche
- Promouvoir une gestion intégrée des zones côtières

1 Vision stratégique de l'espace Manche. Espace Manche Development Initiative. Octobre 2006.

En partant de la Vision Stratégique EMDI, CAMIS développe une stratégie plus ciblée sur les enjeux maritimes et côtiers et identifie des moyens pour produire des changements dans cet espace, grâce à une amélioration de la coopération entre les différents secteurs. S'appuyant sur des travaux associant les acteurs de l'espace Manche, dont quatre réunions du Forum de la Manche entre 2010 et 2013 et d'autres formes de consultation et prenant en compte les évolutions récentes des politiques, comme la politique maritime intégrée de l'UE, CAMIS promeut la mise en œuvre d'une approche intégrée à l'échelle d'un bassin maritime.

La Vision Stratégique EMDI a mis en évidence le besoin d'une stratégie maritime intégrée qui contribue à la

bonne gestion de cet espace et produise des retombées positives pour les différents secteurs, sous l'angle social, environnemental et économique. De grandes orientations politiques existent en appui de cette vision et se traduisent dans la mise en œuvre d'une approche holistique de la gestion : le développement durable³, l'approche éco-systémique⁴, la gestion intégrée des zones côtières⁵ et le principe de précaution. Ces grandes orientations s'appuient sur des approches intégrées comme condition d'une gestion durable des ressources et des activités maritimes. L'approche intégrée est fondée sur la reconnaissance et l'implication des différents intérêts présents dans un espace. Le caractère transfrontalier de la mer de la Manche et la diversité des activités dans l'espace Manche ont pour conséquence un grand nombre d'intérêts à prendre en compte. C'est pourquoi une bonne gestion de l'espace Manche nécessite la mise en œuvre d'approches intégrées au travers de mécanismes associant les différents intérêts en présence, afin de générer des évolutions positives pour les différents secteurs.

La SMI a identifié trois axes stratégiques qui constituent la Vision de l'espace Manche. Ceux-ci reflètent les évolutions intervenues dans la gestion de l'espace

3 Rapport de la commission mondiale sur l'environnement et le développement : Notre avenir à tous. 1987. Nations Unies

4 Convention sur la Diversité Biologique (CBD) de Malawi. CBD, 2000. COP 5 Decision V/6. Approche écosystémique. Nairobi, 15-26 Mai 2000

5 UE, 2002. Recommandation relative à la mise en œuvre d'une stratégie de gestion intégrée des zones côtières en Europe. (2002/413/EC)

maritime depuis EMDI. Ils s'inscrivent dans le prolongement des conclusions d'EMDI et fournissent un cadre permettant de produire de réels changements à partir des travaux réalisés dans le cadre de CAMIS.

La contribution des acteurs de l'espace Manche a constitué une composante essentielle du travail réalisé dans CAMIS⁶. La SMI et son Plan d'action ont été élaborés à partir de contributions d'acteurs collectées pendant toute la durée du projet. Des experts ont été sollicités dans les domaines où une expertise particulière était requise. Grâce à cette orientation et aux travaux réalisés dans CAMIS, la SMI constitue un document opérationnel qui non seulement explique la nécessité d'améliorer la coopération mais aussi propose la mise en œuvre d'actions pour produire de réels changements dans l'espace Manche. Le processus d'élaboration de la SMI a comporté différentes phases (Figure 1) au cours desquelles les acteurs et les partenaires du projet CAMIS ont pu contribuer aux travaux réalisés, les examiner et les amender.

6 Le terme d'acteur est utilisé pour désigner tout secteur ou organisation ayant un intérêt dans l'espace Manche.

Attendus de la Stratégie Maritime Intégrée

Pour réaliser la Vision Manche, la SMI doit répondre à la situation constatée et proposer des actions qui soient réalistes et pertinentes pour l'espace Manche. La consultation des acteurs a mis en évidence que :

La SMI devait :

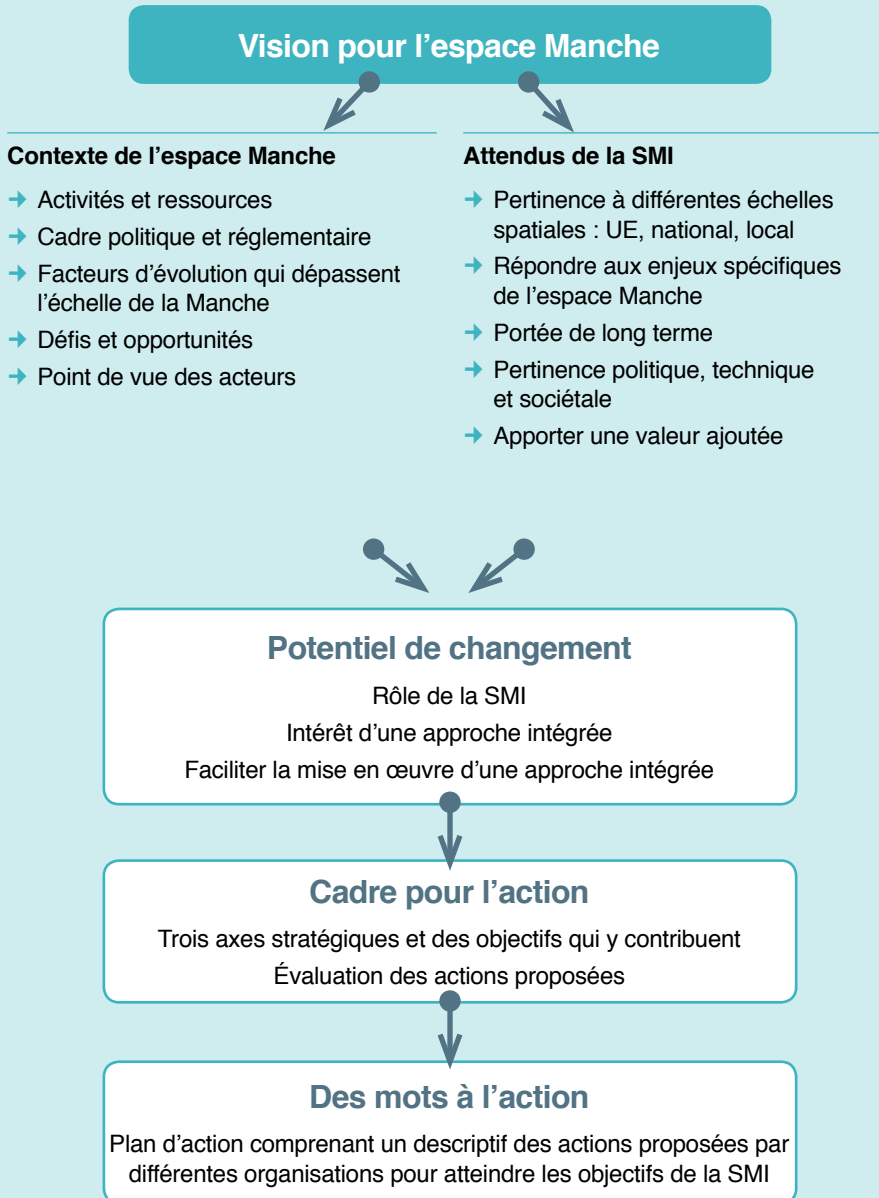
- Être pertinente à différentes échelles spatiales, en considérant les besoins aux échelles européennes, nationales, régionales et locales.
- Répondre aux enjeux spécifiques de l'espace Manche, en particulier à ceux qui ne sont pas traités de façon satisfaisante dans le cadre d'autres mécanismes.
- Être prospective et avoir une portée de long terme ; elle doit être capable de répondre à des problèmes qui ne sont pas encore clairement identifiés, mais qui représentent une menace ou une opportunité.
- Impliquer une large palette d'acteurs, dont les élus, les techniciens et la population, afin que les actions bénéficient d'un soutien à différents niveaux.
- Apporter une valeur ajoutée à l'espace Manche.

En outre, les actions proposées par la SMI devaient :

- Soutenir la coopération entre les deux rives de la Manche et explorer les opportunités pouvant être exploitées de façon conjointe par différents secteurs et régions.
- Avoir des retombées globales et présenter des opportunités et impacts positifs pour de multiples secteurs.
- Conduire à de réels changements dans l'espace Manche.
- Renforcer l'identité de l'espace Manche, tout en considérant et soutenant les identités multiples qui existent au sein de cet espace.

Figure 1

Schéma illustrant les différentes phases de la SMI





A. Contexte de l'Espace Manche

Cette partie présente le contexte de la SMI, en analysant la situation actuelle de l'espace Manche et les évolutions futures qu'il pourrait connaître. Elle donne un aperçu de cet espace, de ses habitants et de ses enjeux.

Définir l'espace Manche

La mer de la Manche est l'espace maritime partagé entre le sud de l'Angleterre et le nord de la France (Figures 2 à 4). La distance entre les côtes varie de 40 km entre Douvres et Calais dans le détroit du Pas de Calais à 175 km entre Roscoff et Falmouth. C'est aussi le passage maritime entre l'Atlantique du Nord-Est et la Mer du Nord. Il n'y a pas de définition précise des limites de la mer de la Manche. La SMI considère que l'espace Manche couvre la mer de la Manche, les comtés du Sud de l'Angleterre et les régions et départements côtiers du Nord et Nord-Ouest de la France. Il inclut des territoires insulaires tels que les îles de Scilly et les îles Anglo-Normandes. La population des comtés et départements littoraux de la Manche s'élève à près de 23 millions d'habitants¹.

1. Connexions transmanche

La mer de la Manche est un "connecteur". Elle connecte deux grandes zones maritimes, l'Angleterre et la France et aussi de nombreux territoires et activités au sein de l'espace Manche, comme l'illustre la figure 2.

Un lien entre la Mer du Nord et l'Atlantique du Nord-Est

L'espace Manche est un bassin maritime en tant que tel. Cependant il relie également l'Atlantique du Nord-Est et la Mer du Nord et constitue à cet égard un couloir maritime. La SMI affirme la nécessité de travailler à l'échelle de l'espace Manche tout en prenant pleinement en compte ses relations avec les bassins maritimes voisins. La Commission Arc Atlantique² et la Commission Mer du Nord³ de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM) développent des stratégies pour ces bassins maritimes. La Commission européenne a publié en novembre 2011 une communication sur la stratégie maritime pour la région atlantique⁴. Un « Forum Atlantique »

réunissant l'ensemble des parties prenantes de la zone a été créé et un plan d'action a été élaboré et publié pour mettre en œuvre la stratégie atlantique (voir encadré 2). La mer de la Manche fait partie du périmètre de travail de cette stratégie.

Un espace qui relie les territoires

La mer de la Manche constitue un lien entre les côtes françaises et britanniques et leurs habitants, ainsi qu'avec les îles. Chaque année, plus de 33 millions de personnes traversent la Manche par ferry, tandis qu'environ 10 millions empruntent le tunnel sous la Manche. Les territoires de l'espace Manche présentent une très grande diversité qui constitue un atout pour cet espace. Cela lui apporte en effet une capacité de résilience face aux évolutions. Une grande partie de ces territoires présentent une vulnérabilité à des problèmes similaires, d'ordre environnemental, social ou économique, par exemple l'érosion côtière ou les variations saisonnières de population et d'offres d'emplois liées au tourisme. Bien que ces problèmes puissent affecter ces territoires de façon différente, compte tenu de leurs spécificités, des échanges d'expériences et partages de connaissance entre ceux-ci peuvent se révéler profitables.

La mer de la Manche crée des liens entre les pays, régions et territoires qui constituent l'espace Manche. Il en résulte que deux types de coopération s'avèrent nécessaires : i) la réalisation d'actions de coopération à l'échelle de la Manche conduisant à considérer l'espace Manche comme une seule région et ii) l'échange d'expériences entre territoires connaissant des opportunités ou des problèmes similaires au sein de l'espace Manche.

La coopération existante

Le programme de coopération transfrontalière Interreg IVA France (Manche) – Angleterre illustre l'importance de la coopération entre les deux rives de la Manche. Il a permis de soutenir plus d'une centaine de projets franco-britanniques, contribuant à développer la coopération dans un grand nombre de secteurs et domaines d'activité, tels que les énergies marines renouvelables, les aires marines protégées et le développement technologique. D'autres programmes de financement permettent également de soutenir la coopération dans l'espace Manche, tels que Life+ et le programme cadre pour la recherche et le développement technologique (PCRDT 6 et 7).

¹ Vision stratégique de l'espace Manche. Espace Manche Development Initiative. Octobre 2006. Ainsi que Espace Manche, un monde en Europe. P. Buléon et L. Shurmer-Smith.

² <http://arcatlantique.org>

³ <http://www.northsea.org>

⁴ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social

européen et au Comité des Régions « Définir une stratégie maritime pour la région atlantique » du 21 novembre 2011



Figure 2

Carte illustrant la densité et la diversité des activités dans la mer de la Manche



Figure 3

Carte illustrant la densité et la diversité des activités dans les territoires bordant la Manche

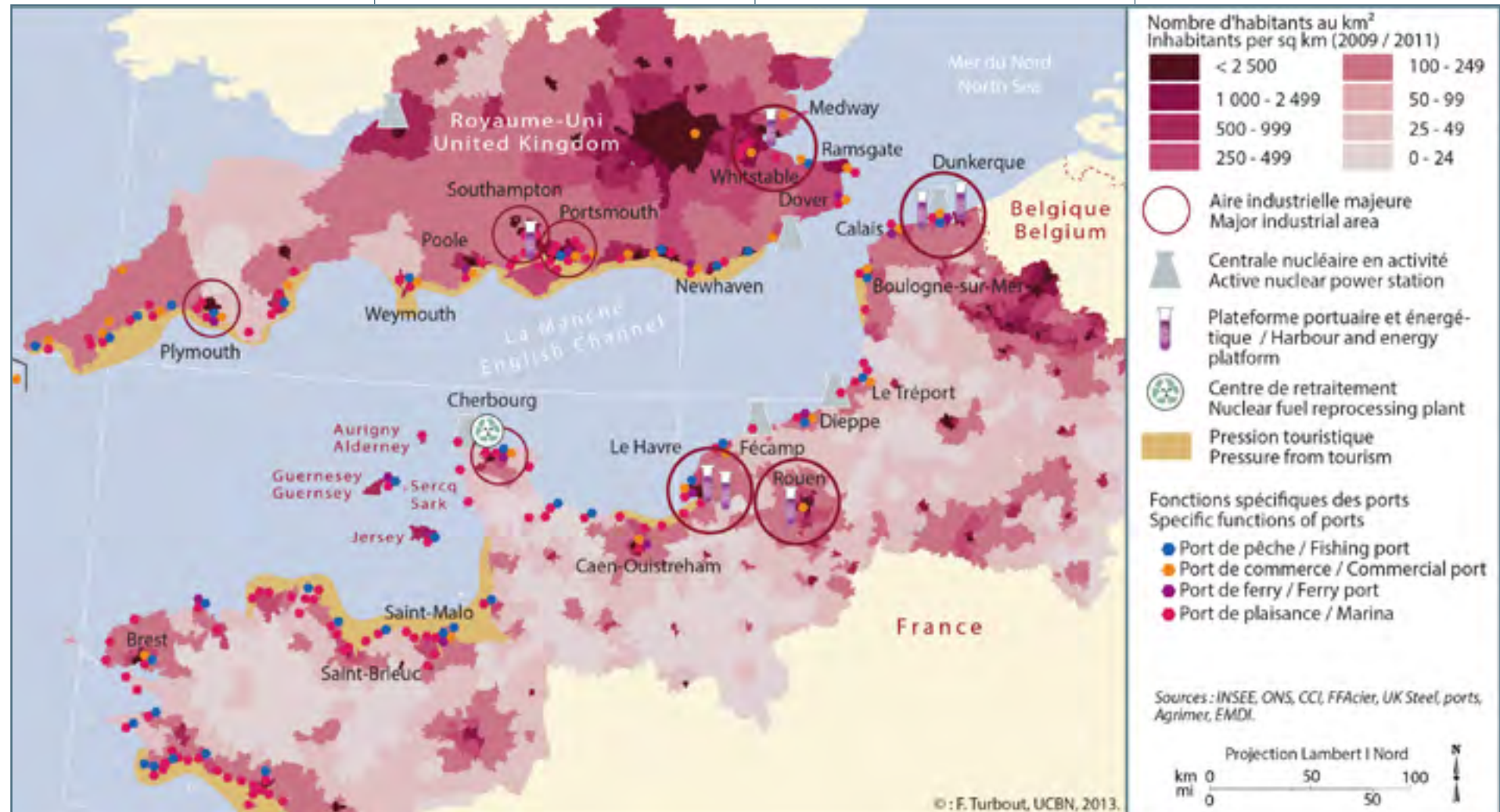
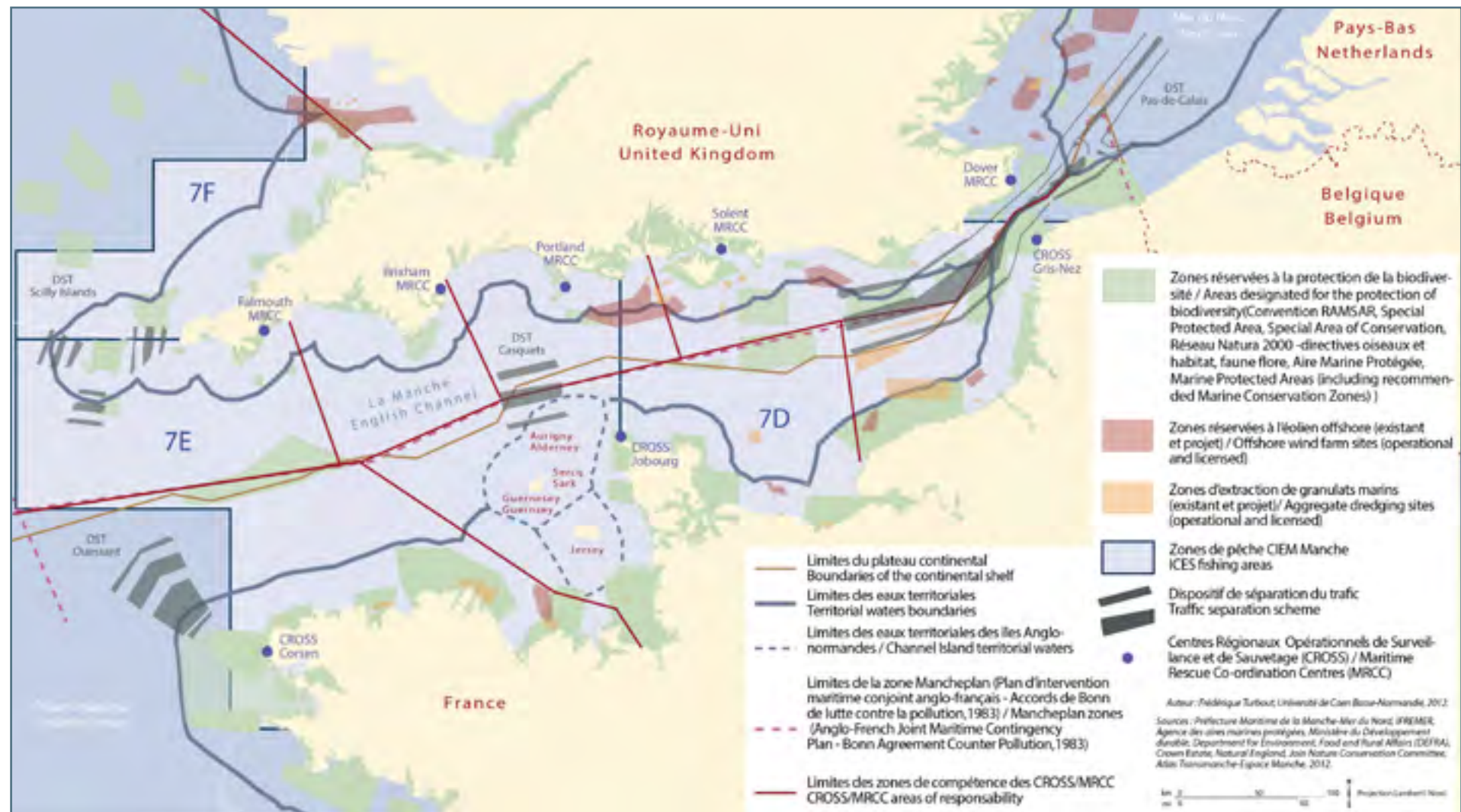


Figure 4

Carte illustrant la complexité de gestion de l'espace Manche





2. Ressources et activités de l'espace Manche

Une gestion durable des ressources maritimes requiert une approche intégrée prenant en compte les intérêts et valeurs des différentes parties prenantes.

L'espace Manche connaît une grande densité d'activités très diverses. Les paragraphes suivants présentent une vue d'ensemble des différents usages en présence. Les figures 2 et 3 illustrent quelques-unes des ressources et activités de l'espace Manche.

Ressources

L'espace Manche a une importance significative pour la France et le Royaume-Uni, tant sur le plan des ressources qu'il fournit que de leur valorisation. Ces ressources peuvent être présentées selon trois catégories : économiques, sociales et écologiques.

Les ressources économiques

Les ressources économiques comprennent les biens et services qui peuvent être commercialisés, c'est-à-dire les ressources au sens traditionnel du terme. Cela inclut les ressources physiques telles que le sable et les graviers qui peuvent être extraits pour l'industrie de la construction, les ressources biologiques d'importance commerciale significative comme les coquillages et les poissons et les infrastructures de transport qui sont nécessaires au développement du secteur du tourisme.

Les ressources sociales

Les ressources sociales sont les habitants de cet espace, leurs savoirs, leurs cultures et leurs histoires partagées qui définissent des communautés locales ou territoires particuliers au sein de cet espace. Des échanges se développent entre les universités et offrent l'opportunité de partager les connaissances sur l'espace Manche. Le tourisme génère d'importantes ressources économiques et s'appuie souvent sur l'attrait des villes et communes côtières pour les visiteurs. La région dispose également d'un patrimoine de grande valeur. Les rives nord et sud de la Manche ont constitué, et constituent toujours, une source d'inspiration personnelle pour de nombreux artistes : des peintres comme Claude Monet et Joseph Mallord William Turner, des écrivains comme Victor Hugo et Charles Dickens, etc.

Les ressources écologiques

Les ressources écologiques comprennent la flore et la faune naturellement présente dans cet espace. En dépit d'une forte pression des usages, la mer de la Manche abrite des habitats, tels que des fonds marins herbeux et des marais salés, des espèces de poissons et coquillages d'importance commerciale, ainsi que des espèces de grande taille comme le requin pèlerin et le grand dauphin. Les services écosystémiques¹ fournis par la biodiversité de l'espace Manche contribuent à son

bon fonctionnement et permettent aux activités de pêche, de loisirs et à d'autres activités de se développer. Cette fonction est de plus en plus reconnue, comme l'illustre la désignation d'aires marines protégées, par exemple les zones de protection spéciale² (figure 4).

Activités

- La Manche est l'une des zones maritimes les plus fréquentées au monde ; 350 à 400 navires de plus de 300 tonnes l'empruntent chaque jour. Ces navires transportent une grande variété de marchandises : conteneurs, hydrocarbures, vracs secs et matières premières, etc.
- Quatre grands ports avec des liaisons intercontinentales régulières (Le Havre, Rouen, Dunkerque et Southampton) et 33 ports commerciaux d'importance régionale et locale sont recensés dans l'espace Manche. Plus de 370 millions de tonnes de marchandises ont transité par les ports de la Manche en 2010 afin d'être acheminées au Royaume-Uni, en France et au-delà.
- Les compagnies de ferry transportent chaque année plus de 33 millions de passagers entre la France et le Royaume-Uni. Les principaux ports pour les passagers sont Douvres, Calais, Dunkerque, Caen et Portsmouth. Pendant la haute saison, il y a environ 120 traversées quotidiennes entre la France et le Royaume-Uni

et 80 pendant la basse saison. Les traversées en ferry s'effectuent principalement selon un axe nord – sud perpendiculaire à l'immense majorité du trafic de marchandises qui se répartit selon un axe est – ouest.

- Les navires plus petits sont aussi un trait particulier de cet espace ; il y a environ un million de plaisanciers sur les côtes britanniques et plus de 300 000 sur les côtes françaises. Pour ces derniers ce sont les ports de plaisance et mouillages qui sont essentiels. Plus de 145 ports de plaisance sont localisés dans l'espace Manche. Ce sont des centres d'activité économique et de loisirs, qui fournissent de nombreux services tels que l'entretien de bateaux, le ravitaillement en carburant et différents commerces liés à l'activité nautique.
- La Manche est très utilisée pour différents types de loisirs maritimes et côtiers, en particulier les sports nautiques tels que la plongée, le surf et le canoë-kayak, et les activités à terre telles que la randonnée, l'observation d'oiseaux et la pêche à pied. Les itinéraires de randonnée, à l'image du chemin de la côte sud-ouest du Royaume-Uni, illustrent que les loisirs maritimes ne se déroulent pas seulement en mer.
- De nombreuses zones protégées existent le long des côtes et attirent à la fois les habitants de cet espace et des touristes pour des activités de loisirs. Elles permettent de combiner à la fois une gestion environnementale

1 Y. Beaudoin et L. Pendleton (eds.) 2012. Why Value the Oceans – A Discussion Paper.

2 Faisant l'objet d'une désignation au titre de la directive européenne Habitats dans le cadre du réseau Natura 2000



et culturelle d'un patrimoine important et une implication des habitants de l'espace Manche. Les plages de Normandie et la côte jurassique dans le sud-ouest de l'Angleterre en sont une illustration (figure 5).

- L'activité de pêche commerciale en Manche est principalement côtière, mais la pêche hauturière est également présente. La pêche représente une activité clé dans la région avec des flottes travaillant différentes espèces telles que la coquille Saint-Jacques, la baudroie (lotte), la sardine et le maquereau. Environ 4000 bateaux de pêche sont enregistrés dans l'espace Manche. Boulogne-sur-Mer est le premier port de pêche français (figure 3) et le premier port européen de transformation et de commercialisation des produits de la mer. L'aquaculture et la conchyliculture sont également importantes, avec différents types de cultures d'algues et de coquillages, comme les huîtres et les moules sur la côte française.
- D'autres activités économiques et leurs infrastructures associées sont présentes dans l'espace Manche. Ainsi, l'extraction de granulats constitue une activité importante : les zones d'extraction autorisées par les autorités britanniques en Manche représentent un quart de l'approvisionnement du sud-est de l'Angleterre en sables et

graviers. Les câbles sous-marins, qui jouent un rôle capital pour l'approvisionnement énergétique et les communications traversent la Manche du nord au sud et d'est en ouest entre différents lieux. Les ports tels que Southampton et Le Havre constituent une infrastructure essentielle pour de nombreuses industries.

- La production d'énergie est une activité de plus en plus présente dans l'espace Manche. Cinq centrales nucléaires sont implantées le long de ses côtes (figure 3). Les énergies marines renouvelables se développent sur le plan industriel, avec des parcs éoliens totalement opérationnels au large du Kent, de nouveaux parcs de plus en plus importants pour lesquels des autorisations sont délivrées et des technologies d'hydroliennes en phase de développement.
- En 1994, la France et le Royaume-Uni ont été reliés plus directement avec l'ouverture du tunnel sous la Manche dans le détroit du Pas de Calais, en connectant les réseaux ferrés pour les passagers, les véhicules et marchandises. Chaque année, environ 10 millions de passagers empruntent le tunnel sous la Manche et plus de 13 millions de tonnes de marchandises sont transportées.



Plage de Deauville, Basse-Normandie, France
© G. Wait

- Le tourisme est une activité importante dans l'espace Manche. Les différentes cultures et identités qui y sont présentes donnent à cet espace un attrait particulier. Chaque année, plus de 100 millions de touristes visitent la région, représentant un apport économique considérable. La croisière est une activité en croissance et conduit à augmenter le nombre de touristes dans l'espace Manche. Ainsi, Falmouth en Cornouailles accueille chaque année plus de 30 escales de bateaux de croisière et 25 000 passagers. De nombreuses autres activités attirent les touristes dont la plaisance et les activités de loisirs, mais aussi des sites renommés comme le Mont-Saint-Michel inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.



Figure 5

De nombreux sites illustrent les ressources de l'espace Manche. Les plages de Normandie ont une importance pour l'histoire récente, d'autres comme la côte jurassique classée au patrimoine mondial donnent un aperçu d'un passé très ancien.



© Rebecca Jefferson



© CRT Normandie



3. Le cadre politique et réglementaire actuel

La mer de la Manche est l'un des bassins maritimes les plus intensément utilisés au monde et les tendances suggèrent que cette intensification devrait se poursuivre en raison de la croissance des activités existantes et du développement de nouvelles activités. Un ensemble de nouvelles politiques et réglementations maritimes et côtières ont été mises en place au cours des 20 dernières années, afin de répondre aux défis de la préservation de l'environnement marin et exploiter au mieux les opportunités de « Croissance bleue », grâce à une utilisation durable des ressources marines. Le tableau 1 présente les politiques mises en place qui, à différentes échelles, ont un impact considérable sur la gestion de l'espace maritime. Le panorama des politiques maritimes évolue rapidement. Cependant, le travail multisectoriel et les approches intégrées demeurent des principes essentiels d'une gestion durable des ressources maritimes et côtières. Un exemple de ces évolutions de la politique maritime est la proposition de la Commission européenne du 12 mars 2013 pour l'établissement d'une directive sur la planification des espaces maritimes et la gestion intégrée des zones côtières¹. Il s'agit à ce stade d'une proposition. Son adoption et sa mise en œuvre auraient

certainement des implications importantes pour la gestion de l'environnement marin. Il est possible d'examiner chaque échelle de politique en s'interrogeant sur la cohérence des réponses apportées côté français et britannique. S'agissant de la législation destinée à gérer l'utilisation des ressources marines vivantes, il est particulièrement important d'assurer une cohérence et une compréhension réciproque des politiques menées. En effet, les ressources marines ne peuvent pas être appréhendées dans le seul cadre géographique des politiques nationales. En ce qui concerne la réglementation internationale, les deux pays sont tenus de respecter les mêmes normes et exigences. Les normes fixées par la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol), afin de gérer les activités de navigation, en constituent un exemple. À l'échelle européenne, les réglementations majeures font l'objet de directives-cadres. Celles-ci décrivent les normes auxquelles doivent se conformer les Etats-membres ; cependant elles ne précisent pas la façon de les mettre en œuvre. En conséquence, des pays voisins peuvent adopter des approches différentes dans la façon d'évaluer et d'atteindre les mêmes normes, comme dans le cas de la surveillance des eaux conchylicoles. Les priorités maritimes actuelles au niveau européen concernent la mise en œuvre de la directive-cadre Stratégie pour le milieu marin et les

¹ Proposition de directive du parlement européen et du conseil établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime et la gestion intégrée des zones côtières. Bruxelles, le 12.3.2013. COM(2013) 133 final. 2013/0074 (COD)

Tableau 1

Principales politiques maritimes européennes et nationales intéressant la Manche

Réglementations et politiques maritimes de l'UE¹

- Directive sur la qualité des eaux de baignade
- Politique commune de la pêche
- Directives Habitats et Oiseaux
- Politique maritime intégrée
- Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin

- Feuille de route pour la planification de l'espace maritime
- Livre blanc des transports
- Recommandation sur la gestion intégrée des zones côtières
- Directive-cadre sur l'eau
- Communication sur une stratégie maritime pour la région atlantique

Réglementations et politiques maritimes britanniques²

- Marine Policy Statement 2011
- Energy Act 2011
- Climate Change Act 2011
- UK Marine Industry Growth Strategy 2011
- Marine and Coastal Access Act 2009
- Transport Act 2000
- Coast Protection Act 1949

French maritime legislation and policies

- Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Chapitre V – Dispositions relatives à la mer)
- Loi n°2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche (Titre VII – Moderniser la gouvernance de la pêche maritime et de l'aquaculture)

¹ <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

² <http://www.defra.gov.uk>



initiatives pour la « croissance bleue ». Les législations nationales sont souvent orientées par les politiques européennes, mais suivent aussi leurs propres priorités et calendriers. Par exemple, des aires marines protégées sont désignées par chaque pays pour ses propres eaux, avec de possibles incohérences à la jonction des zones maritimes des deux pays.

À un niveau infranational, des dispositifs sont mis en place à la fois pour mettre en œuvre les priorités nationales et répondre aux besoins locaux. Au Royaume-Uni, des plans marins sont prévus pour les zones côtières et les zones de pleine mer (Figure 6). La Marine Management Organisation¹ est chargée de coordonner le processus d'élaboration de ces plans qui implique un grand nombre d'acteurs et de délivrer les autorisations administratives conformément aux dispositions du Marine Policy Statement. Six agences pour la protection de l'environnement marin et la pêche côtière (IFCAs) ont été créées le long des côtes de la Manche en 2011 pour favoriser une gestion durable des ressources halieutiques côtières. En outre, des partenariats côtiers ont été créés en dehors de toute législation à l'échelle de comtés ou d'estuaires, par exemple le Forum Maritime du Devon. En France, la loi a conduit à mettre en place des Conseils Maritimes de Façade au cours de l'année 2012. Deux Conseils ont été institués pour l'espace Manche : un pour Manche Est – Mer du Nord², un autre

pour Nord-Atlantique - Manche Ouest³. Ils sont présidés conjointement par le préfet maritime territorialement compétent et par le préfet de région du siège de la direction interrégionale de la mer. Ces Conseils sont constitués de représentants des différents secteurs et sont chargés d'élaborer des documents stratégiques de façade pour coordonner l'utilisation, la protection et le développement de la mer et du littoral. Il existe également un certain nombre d'initiatives régionales en France comme la Conférence régionale de la mer et du littoral en Bretagne. Enfin il existe un certain nombre d'accords transfrontaliers. Il convient, par exemple, de noter l'existence d'un protocole d'accord de novembre 2005, amendé en mars 2009, entre le Kent County Council et le Conseil général du Pas-de-Calais, formalisant leur coopération dans de nombreux domaines (économie, sport, culture, éducation, transports, etc.) ainsi que le projet de classement du détroit du Pas de Calais au patrimoine mondial de l'UNESCO. Ces accords illustrent la possibilité et l'intérêt de coopérations pour gérer l'espace maritime, mais ils sont toutefois peu nombreux. De façon générale, la faiblesse des échanges et discussions entre autorités, au niveau des décideurs comme des techniciens, conduit à un manque de connaissance et de compréhension réciproque entre les deux pays sur des points fondamentaux de la gestion de

[gouv.fr/conseil-maritime-de-facade-r4.html](http://www.conseil-maritime-de-facade-r4.html)

³ <http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/conseil-maritime-de-facade-cmf-r98.html>

¹ <http://www.marinemangement.org.uk/marineplanning/index.htm>

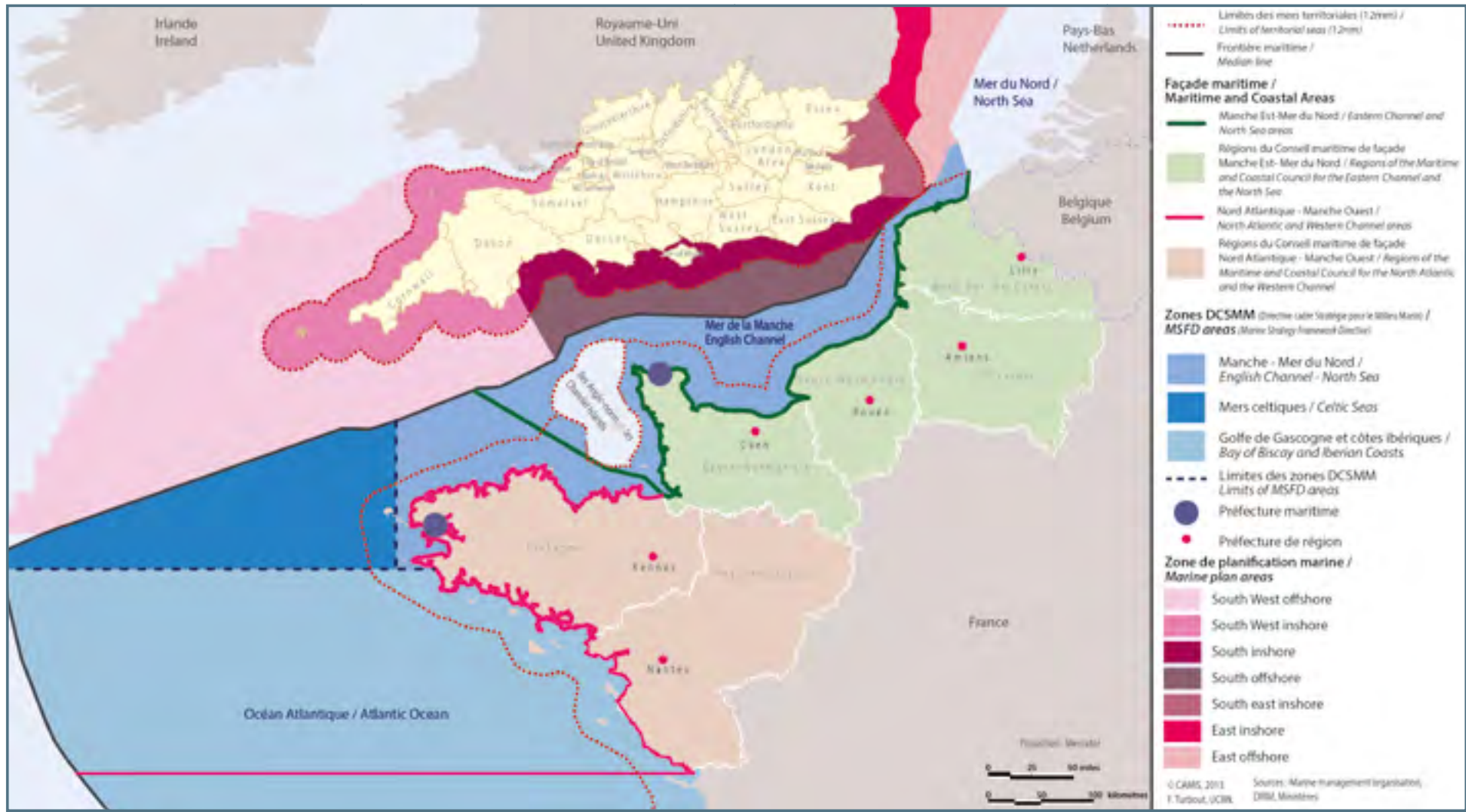
² <http://www.dirm-memn.developpement-durable>

La stratégie pour la région atlantique

- La stratégie maritime pour la région atlantique concerne les espaces maritimes de l'Irlande, du Royaume-Uni, de la France, de l'Espagne et du Portugal, dont la mer de la Manche¹. Elle couvre cinq thématiques prioritaires : la mise en œuvre de l'approche écosystémique, la réduction de l'empreinte carbone de l'Europe, une exploitation durable des ressources naturelles des fonds marins, la réponse aux menaces et situations d'urgence, et la croissance ouverte à tous.
- Ces priorités ont été développées dans le cadre d'un processus associant les acteurs des cinq pays. Des actions spécifiques pour répondre à ces priorités ont été définies avec les acteurs. Un plan d'action pour une stratégie maritime dans la région atlantique a été publié par la Commission européenne le 13 mai 2013². Des mécanismes de financement sont prévus dans le cadre des programmes 2014 - 2020 de l'Union européenne afin de mettre en œuvre ces actions.
- Comme la stratégie atlantique concerne aussi l'espace Manche, les actions de ce plan pourront également y être mises en œuvre. Ces actions pourront contribuer au développement de la coopération dans l'espace Manche, ainsi qu'avec les zones maritimes voisines, sur des enjeux communs à cet espace plus large.

¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions « Définir une stratégie maritime pour la région atlantique » du 21 novembre 2011

² Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Economique et Social Européen et au Comité des Régions. Plan d'action pour une stratégie maritime dans la région atlantique. Pour une croissance intelligente, durable et inclusive. 13.5.2013 COM(2013) 279 final



l'espace maritime, d'où des difficultés sur les plans conceptuel et opérationnel. Les îles Anglo-Normandes font partie intégrante de l'espace Manche. Ayant une population d'environ 150 000 habitants, leur présence maritime est réelle et elles disposent d'un fort patrimoine maritime. Bien que leurs législations et politiques diffèrent de celles du Royaume-Uni et de la France, une intégration transfrontalière existe (et est nécessaire) pour favoriser

la gestion des activités en Manche. De même que les acteurs français et britanniques interagissent de plus en plus entre eux au sein de cet espace, des liens doivent être développés avec les îles Anglo-Normandes et les autres territoires insulaires. La compréhension des différentes échelles d'enjeux nécessite la prise en compte du principe de subsidiarité et la définition des actions au niveau

adapté de responsabilité. Ce principe stipule que l'action doit être entreprise au plus petit niveau où elle est efficace pour répondre à un enjeu. Les enjeux qui sont traités à l'échelle régionale ou locale comme la gestion des ports de plaisance ou les zones de protection marine sont particulièrement pertinents pour CAMIS et la SMI.

Figure 6
Carte des différentes zones de gestion de l'espace maritime dans l'espace Manche



4. Facteurs d'évolution qui dépassent l'échelle de la Manche

L'espace Manche est soumis à des pressions externes dont la nature dépasse les capacités d'influence de la SMI ; cependant la réalité de ces pressions et les enjeux qui y sont liés doivent être pris en compte pour bien appréhender l'espace Manche. Quatre d'entre elles sont présentées ci-dessous :

Le changement climatique :

Les émissions de gaz à effet de serre liées à l'activité humaine conduisent à des changements significatifs dans le climat de la planète¹. Des efforts pour réduire ces émissions sont entrepris au niveau de la réglementation, des technologies et des comportements. La mise en œuvre de ces efforts est requise à toutes les échelles et offre de nombreuses opportunités pour l'espace Manche. Les impacts potentiels du changement climatique sont nombreux et comprennent : la multiplication des épisodes de tempête, la hausse du niveau de la mer et des changements dans la répartition des espèces.

Implications pour la SMI : Reconnaître la nécessité de réduire les émissions de carbone ; identifier les possibilités

¹ Impacts du changement climatique marin, Annual Report Card 2010–2011. <http://www.mccip.org.uk/arc>

de soutenir l'adaptation au changement climatique et l'atténuation de ses impacts ; identifier et aider les territoires qui sont confrontés à des impacts similaires.

La santé des écosystèmes marins

Les écosystèmes marins fournissent des services essentiels à la survie de l'espèce humaine et ceux-ci sont compromis lorsque la santé de l'écosystème se dégrade. Or on assiste à une dégradation mondiale des écosystèmes marins qui nécessite des changements considérables dans la gestion des activités humaines en mer afin de prévenir un effondrement de l'écosystème².

Implications pour la SMI : reconnaître la nécessité d'une approche holistique et de ses ressources ; améliorer la compréhension des écosystèmes de la Manche, de leur vulnérabilité et de leur capacité à être support des activités de l'espace Manche ; soutenir la mise en œuvre d'approches innovantes de gestion durable des activités humaines dans les écosystèmes marins.

² Rogers, A.D. and Laffoley, D. d'A. 2011. International Earth system expert workshop on ocean stresses and impacts. Summary report. IPSO Oxford, 18 pp.

Le trafic maritime international

La Manche est l'une des voies maritimes les plus fréquentées au monde. Les évolutions de la navigation sont liées aux marchés internationaux, aux changements technologiques et à la disponibilité en énergies. Les tendances actuelles conduisent à considérer une poursuite de la concentration du trafic intercontinental sur un nombre limité de ports, conjuguée à une augmentation de la taille des navires, des conteneurs et des camions, nécessitant des adaptations des infrastructures pour la réception et l'acheminement des marchandises.

Implications pour la SMI : reconnaître l'importance de ce secteur particulier et ses besoins ; identifier les risques associés aux évolutions de marché ; soutenir les différents secteurs affectés par ces évolutions, en particulier les ports de la Manche.

Les politiques et accords internationaux

Il existe de nombreux accords et organismes internationaux qui fournissent un cadre dans lequel les politiques doivent s'inscrire. Il s'agit de l'Organisation Maritime Internationale qui régit les activités de navigation, des directives européennes (voir tableau 1) et des stratégies maritimes européennes pour l'Atlantique Nord et la Mer du Nord, ainsi que des décisions et recommandations de la Commission OSPAR en matière de coopération internationale pour la protection de l'environnement marin de l'Atlantique du Nord-est, incluant les eaux de la Manche, ainsi que de la Commission des pêches de l'Atlantique du Nord-Est (CPANE).

Implications pour la SMI : identifier les possibilités de faire entendre la voix de la Manche dans les discussions internationales ; mettre en évidence les domaines où une collaboration peut améliorer la gestion de la Manche et permettre de tirer parti de ces dispositions ; soutenir une mise en œuvre concertée à l'échelle de la Manche des dispositions internationales.



5. Défis et opportunités de l'espace Manche

Cette partie du document offre un aperçu des défis et opportunités qui existent pour l'espace Manche ou qui peuvent apparaître. Certains sont bien connus, d'autres apparaissent comme des facteurs potentiels de changements, sans que leurs effets soient encore précisément identifiés ; certains font déjà l'objet de politiques, d'autres pas. Cette liste n'est pas exhaustive ; il n'est pas possible de faire ici l'inventaire de toutes les tendances et enjeux potentiels. Cependant la liste suivante fournit des éléments contextuels pour la mise en œuvre de la SMI et précise les types d'enjeux auxquels elle pourrait être en mesure de répondre.

Modifications dans les types d'activité

- On observe une densité et diversité croissantes des activités dans un espace maritime déjà très utilisé ; ce qui accroît la pression sur l'espace et ses ressources, le cas échéant, jusqu'à la limite de la saturation. Cela est particulièrement le cas dans le détroit du Pas de Calais, la partie la plus étroite de l'espace Manche.
- Il est nécessaire que la SMI soutienne des mécanismes tels que la planification stratégique de l'espace maritime, afin de réduire les conflits d'usage et favoriser la coopération à l'échelle de l'espace Manche, mais aussi de reconnaître les possibilités d'innovations en veillant à préserver

un équilibre entre les différents usages et intérêts en présence.

Politiques de protection de l'environnement

- En application de la directive-cadre Stratégie pour le milieu marin, le Royaume-Uni comme la France doivent établir un plan d'action pour satisfaire les critères de suivi et de réalisation du bon état écologique du milieu marin d'ici 2020.
- Les différences entre modes de gestion français et britanniques peuvent conduire à des approches différentes à l'échelle de la mer de la Manche, alors que celle-ci peut être considérée comme une seule et même « écorégion ». Pour garantir une gestion assurant le bon état des écosystèmes marins, une approche à l'échelle de la Manche est nécessaire.
- L'implication des acteurs nationaux et internationaux est essentielle au succès de la mise en œuvre des actions de protection (telles que la désignation et la gestion d'aires marines protégées) et peut être encouragée dans le cadre de la SMI.

Secteur de la pêche

- L'activité de pêche commerciale existe en Manche depuis des siècles, mais est confrontée actuellement à de profondes mutations, environnementales, économiques et sociales, qui impactent la profession.
- Il est essentiel pour la SMI de comprendre comment les évolutions liées à la réforme de la Politique Commune de la Pêche vont impacter la filière pour mieux accompagner les changements nécessaires.
- La SMI doit soutenir les efforts engagés pour gérer l'activité de pêche en Manche de façon durable, en développant et utilisant des approches innovantes de gestion de la pêche, ainsi qu'une gestion concertée des ressources, pour permettre une activité de pêche durable. Cet objectif peut être atteint en s'appuyant sur le groupe de travail « Manche » du Conseil Consultatif Régional (CCR) pour les Eaux Occidentales Septentrionales¹.

Pollutions et sécurité maritime

- Les risques de pollution liés à la sécurité maritime évoluent dans le temps : la pollution accidentelle par hydrocarbures diminue tandis que la pollution chimique ou liée aux conteneurs augmente en raison des changements dans le commerce international. Le risque de pollution maritime accidentelle évolue et devient plus complexe. La préparation des acteurs impliqués dans la gestion de ces pollutions au niveau maritime et terrestre doit donc s'adapter en conséquence.
- Favoriser les relations transfrontalières peut contribuer à garantir que des réponses appropriées sont préparées pour faire face aux situations de crise et peuvent être mises en œuvre en s'appuyant le cas échéant sur des moyens mobilisés des deux côtés de la mer de la Manche.
- Malgré les améliorations contribuant à la qualité des eaux marines et côtières, des phénomènes tels que l'enrichissement en nutriments, résultant de pollutions d'origine terrestre, conduisent à l'eutrophisation des eaux et continuent à poser d'importants problèmes au regard des populations côtières, de la protection de l'environnement, du tourisme, de l'aquaculture, et doivent être traités.

¹ <http://www.nwwrac.org/>



Le changement climatique

- Les impacts du changement climatique sont complexes et souvent imprévisibles. Ils présentent des menaces, comme les inondations, qui affectent directement les populations, les transports et les activités économiques.
- Il est nécessaire de favoriser la diffusion des travaux réalisés sur les impacts sociaux, économiques et écologiques du changement climatique dans la région et la mise en œuvre de solutions d'adaptation. Cette information peut aider à la prise de décision en permettant de mieux comprendre les défis auxquels cet espace est confronté.
- Il apparaît indispensable d'échanger entre les territoires sur les expériences d'adaptation au changement climatique et de soutenir le transfert de bonnes pratiques au sein de cet espace.

Énergies

- Le potentiel de développement des énergies marines renouvelables, liées au vent, aux vagues, aux courants ou aux marées est particulièrement fort en Manche et constitue de ce fait une opportunité particulière pour cet espace. L'implication des différents secteurs dans le développement, l'installation et la gestion des infrastructures énergétiques constitue

une condition essentielle de réussite pour exploiter ce potentiel. En outre, une gestion coordonnée des risques liés aux centrales nucléaires implantées dans l'espace Manche devrait également être mise en œuvre.

- La France et le Royaume-Uni détiennent 80% du potentiel hydrolien européen et le développement des technologies permettant de l'exploiter est en cours. L'importance de ce potentiel et la demande croissante pour des sources d'énergie renouvelables conduisent à considérer ce secteur comme un facteur de croissance potentielle pour l'espace Manche.
- L'efficacité énergétique demeure une priorité qui oriente les évolutions technologiques et dont les implications pour les différents secteurs d'activité, dont les transports, doivent être appréhendées.

La gestion des espaces maritimes et côtiers

- De nombreuses initiatives de Gestion Intégrée des Zones Côtières sont conduites dans l'espace Manche. Des différences pratiques importantes peuvent être soulignées. Toutefois elles visent des objectifs similaires en termes d'implication des acteurs dans le processus de prise de décisions et s'appuient sur une approche écosystémique.

- La mer de la Manche sera couverte par quatre plans marins¹ pour les eaux britanniques et deux documents stratégiques de façade sont prévus pour les eaux françaises². Ces initiatives qui permettront de répondre en partie aux attendus de la politique maritime intégrée de l'UE et de la directive-cadre Stratégie pour le milieu marin doivent impliquer les acteurs pour parvenir à une utilisation durable des mers, tout en reconnaissant la multiplicité des usages et valeurs d'un espace.
- Une approche à l'échelle de la Manche est requise pour garantir que les plans (des aires marines protégées, par exemple) s'articulent de façon logique et cohérente, en particulier au niveau des limites internationales des zones maritimes, et pour soutenir les mécanismes d'implication des acteurs de l'ensemble de cet espace.

Transports

- Les réseaux de transport doivent être soutenus pour tirer le meilleur parti d'opportunités telles que les routes de cabotage maritime ou la diversification des plateformes logistiques régionales et locales et accroître les retombées des équipements destinés à l'intermodalité et au traitement des marchandises.
- La réglementation liée notamment à la réduction de la teneur en soufre des carburants continuera d'affecter le transport maritime, en particulier les liaisons transmanche de ferry. Il est nécessaire d'appréhender les impacts potentiels de ces réglementations dans l'espace Manche, afin de pouvoir définir des réponses appropriées.

Activités économiques

- La « croissance bleue »³ s'appuie sur le potentiel des océans, des mers et des zones côtières à générer de la croissance économique et à créer des emplois. Cette composante essentielle des priorités maritimes européennes identifie un certain nombre de secteurs clés : les énergies marines renouvelables,

¹ Cinq si la zone de la Tamise est considérée comme partie intégrante de l'espace Manche. http://marinemanagement.org.uk/marineplanning/areas_all.htm

² Décret no 2012-219 du 16 février 2012 relatif à la stratégie nationale pour la mer et le littoral et aux documents stratégiques de façade

³ Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Economique et Social Européen et au Comité des Régions. La croissance bleue: des possibilités de croissance durable dans les secteurs marin et maritime. 13.9.2012 COM(2012) 494 final



l'aquaculture, le tourisme maritime et côtier, dont l'industrie de la croisière, les ressources minérales marines, les biotechnologies bleues.

- Des concepts et outils importants sont proposés par la Commission européenne pour soutenir le développement régional : les Investissements Territoriaux Intégrés (ITI), le développement local mené par les acteurs locaux (CLLD) et la spécialisation intelligente. Ces concepts et outils seront mis en œuvre pendant la période de programmation 2014 – 2020 des fonds structurels européens.
- Les liaisons de transport transfrontalier sont à la base du commerce de marchandises et de services dans l'espace Manche, contribuant ainsi au développement économique de cette région et au-delà.

Main d'œuvre

- De nombreuses opportunités de « croissance bleue » existent dans l'espace Manche. Il est nécessaire de les identifier, de les analyser et de les encourager. Celles-ci peuvent être soutenues en assurant que l'offre de formation et le développement des compétences répondent aux besoins des secteurs existants ou en émergence.

→ Le soutien à l'innovation dans le secteur maritime peut créer de nouvelles opportunités comme le développement de nouveaux marchés ou l'exploitation d'avancées technologiques.

- Les compétences et formations sont pour de nombreux secteurs des conditions préalables au développement. Des compétences et une offre de formation adaptées à tous les niveaux peuvent soutenir le développement et l'adaptation des secteurs économiques à un environnement évolutif.

Les changements démographiques et la dynamique des territoires

- Les évolutions démographiques comme le vieillissement de la population vont entraîner une modification des besoins et attentes des sociétés locales.
- Prendre en compte les dimensions sociétales et l'acceptabilité de nouveaux projets de développement devient de plus en plus important dans la gestion des espaces maritimes et côtiers.
- Il convient de soutenir les territoires côtiers face à ces évolutions et projets en s'assurant qu'une réponse est apportée aux besoins locaux. C'est particulièrement le cas s'agissant des variations saisonnières de population liées au tourisme.



© Rebecca Jefferson



6. Point de vue des acteurs de l'espace Manche

Les acteurs ont contribué à l'élaboration de la SMI, en faisant connaître leurs points de vue « d'acteurs de terrain » sur l'espace Manche. Cela offre un aperçu de la réalité dans laquelle évoluent les activités dans cet espace et de la façon dont on pourrait susciter des changements. Il en ressort un certain nombre de thèmes récurrents concernant les défis et opportunités d'un travail à l'échelle de la Manche, ainsi que des indications sur le soutien que la SMI pourrait apporter aux acteurs.

La multiplicité des usages

→ Les acteurs perçoivent l'espace Manche comme un espace à forte densité d'activités, avec de nombreux acteurs et intérêts en présence ; il est considéré comme ayant déjà atteint, ou étant proche d'atteindre, un point de saturation. Beaucoup sont préoccupés par le développement projeté de nouvelles activités dans cet espace.

Le développement durable

→ Apporter une réponse équilibrée aux attentes sociales, économiques et écologiques est considéré comme une priorité pour de nombreux secteurs, sinon pour tous. L'approche écosystémique¹ fournit un cadre pour une gestion holistique des ressources, en prenant en compte l'homme comme une composante de l'écosystème. Cette approche recueille un large soutien pour gérer les ressources maritimes de l'espace Manche.

L'intérêt de l'échelle Manche

→ De nombreux acteurs considèrent que travailler à l'échelle de l'espace Manche offre des opportunités pour améliorer les méthodes de travail, mieux gérer cet espace et répondre aux enjeux avec plus de force. Cette échelle offre un potentiel dont peuvent tirer parti les populations et cultures de l'espace Manche.

La compréhension de l'espace Manche

→ Il y a un enthousiasme pour mieux comprendre cet espace, sur le plan de ses ressources, de ses menaces et opportunités. Un travail peut être entrepris pour rassembler les connaissances et donner une perspective régionale à des problématiques comme les changements côtiers.

Le développement d'une identité Manche

→ Prenant appui sur cette meilleure compréhension de l'espace, les acteurs souhaitent que la région bénéficie d'une meilleure reconnaissance, en développant son identité. Cela peut favoriser l'innovation au sein de l'espace Manche, mais aussi à l'extérieur.

Le transfert de connaissances

→ Améliorer la gestion grâce à l'échange de bonnes pratiques et renforcer la mobilisation sur les enjeux maritimes sont fréquemment mentionnés. Il y a également un besoin de connaissance des grands processus en cours dans chaque pays, en utilisant les modes de communication appropriés. Il est essentiel de favoriser le dialogue.

L'approche intégrée

→ Il y a un désir de participer à une instance composée d'acteurs qui soit totalement trans-sectorielle et trans-régionale. Les bénéfices d'une approche intégrée ont été fréquemment soulignés, notamment pour une meilleure compréhension des problèmes pouvant générer des conflits et pour définir des objectifs partagés au sein de l'espace Manche.

Ces contributions soulignent l'absence dans l'espace Manche d'un certain nombre de liens essentiels, dont la compréhension du fonctionnement administratif de chaque pays et les possibilités de dialogue entre acteurs. La SMI a pour objectif de poser les bases d'une approche intégrée à l'échelle de l'espace Manche, afin de commencer à pallier une partie de ces manques.

L'identification par les acteurs de ces besoins, auxquels ne répondent pas les organisations et structures actuelles, incite clairement à mettre en place l'infrastructure sociale nécessaire pour développer une approche intégrée au niveau de l'espace Manche.

¹ Selon les principes définis lors de la CBD de Malawi. CBD, 2000. COP 5 Decision V/6. Approche écosystémique. Nairobi, 15-26 May 2000.

Résumé

La Manche est un espace complexe et densément utilisé. Il y a de nombreux défis à surmonter mais également des opportunités à exploiter. Trois types de soutien apparaissent comme nécessaires dans l'espace Manche :

→ **Soutien aux différents secteurs** pour un partage de l'espace. Une meilleure connaissance, dans chaque pays, des réalités des deux rives de la Manche et de la gestion mise en place dans chacune des zones maritimes sous juridiction nationale sont des éléments clés pour mettre en œuvre la Vision de l'espace Manche. Outre le développement d'une meilleure compréhension mutuelle, il est important de favoriser une plus grande prise de conscience que nous partageons et gérons un espace maritime commun. Cet espace constitue le capital commun qui lie les différents secteurs et intérêts. Pour y parvenir, les professionnels, organisations et dirigeants doivent pouvoir accéder à l'information et aux réseaux permettant de travailler de façon cohérente à l'échelle de la Manche.

→ **Nécessité d'actions conjointes.** Comme cela est illustré dans la partie « Défis et opportunités » du document (pages 23-25), un grand nombre de sujets nécessite une approche transfrontalière et un travail commun entre la France et le Royaume-Uni, afin de répondre à un problème ou exploiter une opportunité conjointe. Cela concerne des enjeux qui sont déjà bien identifiés (par exemple, la sécurité maritime), mais aussi de nouveaux enjeux qui pourraient apparaître dans l'avenir et auxquels il est nécessaire de répondre. Les bénéfices d'une telle coopération pourraient être davantage reconnus au niveau local comme au niveau national.

→ **Soutien aux différents territoires bordant l'espace Manche.** Une grande diversité de territoires borde l'espace Manche, mais faisant partie du même espace, un grand nombre d'entre eux sont confrontés à des problèmes similaires ou ont la possibilité d'exploiter des opportunités similaires. Le transfert de connaissances et d'expériences entre ces territoires peut permettre de meilleures prises de décision dans l'ensemble de la région.



Arc en ciel en Picardie, France
© Guy François

De nouvelles approches sont actuellement développées au niveau international, européen et national pour répondre aux besoins précédemment décrits et encourager une gestion plus holistique des activités maritimes. Un renforcement de l'intégration et de la coopération dans l'espace Manche doit permettre de mieux répondre à ces besoins. La partie suivante du document permet d'examiner ce que la SMI peut faire et d'identifier les possibilités de faciliter le changement.



B. Concrétiser la Vision de l'espace Manche

L'examen du contexte de l'espace Manche a mis en évidence la nécessité de renforcer la coopération et l'intégration dans cet espace comme moyen de réaliser la Vision de l'espace Manche. Plusieurs grandes politiques considèrent l'approche intégrée comme un principe important de mise en œuvre d'une gestion holistique (Encadré ci-contre). Cependant en termes de mise en œuvre, l'approche intégrée doit être adaptée aux besoins spécifiques de la région et des populations. Cette partie du document identifie comment de nouvelles approches peuvent permettre de répondre aux besoins de l'espace Manche et s'appuie sur les contributions des acteurs pour répondre aux deux questions suivantes :

- 1. Quels sont les bénéfices potentiels d'un renforcement de la coopération et de l'intégration dans l'espace Manche et comment cela peut contribuer à surmonter les défis et exploiter au mieux les opportunités ?
- 2. Qu'est-il nécessaire d'entreprendre pour améliorer la coopération et l'intégration dans l'espace Manche et comment la SMI peut y contribuer ?

Qu'est-ce que l'intégration (ou approche intégrée) ?

Le concept de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) a tout d'abord été reconnu par l'UE dans sa Recommandation sur la GIZC qui en décrit les principes tels que la perspective élargie des systèmes naturels et des activités humaines, l'association de toutes les parties intéressées au processus de gestion et la prise en compte des spécificités locales des zones côtières. Cette approche a été étendue dans le cadre de la Politique Maritime Intégrée de l'UE. Cette politique considère que la gestion des « écorégions » marines ou des grands écosystèmes marins, comme la mer de la Manche, nécessite une approche « conjointe » des questions maritimes, compte-tenu de leur imbrication. L'approche intégrée peut être menée à différentes échelles et être territoriale ou entre utilisateurs et usages.

L'implication des acteurs et de la société civile dans la gestion de l'espace maritime constitue un élément clé de l'approche intégrée. Des mécanismes pour y parvenir sont développés et de plus en plus largement appliqués. La gestion de l'espace maritime doit prendre en compte les besoins identifiés au niveau local, régional et national par les individus et les groupes d'acteurs.

Dans le contexte de l'espace Manche, l'intégration répond au besoin d'un travail commun pour mettre en œuvre les principes essentiels des politiques maritimes. Il apparaît fondamental de permettre aux acteurs de coopérer dans l'espace Manche sur des projets de coopération afin d'atteindre des objectifs communs. C'est ainsi que pourront être surmontés un certain nombre de défis et que les opportunités découlant du partage d'une mer transfrontalière pourront être valorisées.



1. L'intérêt d'une approche intégrée dans l'espace Manche

Tableau 2

Avantages de l'intégration et exemples de retombées possibles pour l'espace Manche

L'intégration au niveau de l'ensemble des régions ou entre certaines d'entre elles, entre secteurs et niveaux de gouvernance, sous-tend un certain nombre de politiques maritimes de l'UE et peut permettre la mise en œuvre d'une approche holistique de la gestion de l'espace Manche. Les acteurs reconnaissent qu'un certain nombre de retombées positives peuvent découler d'un renforcement de l'intégration dans l'espace Manche. Le tableau 2 présente les principaux avantages de cette approche et montre comment elle peut permettre de tirer le meilleur parti d'opportunités ou de surmonter les défis que connaît l'espace Manche.

Il convient de souligner que l'intégration ne constitue pas une fin en soi, mais un processus pour permettre aux individus, aux organisations et aux secteurs de mieux travailler ensemble et de réaliser ainsi la Vision de l'espace Manche. L'avantage essentiel de l'intégration est qu'elle fournit les mécanismes de base du "travailler ensemble" qui est nécessaire pour parvenir à une utilisation plus durable des ressources marines, créer de nouvelles opportunités d'affaires et accroître la capacité des territoires à surmonter les difficultés.

Avantages	Exemples possibles dans la Manche
Réduction des conflits : L'amélioration de la compréhension des perspectives et facteurs clés des autres secteurs ou régions peut générer des retombées plus positives pour les utilisateurs de cet espace dense en activités.	Mécanismes de dialogue pour discuter de nouveaux projets comme les champs d'éoliennes et de leurs impacts potentiels, positifs et négatifs, pour les utilisateurs actuels de l'espace.
Perspective de bassin maritime : la communication entre la France et le Royaume-Uni sur les initiatives et pratiques nationales de gestion peut améliorer la prise de décision en considérant la totalité du bassin maritime.	Il ne s'agit pas d'uniformiser les politiques mais d'assurer une cohérence grâce à une meilleure compréhension des pratiques de chaque pays.
Aires marines protégées (AMP) : bénéficier des retombées positives d'un réseau cohérent d'AMP sur le plan économique et social grâce à des écosystèmes productifs.	Des processus nationaux guident la désignation des AMP en Manche. Une bonne compréhension de ces processus dans l'espace Manche permettrait de favoriser la mise en réseau et la réussite des AMP.
Gestion des ressources transfrontalières : la mer de la Manche constitue une « écorégion » en tant que telle et de nombreuses ressources traversent les frontières internationales. Considérer l'ensemble de l'« éco-région » donne une vision plus complète des facteurs qui influencent la ressource.	Gestion de l'extraction de sables et graviers dont l'i pact peut être significatif sur les zones de frayères et de recrutement pour les poissons.
Le partage de connaissances locales et d'expériences entre territoires peut contribuer au développement de bonnes pratiques et à la prise de décisions pour les espaces qui font face aux mêmes défis et opportunités.	Les territoires vulnérables à l'érosion côtière peuvent partager leurs expériences et pratiques de gestion, afin de bénéficier d'un éventail plus large de scénarios.
Le rassemblement d'expertises sur l'espace Manche et leur meilleure diffusion peut améliorer l'accessibilité à l'information, favoriser la compréhension de la région et fournir des informations utiles à la prise de décision.	Une compréhension du réseau de transports à l'échelle de la Manche, notamment des surcapacités ou sous-capacités des ports, des voies routières et ferroviaires peut contribuer à apprécier l'opportunité de futurs investissements.
Des opportunités d'affaires peuvent résulter d'une amélioration du travail en réseau en offrant de nouveaux débouchés et des possibilités d'approvisionnement dans cet espace, ainsi qu'en soutenant la mise sur le marché d'innovations.	Le développement de clusters au niveau régional ou sectoriel peut faciliter l'identification par les entreprises de nouveaux marchés pour leurs produits. Cela s'applique par exemple à de nouvelles opportunités dans le domaine du tourisme liées aux escales des navires de croisière.
Gestion des accidents maritimes : sur la base des efforts existants pour développer des protocoles et plans d'urgence, établir des connexions entre organisations et identifier les ressources disponibles et les possibilités de les mobiliser.	Assurer des réponses efficaces face aux accidents de navigation qui peuvent avoir des impacts potentiels en termes de sécurité humaine, de pollution et de trafic maritime.



2. Faciliter la mise en œuvre d'une approche intégrée dans l'espace Manche

Ayant identifié ce qui était nécessaire pour réaliser la Vision de l'espace Manche, ainsi que les retombées positives qui pouvaient en résulter, les acteurs ont été interrogés sur les changements spécifiques qui s'imposaient pour développer l'approche intégrée. La liste ci-dessous décrit les facteurs essentiels permettant d'aboutir à des changements dans l'espace Manche.

Comprendre nos différences

De nombreuses différences existent entre la France et le Royaume-Uni, par exemple en ce qui concerne la façon de gérer nos eaux territoriales et activités, le rôle des organisations, la mise en œuvre des politiques, les priorités nationales et locales, les cultures d'entreprise, la réglementation des activités, etc. Un défaut de compréhension des aspects fondamentaux de chaque pays est considéré comme un obstacle au travail en commun. Si nous comprenons seulement notre pays, nous ne comprenons que la moitié de l'espace Manche.

Des mécanismes pour communiquer et apprendre

La communication et le dialogue dans l'espace Manche peuvent être utilisés pour rassembler les différents secteurs et permettre à chacun d'apprendre de l'autre pays. Les mécanismes de communication doivent être adaptés à

chaque public, avec un type d'information et des méthodes potentiellement différentes, par exemple des portails internet ou des échanges de postes.

Mettre en réseau : établir des liens entre territoires, personnes et organisations

Il peut y avoir une volonté ou la nécessité de travailler avec l'autre côté de la Manche, mais pour y parvenir encore faut-il trouver les bonnes personnes et organisations. Il peut être relativement simple de faciliter les liens entre acteurs des deux côtés de la Manche et de favoriser des retombées positives en termes d'échanges commerciaux, de gestion de cet espace et de réponse aux enjeux. De la même façon, des territoires de l'espace Manche peuvent être confrontés à des problèmes similaires et bénéficier de transferts de connaissances et de partages d'expériences, afin de développer des bonnes pratiques et améliorer la prise de décisions.

Discuter des priorités et des enjeux

Les différentes façons d'utiliser la mer de la Manche reflètent les différentes valeurs et opinions concernant les priorités pour cet espace. Ces priorités sont d'ordre économique, environnemental et social et guident la prise de décision. Le développement de nouveaux usages et les évolutions dans les usages existants

peuvent mettre en lumière des conflits de valeurs. Conduire les secteurs à s'impliquer dans des discussions et à examiner ce type de problème peut permettre d'éviter des conflits en créant un espace de compréhension des différentes valeurs et perspectives et d'identifier les conséquences de différents scénarios.

Favoriser une implication et un soutien à un niveau politique

L'engagement et le soutien des responsables politiques peuvent faire avancer des actions pour réaliser des changements, ainsi que favoriser l'implication des niveaux locaux, régionaux ou nationaux. Afin d'assurer un soutien à la SMI et à la mise en œuvre des actions nécessaires à une meilleure intégration, il est indispensable d'impliquer les élus du niveau local au niveau national et de favoriser des retombées positives à ces différentes échelles. La mise en place d'instances de discussion entre élus sur les enjeux de l'espace Manche renforcera la cohérence des politiques à cette échelle.

Rassembler l'expertise

Un grand nombre de recherches et d'études sur une grande variété de sujets sont réalisés dans l'espace Manche. Rassembler cette connaissance à l'échelle de la Manche offre la possibilité d'améliorer la compréhension de l'espace

Manche, de diffuser les résultats de façon plus large, et d'utiliser cette expertise pour travailler sur les enjeux de cet espace. Des réseaux d'experts pourraient être utilisés pour développer et diffuser les bonnes pratiques afin de répondre à ces enjeux.

Renforcer l'identité de l'espace Manche

Une identité plus forte de l'espace Manche peut contribuer à créer davantage de liens et à développer les autres facteurs nécessaires à la mise en œuvre d'une approche intégrée, par exemple une meilleure compréhension de cet espace et de ses caractéristiques. L'espace Manche n'est pas suffisamment perçu comme un espace commun pour le développement des affaires ou pour d'autres activités. Les acteurs considèrent que cela pourrait être amélioré et aurait des retombées positives.

Capitaliser sur les coopérations existantes

Il existe de nombreux exemples de coopérations transmanche entre secteurs ou au sein de ceux-ci. Ces coopérations améliorent notre compréhension de l'espace Manche, favorisent le développement de réseaux et constituent des exemples d'approches intégrées. La SMI peut capitaliser sur ces projets et tirer parti de leurs différentes activités.



3. Un cadre pour l'action

De nouvelles approches concourant à l'intégration et permettant de travailler à l'échelle d'un bassin maritime ont été mises en œuvre pour répondre aux besoins de l'espace Manche (voir points précédents) et identifier une série d'axes stratégiques et d'objectifs. Cela conduit à proposer un cadre pour l'action destiné à améliorer la coopération et la gouvernance dans l'espace Manche. Le processus pour identifier et développer des actions est également décrit ci-après.

Axes stratégiques et objectifs

La SMI s'intéresse aux activités à différentes échelles spatiales tout en retenant une approche à l'échelle de l'espace Manche. Cela diffère des approches plus traditionnelles qui traitent séparément des enjeux écologiques, économiques et sociaux. Ce choix est motivé par la volonté de suivre une approche de gestion globale et intégrée des secteurs plutôt qu'une approche segmentée alors que les intérêts de ces secteurs sont fortement interconnectés.

La SMI reconnaît l'étendue des défis et opportunités que connaît la région de la Manche. Cependant il n'est pas possible dans le cadre de cette stratégie de pouvoir tous les traiter avec le même degré de détails et certains d'entre eux sont au-delà de ses champs de compétence. C'est pourquoi le cadre proposé se concentre sur les objectifs

et actions qui peuvent produire de réels changements et permettre ainsi à la SMI de remplir sa mission.

Trois axes stratégiques ont été définis à partir des besoins identifiés au cours de l'analyse du contexte de l'espace Manche et en examinant comment une approche intégrée pouvait permettre d'y répondre. Ces axes stratégiques forment la nouvelle Vision de l'espace Manche (reprenant en partie la Vision EMDI – Encadré page 10). Les objectifs (pages 33-34) présentent les domaines où des actions peuvent contribuer à ces axes. Les axes stratégiques sont les suivants :

- **Axe stratégique 1 : Renforcer la gouvernance et la coopération pour améliorer la gestion et le développement des ressources de l'espace Manche**
- **Axe stratégique 2 : Mettre en œuvre une approche interrégionale cohérente pour répondre aux enjeux d'échelle Manche**
- **Axe stratégique 3 : Promouvoir le développement durable des territoires côtiers de l'espace Manche**

Chaque axe stratégique comporte un ensemble d'objectifs. Les objectifs précisent le type d'activité qui sera engagé pour mettre en œuvre la SMI. L'amélioration de la coopération et de l'intégration au sein de l'espace Manche est inhérente à tous les objectifs. Bien qu'ils soient numérotés il n'y a pas d'ordre de priorité entre les différents objectifs. Leur plus ou moins grande importance dépend des intérêts de chaque acteur.

Identification et évaluation des actions

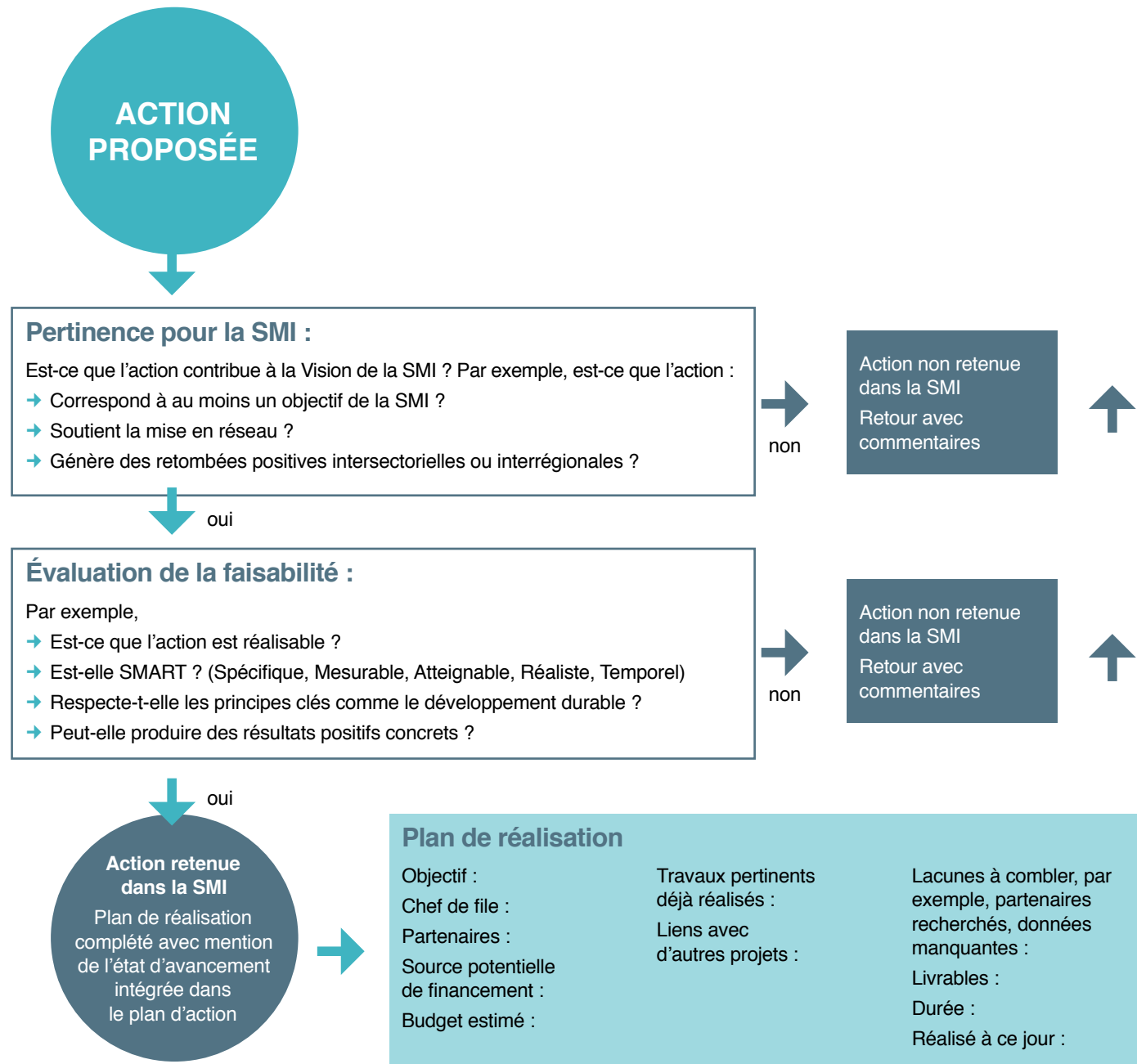
Les acteurs ont clairement exprimé leurs attentes que des "actions concrètes" soient mises en œuvre par la SMI : elle doit soutenir la réalisation des changements qu'elle considère comme nécessaires pour améliorer la coopération dans l'espace Manche. A cette fin, la pertinence et la faisabilité des actions ont été évaluées. La figure 7 en présente le processus.

L'identification des actions s'est faite de différentes façons en suscitant la contribution des acteurs de la Manche. En septembre 2012 s'est tenu le troisième Forum de la Manche à Southampton au Royaume-Uni. Au cours de ce Forum les acteurs ont eu la possibilité de proposer des actions pour mettre en œuvre la SMI. En outre les partenaires du projet CAMIS et d'autres acteurs qui n'avaient pu participer au Forum ont également été invités à faire des propositions. A l'issue d'une première analyse les

actions proposées ont fait l'objet d'une évaluation approfondie pour déterminer 1) si elles contribuaient à la mise en œuvre de la SMI et 2) si elles étaient réalisables. Cette évaluation a été effectuée par les partenaires du projet CAMIS. Les actions qui remplissaient ces deux critères ont été retenues dans le Plan d'Action. Chaque action retenue dans le Plan d'Action comporte un plan de réalisation qui apporte des informations clés sur l'action et indique son état d'avancement. Il identifie également les moyens nécessaires à la bonne réalisation de l'action.



Figure 7





Axes stratégiques et objectifs

Axe stratégique 1 :

Renforcer la gouvernance et la coopération pour améliorer la gestion et le développement des ressources de l'espace Manche

Introduction

L'espace Manche comporte des ressources sociales, économiques et environnementales qui sont le support de nombreuses activités. Une plus grande coopération entre autorités publiques des deux pays et des régions, entre structures de gouvernance et entre secteurs maritimes peut permettre d'améliorer la gestion de ces ressources. Il faut noter que la coopération entre les deux rives de la Manche existe déjà dans un certain nombre de domaines (souvent avec le soutien du programme Interreg IVA France (Manche) - Angleterre). Cet axe stratégique vise à mettre en place les mécanismes et les actions qui répondront au besoin de disposer d'un cadre de gouvernance et de coopération. Cela concerne le dialogue entre les acteurs, les échanges entre différentes autorités et l'apport d'expertises.

Objectifs

- Améliorer le dialogue transfrontalier et les possibilités de mises en réseau entre secteurs et au sein de ceux-ci, en créant des plates-formes de discussion entre acteurs.
- Soutenir les mécanismes existants permettant de favoriser la compréhension des organisations, politiques et structures de gouvernance dans l'espace Manche et le cas échéant en créer de nouveaux.
- Renforcer l'identité régionale de la Manche et la reconnaissance interne et externe des spécificités de cet espace.
- Rassembler et diffuser la connaissance sur l'espace Manche afin de fournir une base solide d'aide à la décision.

Axe stratégique 2 :

Mettre en œuvre une approche interrégionale cohérente pour répondre aux enjeux d'échelle Manche

Introduction

Les travaux précédents ont mis en évidence la validité de considérer la Manche comme un bassin maritime et les retombées positives qui pouvaient en résulter. Actuellement la Manche est souvent considérée comme un espace complémentaire d'autres zones maritimes. En conséquence les défis et enjeux spécifiques de cet espace comme de ses différentes composantes peuvent ne pas être pleinement abordés. Cet axe stratégique vise à répondre à des enjeux spécifiques qui requièrent une approche à l'échelle de l'ensemble de l'espace Manche, tels que la sécurité maritime (des personnes, des territoires et des marchandises) et le transport maritime. Cette approche prend en compte les interactions avec les bassins maritimes de l'Atlantique du Nord-Est et de la Mer du Nord tout en considérant la nécessité de travailler à l'échelle de la Manche.

Objectifs

- Soutenir les initiatives contribuant à la sécurité de la navigation pour les personnes, les territoires et les marchandises et permettant de faire face aux situations de crise au sein de l'espace Manche.
- Soutenir le secteur du transport maritime de la Manche et les initiatives pour faire face aux évolutions internationales.
- Soutenir le développement du secteur des énergies marines renouvelables au travers d'une approche intégrée.
- Améliorer notre compréhension des écosystèmes de la Manche et soutenir la mise en œuvre d'approches globales pour protéger la biodiversité marine.
- Assurer une représentation des intérêts de l'espace Manche au cours de l'élaboration et de la mise en œuvre des réglementations et modes de gestion aux niveaux international, européen et national.



Axe stratégique 3 :

Promouvoir le développement durable des territoires côtiers de l'espace Manche

Introduction

De nombreux territoires de l'espace Manche connaissent des défis et opportunités à l'échelle locale (par exemple, érosion côtière, croissance de l'économie bleue). Il s'agit d'enjeux pour des secteurs qui contribuent à l'économie locale, dont des activités traditionnelles telles que la pêche ou la construction navale, mais aussi le tourisme et des activités nouvelles comme les énergies renouvelables. L'établissement de liens entre territoires peut permettre des transferts de connaissances et le partage d'expériences utiles pour trouver des réponses à ces enjeux. Cet axe vise à prendre en compte de façon intégrée les préoccupations sociales, écologiques et économiques des territoires des deux côtés de la Manche. Il concerne des enjeux qui peuvent être considérés sous différents angles et qui sont essentiels pour le développement durable des territoires côtiers et des professions dépendantes des activités maritimes.

Objectifs

- Soutenir le développement des clusters et de l'innovation, en particulier en favorisant les mises en réseau, l'implication des milieux économiques et le partage d'informations dans l'espace Manche.
- Adapter et développer les compétences de la main d'œuvre, en particulier dans les secteurs maritimes en développement.
- Soutenir le partage d'expériences et la diffusion des connaissances, afin de développer les bonnes pratiques permettant de répondre à des enjeux communs, par exemple, les risques côtiers ou l'adaptation au changement climatique.
- Développer une culture maritime au sein des territoires, et en particulier auprès des jeunes, dans les domaines de l'environnement marin, du patrimoine maritime et des opportunités d'emplois.
- Soutenir les secteurs importants pour les territoires, d'un point de vue économique, social ou environnemental, par exemple le secteur de la pêche.
- Encourager les territoires insulaires à travailler ensemble pour répondre aux défis qu'ils connaissent.



Parc éolien de Kentish Flats, Kent, Royaume-uni
© Phil Hollman



Deuxième partie : Plan d'action 2013



Introduction

Cette partie du document présente une série d'actions définies au cours du projet CAMIS afin de mettre en œuvre la Stratégie Maritime Intégrée de l'Espace Manche (SMI). L'objet de la SMI est de renforcer la gouvernance et la coopération à l'échelle de l'espace Manche afin de répondre aux enjeux spécifiques de cet espace. Pendant la phase d'élaboration de la SMI, les acteurs de cet espace ont clairement indiqué que la SMI devait aboutir à des actions ayant de réels effets et bénéficiant à de multiples secteurs.

Les actions de ce plan ont été proposées par les acteurs de l'espace Manche et enrichies par les partenaires du projet CAMIS. A l'issue d'une première analyse les actions proposées ont fait l'objet d'une évaluation approfondie pour déterminer 1) si chaque action contribuait à la mise en œuvre de la SMI et 2) si elle était réalisable. Cette évaluation a été effectuée par les partenaires du projet CAMIS. Les actions qui remplissaient ces deux critères ont été retenues dans le Plan d'Action. Chaque action retenue dans le Plan d'Action comporte un plan de réalisation qui présente les principales caractéristiques de cette action. Ce plan de réalisation met également en évidence les possibilités d'associer d'autres partenaires pour la réalisation de ces actions.

La plupart des actions proposées s'appuient sur les apports de projets transfrontaliers antérieurs, tels que ceux financés par le programme Interreg IVA. En capitalisant sur ces projets, il apparaît possible de créer une réelle valeur ajoutée, de bénéficier de réseaux déjà existants, mais aussi d'impliquer de nouveaux partenaires pour favoriser la mise en œuvre de la SMI.



Plage de Ouistreham, Basse-Normandie, France
© CD Calvados



Liste des actions

Code de l'action	Titre de l'action
1	Pérenniser le Forum de la Manche comme un élément de la gouvernance de l'espace Manche
2	Elaborer un guide pour faciliter les coopérations transmanche
3	Développer et promouvoir le centre de ressources de l'espace Manche
4	Poursuivre et développer l'atlas Transmanche
5	Promouvoir les spécificités de la Manche
6	Proposer la création d'une instance commune de gouvernance à l'échelle de l'espace Manche
7	Créer une instance permettant d'appréhender la planification de l'espace maritime dans une perspective transfrontalière
8	Tester l'utilisation d'outils pour le suivi écologique et socio-économique des aires marines protégées
9	Approche écosystémique et gestion des ressources marines de la Manche
10	Evaluation des paysages marins dans l'espace Manche
11	Vision Marina 2020
12	Développement d'un réseau des ports de plaisance de la Manche
13	Mise en place d'un portail maritime de la Manche
14	Développement de clusters maritimes
15	Mettre en place un dispositif pour identifier et promouvoir les opportunités de développement des compétences et formations
16	Stratégie environnementale pour la plaisance, le transport maritime et d'autres activités portuaires
17	Mise en œuvre de la déclaration d'intention des collectivités littorales de la Manche sur les risques d'accident et de pollution maritime (signée en mars 2013)
18	Etudier les impacts potentiels de la réglementation sur le soufre et les possibilités d'adaptation pour les industries maritimes de l'espace Manche
19	Développer des clusters portuaires locaux
20	Développer un réseau des ports de la Manche
21	Optimiser l'utilisation des navires de cabotage dans la Manche pour réduire la congestion routière
22	Accroître l'utilisation du tunnel sous la Manche pour le transport de marchandises
23	Promouvoir l'interopérabilité des transports transmanche sur les plans réglementaire et opérationnel



Tableaux de correspondance entre les actions et les axes stratégiques et entre les actions elles-mêmes

Numéro d'action	Axe stratégique 1				Axe stratégique 2					Axe stratégique 3					
	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
23															



Actions par thèmes

Numéro d'action	Gouvernance	Environnement	Tourisme - Loisirs	Économie - Entreprises	Transports
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					



Code de l'action : A1

<p>Nom de l'action Pérenniser le Forum de la Manche comme un élément de la gouvernance de l'espace Manche</p>
<p>Objectif de l'action S'appuyer sur la réussite des activités de l'actuel Forum de la Manche pour constituer un espace de diffusion de l'expertise, de discussion entre les acteurs de différents secteurs et d'échange entre élus. Le Forum constituera un cadre pour discuter des enjeux pertinents à l'échelle de la Manche et établir des liens avec les politiques maritimes nationales et européennes. Objectif : discuter et étudier les solutions permettant de pérenniser le Forum. Cela inclut : sa structure et son objet, la participation et la représentation équilibrée des acteurs, les possibilités de financement et les liens avec les structures existantes telles que les organisations gouvernementales françaises et britanniques et les forums côtiers. Il conviendra également de réfléchir à la façon d'impliquer certaines catégories d'acteurs, comme les experts et les élus, ainsi qu'à une structuration du Forum qui réponde aux besoins des différents secteurs intéressés. Cela pourra nécessiter l'organisation de séminaires, d'ateliers et de réunions de Forum.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 2.5</p>
<p>Politiques pertinentes Cette action s'inscrit en complémentarité et cohérence avec les conseils maritimes de façade côté français, avec les processus de planification de l'espace maritime engagés côté britannique, mais aussi avec les forums et conférences de niveau régional et local, en offrant un cadre à des discussions entre acteurs français et britanniques sur les enjeux de gestion et de développement à l'échelle de l'espace Manche. Elle facilitera la mise en place d'une coopération transfrontalière effective sur les enjeux de gestion de l'espace maritime, à un niveau politique et administratif approprié pour les deux pays, et contribuera à répondre aux objectifs de la proposition de directive de la Commission européenne du 12/03/2013 sur la planification des espaces maritimes et la gestion intégrée des zones côtières.</p>
<p>Réalisations prévues Proposition d'organisation pérenne du Forum de la Manche. Publications, dont rapports de Forum. Recommandations à l'attention des décideurs sur des enjeux identifiés.</p>
<p>Partenaires potentiels Partenaires intéressés : Plymouth University, Devon County Council, Région Haute-Normandie Partenaires potentiels: toutes les organisations ayant un rôle clé dans le développement et la gestion de cet espace</p>

<p>Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V, LIFE+</p>
<p>Ressources nécessaires Temps de personnel pour le secrétariat et l'animation du Forum, moyens financiers pour la réalisation de prestations (financements d'experts, publications, interprétariat) et l'organisation de réunions du Forum.</p>
<p>Calendrier 18 mois (2014 – 2015) pour l'étude d'une structure permettant de pérenniser le Forum</p>
<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Coopération et intégration transfrontalière et intersectorielle, développement d'initiatives conjointes, compréhension réciproque de l'espace Manche, soutien aux réseaux et à l'échange d'informations. Retombées pour l'ensemble de l'espace et de nombreux secteurs.</p>
<p>Les possibilités de capitalisation Cette action s'appuie plus particulièrement sur les travaux réalisés dans le cadre de CAMIS. En favorisant les rencontres et échanges entre acteurs, le Forum constituera un lieu de capitalisation sur les travaux engagés dans différents secteurs et à différentes échelles. Il devrait en résulter des approches plus cohérentes et des synergies dans l'espace Manche.</p>
<p>Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Des partenaires de différents secteurs sont nécessaires afin d'identifier les moyens de pérenniser un Forum et définir les conditions de sa réussite.</p>
<p>Liens avec d'autres projets Des liens sont possibles avec de nombreux projets, en fonction des thèmes abordés par le Forum.</p>
<p>Coordonnées Bruno THENAIL - Région Haute-Normandie Tél. : 02 35 52 22 86 Courriel : bruno.thenail@hautenormandie.fr</p>



Code de l'action : A2

<p>Nom de l'action Élaborer un guide pour faciliter les coopérations transmanche</p>
<p>Objectif de l'action Élaborer un guide décrivant les structures et procédures de gestion des espaces maritimes et côtiers, ainsi que les secteurs et industries de chaque pays, par exemple, en ce qui concerne les autorisations administratives, les compétences des collectivités locales, les politiques, la culture d'entreprise et les attitudes. Il apporterait une information parallèle pour chacune des côtes. Ce guide aurait pour ambition d'intéresser une large palette de secteurs.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI 1.1, 1.2, 1.4, 3.1</p>
<p>Politiques pertinentes Pertinence au regard de nombreuses politiques maritimes, dont la directive-cadre Stratégie pour le Milieu Marin et les politiques nationales françaises et britanniques.</p>
<p>Réalisations prévues Un guide disponible au format papier ou sur internet.</p>
<p>Partenaires potentiels Non encore identifiés</p>
<p>Sources de financement existantes ou potentielles Potentiellement Interreg</p>
<p>Ressources nécessaires Des financements seraient nécessaires pour couvrir du temps de personnel en France et en Angleterre : conception du document, identification des informations prioritaires, collecte de l'information nécessaire, réalisation de cartes et de visuels (des compétences en SIG seraient éventuellement nécessaires), maquettage et impression du document. Celui-ci devra également être disponible de façon électronique. Ce type de document nécessitera des actualisations partielles de façon périodique pour tenir compte des évolutions dans l'espace Manche.</p>
<p>Calendrier Environ 12 à 18 mois</p>
<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Bénéfices transfrontaliers. Ce guide visera à intéresser la palette la plus large possible de secteurs. Toutefois il pourrait être d'un intérêt plus particulier pour les organisations impliquées dans la gouvernance, les entreprises et les activités économiques transmanche.</p>

<p>Les possibilités de capitalisation Le besoin d'une information de ce type, aisément accessible, a été mentionné à plusieurs reprises au cours des réunions du Forum de la Manche. Cette proposition s'inscrit donc dans la continuité des travaux menés par CAMIS.</p>
<p>Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Nécessité de partenaires français et anglais pour apporter les informations nécessaires de façon équilibrée.</p>
<p>Liens avec d'autres projets Centre de ressources CAMIS</p>
<p>Coordonnées Plymouth University. Dr Gillian Glegg. G.Glegg@plymouth.ac.uk</p>



Code de l'action A3

<p>Nom de l'action Développer et promouvoir le centre de ressources de l'espace Manche</p>
<p>Objectif de l'action Développer un centre de ressources en ligne qui facilite la recherche d'informations (sur différents secteurs, sur les projets réalisés ou en cours de réalisation), de cartes et de données libres de droit dans l'espace Manche.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI 1.2, 1.3, 1.4, 3.1</p>
<p>Politiques pertinentes Cette action vient en appui des programmes de coopération territoriale en facilitant l'identification de partenaires des deux côtés de la Manche, ainsi que la capitalisation sur les projets existants. Il contribue également aux politiques concernant la mer et le littoral en facilitant la recherche de sources d'information pertinentes (atlas, observatoires, bases de données, etc.).</p>
<p>Réalisations prévues Développement, amélioration et actualisation des bases de données existantes (acteurs, projets, atlas – observatoires) : https://camis.arcmanche.eu Création de nouvelles bases de données (par exemple, inventaire des sources de données libres de droit). Réalisation d'analyses : cartographie des acteurs par thématiques, analyse des domaines couverts par les coopérations ou les outils de connaissance et des manques, inventaire des différences dans la collecte de données côté français et britannique. Référencement et mise en ligne des principaux documents européens et nationaux de politique maritime et documents de synthèse sur l'espace Manche (documents stratégiques, études, législations, etc.). Recensement des forums côtiers locaux et régionaux dans l'espace Manche. Présentation de sites internet et portails contribuant au développement de collaborations franco-britanniques et développement, le cas échéant, d'espaces de travail spécifiques.</p>
<p>Partenaires potentiels Partenaires intéressés : Réseau d'Observation du Littoral Normand et Picard (ROLNP), Université de Caen Basse-Normandie, Région Haute-Normandie Partenaires potentiels : collectivités territoriales, administrations d'État, universités, instituts de recherche</p>
<p>Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V</p>

<p>Ressources nécessaires Temps de personnel pour l'animation et le développement du centre de ressources, moyens financiers pour la réalisation de prestations et l'organisation de réunions ou séminaires.</p>
<p>Calendrier 2014 – 2017 pour la réalisation des actions prévues ci-dessus (cet outil a néanmoins vocation à accompagner les acteurs des coopérations transmanche et du maritime pour la durée de la prochaine période de programmation européenne).</p>
<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier L'ensemble des acteurs de la Manche intéressés par les coopérations transmanche et le développement et la gestion de l'espace littoral et maritime de la Manche pourront en bénéficier. Il facilitera leur recherche d'informations et de partenaires.</p>
<p>Les possibilités de capitalisation Cet outil vise à faciliter la capitalisation. Il s'inscrit en complémentarité et / ou en appui de démarches de clusters à l'échelle de la Manche (par exemple, Chantier Manche coordonné par l'Ifremer).</p>
<p>Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Structure support et partenariat à identifier au-delà de CAMIS. Cette action peut être une composante d'un projet plus large comme cela a été le cas dans CAMIS.</p>
<p>Liens avec d'autres projets Liens avec les démarches de clusters de projets à l'échelle de la Manche (par exemple, Chantier Manche coordonné par l'Ifremer).</p>
<p>Coordonnées Bruno THENAIL - Région Haute-Normandie Tel : 02 35 52 22 86 Courriel : bruno.thenail@hautenormandie.fr</p>



Code de l'action : A4

Nom de l'action Poursuivre et développer l'Atlas Transmanche
Objectif de l'action L'objectif de cette action est de permettre d'améliorer la connaissance de l'espace Manche et faciliter ainsi le développement, la planification et les initiatives concertées de part et d'autre de la Manche, le tout intégrant une vision globale de la zone. L'Atlas Transmanche, outil d'aide à la décision et à la diffusion des connaissances sur l'espace Manche, peut permettre de diffuser de la connaissance sur cet espace en intégrant différentes échelles d'analyse, du local au global et en adaptant son contenu aux enjeux actuels et à venir.
Objectifs concernés de la SMI 1.3, 1.4, 2.5
Politiques pertinentes Politique maritime intégrée, politiques maritimes françaises et britanniques, Objectif Coopération territoriale de la politique de cohésion de l'UE, politiques régionales.
Réalisations prévues Poursuivre le développement de l'Atlas électronique Transmanche : Intégrer de nouvelles thématiques et actualiser les études existantes : transport, population, économie, environnement, aménagement du territoire, nouvelles énergies, risques... Poursuivre le développement du thésaurus permettant une recherche et une indexation des documents Maintenir et actualiser le niveau technique du système (passage en html 5) pour qu'il soit toujours au meilleur niveau technique. Continuer d'en faire l'outil de référence sur la zone, en particulier dans le développement de structures, telle le Conseil maritime de façade. Former les partenaires à l'utilisation du système d'insertion des documents dans l'atlas. Développer le réseau des auteurs de l'atlas : par exemple, partager des études d'aménagement du territoire ou des études thématiques commandées ou réalisées par les collectivités locales. Concevoir et mener des actions de promotion de l'Atlas Transmanche
Partenaires potentiels → Universités de la zone transmanche → IFREMER → Comité régionaux des pêches → Collectivités locales → Agence de l'eau

Sources de financement existantes ou potentielles Interreg
Ressources nécessaires Contributions attendues d'autres organisations de 2 types - scientifiques et professionnels
Calendrier 2014 - 2020
Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Amélioration de la connaissance de l'espace Manche.
Les possibilités de capitalisation Cette action capitalisera sur les travaux développés depuis une quinzaine d'années dans le cadre d'une collaboration scientifique franco-britannique, en particulier : Pascal Buléon & Louis Shurmer-Smith, 2007 « Espace Manche, Un Monde en Europe », 195p. (publié dans le cadre du projet EMDI – Interreg IIIB ENO) Frédérique Turbout, 2013, « Regards sur l'Espace Manche » Recueil de cartes, (publié dans le cadre de CAMIS) Une grande partie des travaux réalisés peut être consultée sur le site internet de l'Atlas Transmanche : http://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/
Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Cf. rubriques partenaires potentiels et ressources nécessaires
Liens avec d'autres projets Travaux de « vulgarisation » avec l'IFREMER (résultats du projet CHARM)
Coordonnées Pascal Buléon Maison de la Recherche en Sciences Humaines Université de Caen Basse-Normandie Esplanade de la Paix 14032 Caen Cedex – France Frédérique Turbout Campus IV Université de Caen Basse-Normandie 17, rue Claude Bloch 14000 Caen - France



Code de l'action : A5

Nom de l'action Promouvoir les spécificités de la Manche
Objectif de l'action Favoriser une meilleure reconnaissance interne et externe de l'espace Manche et de ses spécificités, et promouvoir celui-ci auprès de différents publics (citoyens, institutions internationales, européennes, nationales et locales, et acteurs économiques et scientifiques).
Objectifs concernés de la SMI 1.3, 2.5, 3.4
Politiques pertinentes Politique de coopération territoriale européenne
Réalisations prévues Manifestations, conférences, concours, rencontres culturelles et sportives Création d'un guide (« Vivre dans l'espace Manche ») Mise en place d'un réseau rassemblant des personnalités (club d'ambassadeurs)
Partenaires potentiels Collectivités locales, personnalités politiques françaises et britanniques, Universités, chefs d'entreprises
Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V
Ressources nécessaires Moyens humains Portage politique
Calendrier 2014-2016
Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Meilleure reconnaissance et attractivité de l'espace Manche. Obtenir des financements pour des projets communs.

Les possibilités de capitalisation Atlas de l'espace Manche, réseau politique Arc Manche, projet EMDI, projet CAMIS, réseaux des acteurs locaux (FR et UK) impliqués dans le programme Interreg transfrontalier, Site internet Arc Manche.
Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Voir ressources nécessaires
Liens avec d'autres projets Voir possibilités de capitalisation
Coordonnées David ZAOUÏ - Région Haute-Normandie Tel : +33 (0) 2 35 52 22 12 Courriel : david.zaoui@hautenormandie.fr



Falaises d'Étretat, Haute-Normandie, France
© SL Convergencephotos.com



Code de l'action : A6

Nom de l'action Proposer la création d'une instance commune de gouvernance à l'échelle de l'espace Manche
Objectif de l'action À partir des relations établies par l'Arc Manche et le projet CAMIS, des obligations communes vis-à-vis de la législation européenne (dont la Directive-Cadre Stratégie pour le Milieu Marin) et des coopérations déjà existantes en matière de sécurité maritime (Préfecture maritime et Maritime and Coastguard Agency), instaurer une conférence intergouvernementale franco-britannique annuelle associant des élus (des niveaux national et local), des chercheurs et des représentants de différents secteurs.
Objectifs concernés de la SMI Axe stratégique 1
Politiques pertinentes Politiques maritimes françaises et britanniques, politique maritime intégrée de l'UE
Réalisations prévues Une conférence maritime franco-britannique
Partenaires potentiels États français et britannique Collectivités locales Conseil maritime de façade Manche Est - Mer du Nord (FR) Conseil maritime de façade Nord Atlantique – Manche Ouest (FR) Marine Management Organisation (UK)
Sources de financement existantes ou potentielles Programme Interreg potentiellement mobilisable.
Ressources nécessaires Moyens humains
Calendrier 2015
Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Meilleure gouvernance de la Manche Meilleure régulation des conflits d'usage en Manche

Les possibilités de capitalisation Stratégie Maritime Intégrée de l'espace Manche (CAMIS)
Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Engagement des Etats
Liens avec d'autres projets Les liens entre les différentes actions de coopération maritime en Manche seront améliorés, ainsi que les contacts entre élus.
Coordonnées David ZAOUI - Région Haute-Normandie Tél : +33 (0) 2 35 52 22 12 Courriel : david.zaoui@hautenormandie.fr



Code de l'action : A7

<p>Nom de l'action Créer une instance permettant d'appréhender la planification et la gestion de l'espace maritime dans une perspective transfrontalière</p>
<p>Objectif de l'action Développer les échanges sur les approches, les politiques et les connaissances pour la mise en œuvre des législations des deux côtés de la Manche et favoriser la prise en compte des enjeux transfrontaliers dans la planification de l'espace maritime en France et au Royaume-Uni. Les activités viseront à : mettre en relation les organisations compétentes pour la planification stratégique et la gestion de l'espace maritime dans les deux pays, soutenir les processus qui dans chaque pays impliquent des engagements internationaux et faciliter les discussions sur les enjeux rencontrés aux limites des eaux territoriales. La connexion entre la planification des espaces maritimes et celle des espaces terrestres devra être améliorée lorsque nécessaire et il conviendra de chercher à capitaliser sur les liens transfrontaliers.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI 1.1, 1.2, 2.4, 3.3</p>
<p>Politiques pertinentes Proposition de directive européenne sur la planification des espaces maritimes et la gestion intégrée des zones côtières Législation britannique : Marine Act (2009)</p>
<p>Réalisations prévues Renforcement des liens entre organisations chargées de la gestion des espaces maritimes en France et au Royaume-Uni Opportunités d'échanges entre les organisations compétentes. Soutien à l'implication d'acteurs de niveau international</p>

<p>Partenaires potentiels Organisations compétentes pour la planification stratégique et la gestion de l'espace maritime en France et au Royaume-Uni : Marine Management Organisation (UK), Préfectures maritimes, Directions Inter-Régionales de la Mer (DIRM), Agence des Aires Marines Protégées (AAMP), etc.</p>
<p>Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V</p>
<p>Ressources nécessaires Secrétariat, évènements et opportunités d'échanges, traduction</p>
<p>Calendrier À partir de 2013</p>
<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Les résultats de cette action concerneront de nombreux acteurs de l'espace Manche. La Marine Management Organisation au Royaume-Uni et les Conseils Maritimes de Façade en France pourraient y trouver un intérêt direct pour leurs activités.</p>
<p>Les possibilités de capitalisation Cette action s'appuie sur les échanges qui ont été engagés au cours du projet CAMIS, en particulier les contributions de différents acteurs lors des réunions de Forum de la Manche.</p>
<p>Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Liens entre les acteurs clés de la planification stratégique et de la gestion de l'espace maritime en France et au Royaume-Uni Contacts avec les organisations représentatives de différents secteurs</p>
<p>Liens avec d'autres projets Les résultats de projets tels que PANACHE et VALMER sont à prendre en compte.</p>
<p>Coordonnées Cara Morris, Marine Management Organisation cara.morris@marinemanagement.org.uk</p>



Code de l'action : A8

<p>Nom de l'action Tester l'utilisation d'outils pour le suivi écologique et socio-économique des aires marines protégées</p>
<p>Objectif de l'action Cette action aurait quatre objectifs : Tester l'utilisation d'outils développés pour le suivi des impacts écologiques et socio-économiques des aires marines protégées avec l'objectif d'impliquer un grand nombre d'acteurs et décideurs ; Utiliser les outils et les résultats fournis afin d'alimenter les discussions entre les différents secteurs et examiner si ceux-ci pourraient être adoptés de façon standardisée par les acteurs afin de satisfaire aux demandes nationales et internationales ; Combiner les approches de suivi écologique, social et économique au sein d'un système de suivi intégré du développement durable des AMP ; Identifier les liens entre changements écologiques et changements socio-économiques dans les aires marines protégées en s'appuyant sur l'approche des services éco-systémiques. Cette action permettra de développer, perfectionner et tester les outils de suivi écologique et socio-économique élaborés par le projet PANACHE. Ces outils donneront un aperçu des réponses écologiques et des implications socio-économiques des aires marines protégées et pourront donc être utilisés comme une aide à la décision et à la gestion pour les acteurs concernés. En outre, des discussions entre différents secteurs peuvent permettre d'approfondir les implications de la désignation d'aires marines protégées en examinant comment les changements écologiques impactent les activités locales et leurs liens avec les changements économiques et sociaux.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 2.4, 2.5</p>
<p>Politiques pertinentes</p> <ul style="list-style-type: none"> → Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin → Directive Habitats → Directive Oiseaux → Marine and Coastal Access Act → Code de l'Environnement

<p>Réalisations prévues Rapport et/ou publication scientifique présentant les résultats et enseignements des tests d'utilisation des outils de suivi ; Rapport et/ou publication scientifique proposant un système intégré de suivi du développement durable des aires marines protégées ; Atelier avec les acteurs pertinents concernant l'adoption des méthodes de suivi élaborées et l'étude des liens entre changements écologiques et changements économiques et sociaux ; Opportunité d'utiliser les données de suivi écologique et socio-économique pour communiquer auprès d'un large public.</p>
<p>Partenaires potentiels Représentants de différents secteurs, collectivités locales, organismes institutionnels de protection de l'environnement, gestionnaires du domaine maritime, gestionnaires des aires marines protégées, ONG</p>
<p>Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V</p>
<p>Ressources nécessaires Temps de personnel, large éventail de partenaires ou acteurs impliqués, dont organismes institutionnels de protection de l'environnement, gestionnaires, secteurs de la pêche, de la protection de l'environnement, de l'industrie et collectivités locales. Budget pour l'organisation d'ateliers et des actions de communication.</p>
<p>Calendrier À partir de 2015.</p>
<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Cette action permettra de fournir une information précise, actualisée et rentable aux différents secteurs utilisateurs de l'espace maritime et côtier de la Manche, en particulier les acteurs en charge de la désignation, de la gestion et de la prise de décision concernant des aires marines protégées. Les outils constitueront des aides à une gestion et prise de décision efficaces et devraient permettre d'atteindre les objectifs de protection en impliquant les utilisateurs et gestionnaires de la mer. Les outils développés et testés dans le cadre de cette action devraient aussi contribuer à améliorer la gestion des aires marines protégées et d'autres espaces marins en développant une communication adaptée, sachant que ces outils sont conçus pour être standardisés et donc utilisables dans différents contextes.</p>





Les possibilités de capitalisation

Cette action capitalisera sur les travaux réalisés dans le cadre des projets PANACHE et VALMER (tous deux financés par Interreg IVA) et du projet MAIA (Interreg IVB) en étudiant comment les outils de suivi développés par PANACHE peuvent être utilisés plus largement et constituer un réel soutien pour la gestion et prise de décision concernant les aires marines protégées localisées en Manche. Ils peuvent également permettre de comprendre comment les services éco-systémiques peuvent être utilisés pour expliquer les changements économiques et sociaux en lien avec les aires marines protégées.

Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données

Les partenaires n'ont pas encore été identifiés.

Liens avec d'autres projets

Cette action s'inscrit dans le prolongement des projets PANACHE, VALMER et MAIA.

Coordonnées

Dr David Rodriguez-Rodriguez, Plymouth University
david.rodriguez-rodriguez@plymouth.ac.uk



Baie de Somme, Picardie, France
© Guy François



Code de l'action : A9

<p>Nom de l'action Approche écosystémique et gestion des ressources marines de la Manche</p>
<p>Objectif de l'action Poursuivre le développement des travaux de recherche engagés dans le cadre du projet CHARM : campagne de collecte de données en Manche Occidentale (CAMANOC), étude du plancton (phyto-, ichtyo-, zoo-), des invertébrés benthiques, des habitats, du réseau trophique, gestion spatialisée des ressources marines vivantes, scénarios de gestion des pêches, impacts des activités anthropiques (granulats, éoliennes en mer, hydroliennes, ...). Faire connaître l'ensemble des travaux réalisés auprès des décideurs pour améliorer la gestion des ressources marines en Manche et fédérer les synergies entre les organismes scientifiques et institutionnels sur la façade Manche.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI 1.3, 1.4, 2.1, 3.3, 3.6</p>
<p>Politiques pertinentes Cette action contribue au niveau européen et national à la mise en application de la DCMM et de la PCP (Politique Commune des Pêches) grâce à l'amélioration des connaissances du milieu marin de l'espace Manche. Elle permet également le soutien aux politiques régionales en matière d'aménagement et de gestion du domaine public maritime en collaboration notamment avec les services déconcentrés de l'Etat.</p>
<p>Réalisations prévues 1. Campagnes scientifiques annuelles : poursuite de la CGFS (Channel Ground Fish Survey), de la COMOR (Coquilles Saint-Jacques Manche ORientale) et lancement de la campagne CAMANOC ; et rendu de rapports avec cartographie. 2. Amélioration des connaissances, production et diffusion de publications et rapports scientifiques 3. Production d'outils et d'avis en soutien aux politiques de gestion du domaine public maritime européennes, nationales et régionales</p>

<p>Partenaires potentiels Partenaires scientifiques : Français : Ifremer, Université de Lille 1, Université du Littoral Côte d'Opale, Université de Rouen, Université de Caen, Agrocampus Rennes, Université de Bretagne Occidentale UK: CEFAS, University of Kent, University of Greenwich, University of Portsmouth, University of Exeter, Plymouth University, SAHFOS, Partenaires professionnels : Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins (CRPMEM) Nord – Pas de Calais / Picardie, le Conseil Consultatif Régional (CCR).</p>
<p>Sources de financement existantes ou potentielles Interreg, Horizon 2020 (PCRD 8 de l'UE), ANR, France Filière Pêche</p>
<p>Ressources nécessaires Les financements Interreg et ANR (pour la campagne CAMANOC) sont indispensables.</p>
<p>Calendrier 2014 - 2020</p>
<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Collecte de données, amélioration de la connaissance, recommandations de gestion du domaine public maritime. L'ensemble des parties prenantes (scientifiques, professionnels et autorités publiques) de la gestion de l'espace Manche (occidentale et orientale) pourra en bénéficier.</p>
<p>Les possibilités de capitalisation Capitalisation possible avec les projets référencés dans le Chantier Manche.</p>
<p>Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données</p>
<p>Liens avec d'autres projets Projets référencés dans le cadre du Chantier Manche</p>
<p>Coordonnées Jean-Paul Delpech ; Ifremer Centre Manche Mer du Nord; 62200 Boulogne-sur-Mer, France; jean.paul.delpech@ifremer.fr</p>



Code de l'action : A10

Nom de l'action Évaluation des paysages marins dans l'espace Manche
Objectif de l'action Étudier l'intérêt de réaliser une évaluation des paysages marins dans l'espace Manche. L'évaluation des paysages marins s'est développée à partir de celle des paysages terrestres et est maintenant utilisée dans le nouveau système de planification de l'espace maritime mis en place au Royaume-Uni. Dans le cadre du projet Interreg IVC NOSTRA, une évaluation pilote des caractéristiques des paysages marins a été menée dans le détroit du Pas de Calais pour montrer comment cette approche peut être utilisée dans le cadre d'une gestion transfrontalière. Le rapport est téléchargeable sur le lien suivant : www.nostraproject.eu/News/NOSTRA-Workshop-n-1-Seascapes-Report-Available Au cours des années 2013 – 2015, la Marine Management Organisation a en charge l'élaboration d'un plan marin du sud de l'Angleterre qui intégrera une évaluation des paysages marins à un niveau stratégique. Ce plan couvrira une partie de la mer de la Manche, des côtes de Douvres dans le Kent jusqu'à celles de Dartmouth dans le Devon et au large jusqu'à la limite des eaux territoriales britanniques.
Objectifs concernés de la SMI 1.3, 1.4, 2.3, 2.4
Politiques pertinentes L'évaluation des paysages marins peut contribuer à la mise en œuvre de la Convention Européenne du Paysage (CEP) et à la directive-cadre Stratégie pour le Milieu Marin.
Réalisations prévues Le Kent County Council, en lien avec le Conseil général du Pas-de-Calais, achève l'évaluation des caractéristiques des paysages marins du détroit du Pas de Calais et souhaite faire bénéficier les partenaires de l'espace Manche de son expérience. La Marine Management Organisation (MMO) pourra faire partager son expérience lorsque l'évaluation des paysages pour le plan marin du sud de l'Angleterre sera achevée (fin 2013) et les évaluations des caractéristiques seront réalisées (d'ici 2015). Les deux organisations sont intéressées par des collaborations avec des partenaires de l'espace Manche pour analyser l'intérêt de prendre en compte les paysages marins de la Manche et partager des idées sur la façon de poursuivre ce travail et de le financer.
Partenaires potentiels Marine Management Organisation; Kent County Council; Conseil général du Pas de Calais et autres partenaires de l'espace Manche impliqués dans le projet CAMIS.
Sources de financement existantes ou potentielles À examiner sans doute dans le cadre d'Interreg V, mais la première étape consistera à présenter ce travail aux partenaires de l'espace Manche et à recueillir leurs points de vue.

Ressources nécessaires Salles de réunion, frais de déplacements, afin de pouvoir faire des échanges de bonnes pratiques. Une approche partenariale comme dans le cadre de NOSTRA.
Calendrier Il sera possible de présenter ce travail à partir de 2013 ; le projet NOSTRA s'achèvera fin 2014 et visera à définir des recommandations politiques pour les détroits européens ; cela représentera une opportunité supplémentaire pour présenter ce travail. MMO réalisera un travail transfrontalier pour le plan marin du sud de l'Angleterre et souhaitera valoriser ses travaux sur les paysages marins. C'est pourquoi elle répondra favorablement aux invitations lui permettant de présenter ce travail lors de réunions et de forums de l'espace Manche. Des analyses et des projets transfrontaliers pourraient être engagés vers la fin 2015.
Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier L'évaluation des paysages marins (qui inclut l'évaluation plus détaillée des caractéristiques des paysages marins) nécessite une grande variété de données permettant d'identifier les caractéristiques naturelles, culturelles et esthétiques d'un espace et d'éclairer les prises de décision et l'élaboration des politiques. Cela présente un intérêt pour tous les décideurs, dont ceux des collectivités locales côtières ; l'environnement marin représente un atout pour le tourisme, la pêche et de nombreux autres secteurs. Les paysages protégés tels que les espaces naturels remarquables des Downs du Kent et le Grand Site de France peuvent bénéficier de cette approche. Les paysages marins permettent de renforcer l'identité culturelle d'un espace maritime. Les ateliers associant les acteurs de cet espace constituent d'ailleurs un élément important de ce travail.
Les possibilités de capitalisation Cette action s'appuiera sur les travaux réalisés dans le cadre du projet Network of Straits (NOSTRA) financé par Interreg IVC.
Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Outre les partenaires intéressés, l'évaluation des paysages marins nécessite le recours à un large éventail de données marines afin de réaliser la première partie de ce travail au format SIG. La disponibilité des données constitue un problème récurrent pour la gestion de l'espace maritime et conditionne particulièrement le travail sur les paysages marins.
Liens avec d'autres projets NOSTRA: www.nostraproject.eu Marine Planning: www.marinemangement.org.uk/marineplanning
Coordonnées David Hutchinson, Martine Planner, Marine Management Organisation Tel 0191 3762782 Email: David.Hutchinson@marine.management.org.uk Chris Drake, Coastal Officer, Kent County Council, Tel 01622 221266 Email: chris.drake@kent.gov.uk



Code de l'action : A11

Nom de l'action Vision Marina 2020
Objectif de l'action Développer une stratégie pour favoriser la croissance et le développement du secteur de la plaisance. Il s'agit d'appréhender les ports de plaisance sous l'angle des entreprises, de l'économie et de l'environnement local et de proposer une approche globale pour comprendre le rôle des ports de plaisance pour le territoire local et communiquer sur les bonnes pratiques. Cette action vise à établir une stratégie pour permettre aux ports de plaisance de croître, se développer et prospérer en identifiant les conditions nécessaires pour y parvenir de façon collaborative et durable. Cette action pourrait être développée en lien avec l'action 12 qui vise à établir un réseau des ports de plaisance de la Manche, comme moyen de favoriser les collaborations et la croissance du secteur de la plaisance en Manche.
Objectifs concernés de la SMI 1.1, 1.3, 1.4, 2.3, 3.1, 3.3, 3.5
Politiques pertinentes Stratégie de l'UE pour la croissance bleue (2012)
Réalisations prévues Définition de recommandations sur les bonnes pratiques dans le secteur de la plaisance en Manche et diffusion des résultats du projet auprès des acteurs et du grand public.
Partenaires potentiels University of Chichester, associations de ports de plaisance, organisations professionnelles du secteur, etc.
Sources de financement existantes ou potentielles Interreg
Ressources nécessaires Frais de personnel et de fonctionnement Dépenses liées aux travaux de recherche Coût d'un séminaire final, dont logistique, communication, production de documents
Calendrier 24 mois

Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Retombées interrégionales pour le secteur de la plaisance et les activités économiques induites. La vision s'appuiera sur une forte implication des acteurs et identifiera des orientations stratégiques pour la croissance et le développement durable du secteur. Cette vision est susceptible de favoriser les coopérations sectorielles, les initiatives collaboratives, la diversification des entreprises et la formation de clusters au sein du secteur de la plaisance en Manche. Aussi, cette démarche aura plus largement des retombées pour l'ensemble de la région, l'industrie maritime et les secteurs associés.
Les possibilités de capitalisation Possibilité de capitaliser sur les travaux déjà réalisés par l'Université de Chichester sur le développement d'une vision Marina 2020.
Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Identifier comment prolonger la Vision Marina 2020 par des actions.
Liens avec d'autres projets Liens possibles avec le projet DEEDS.
Coordonnées University of Chichester School of Enterprise Management and Leadership semalresearch@chi.ac.uk



Code de l'action : A12

<p>Nom de l'action Développement d'un réseau des ports de plaisance de la Manche</p>
<p>Objectif de l'action Travailler avec les acteurs des deux côtés de la Manche pour développer un réseau de ports de plaisance dans cet espace. Ce réseau viserait à favoriser l'échange de connaissances au sein de ce secteur, à identifier et promouvoir les bonnes pratiques et à encourager les collaborations entre les ports de plaisance, les entreprises et les organisations travaillant pour le secteur de la plaisance.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI 1.1, 1.2, 2.3, 3.1, 3.3, 3.5</p>
<p>Politiques pertinentes Stratégie de l'UE pour la croissance bleue (2012)</p>
<p>Réalisations prévues Établissement d'un code de conduite et d'un standard de qualité pour les ports de plaisance de l'espace Manche. Développement d'un passeport des ports de plaisance de la Manche destiné à améliorer la collaboration entre le secteur de la plaisance et celui de l'industrie touristique au sens large, ainsi que pour favoriser l'investissement dans ce secteur en offrant des avantages aux ports de plaisance qui y participeraient. Le projet de passeport encouragerait la collaboration entre les ports de plaisance, renforcerait l'image de marque du secteur et favoriserait le développement de la croisière dans l'espace Manche.</p>
<p>Partenaires potentiels The Yacht Harbour Association Possibilité de créer des liens avec les clubs nautiques locaux de l'espace Manche Liens avec la Royal Yachting Association (RYA), les Régions et les Chambres de commerce et d'industrie françaises Fédérations professionnelles maritimes Cornwall Marine Network</p>
<p>Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V</p>
<p>Ressources nécessaires Financement d'un projet pilote de petite envergure pour tester l'intérêt du passeport auprès du secteur de la plaisance en Manche. La mise en place d'un réseau des ports de plaisance de la Manche nécessitera également le soutien des associations professionnelles existantes et des Régions et collectivités locales.</p>

<p>Calendrier Le projet pilote pourrait nécessiter 12 à 18 mois de travaux et devrait se dérouler pendant la saison de navigation. Le réseau des ports de plaisance nécessitera un travail dans la durée.</p>
<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Le développement d'un réseau des ports de plaisance de la Manche permettra un renforcement du marketing de cette destination et d'accroître le nombre de visiteurs dans chaque port et donc les retombées économiques locales. Amélioration de la qualité des ports de plaisance et plus fort investissement dans le secteur. Promotion conjointe de l'espace Manche.</p>
<p>Les possibilités de capitalisation Le développement d'un réseau des ports de plaisance de la Manche pourra s'appuyer sur les travaux réalisés par l'Université de Chichester dans le cadre du projet CAMIS. Ces travaux ont mis en évidence des attentes en termes de collaborations et d'échanges d'expériences entre ports de plaisance français et britanniques, dans l'intérêt des entreprises et des collectivités locales concernées.</p>
<p>Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Nécessité de confirmer l'implication des partenaires, particulièrement celle des clubs nautiques locaux, des Régions françaises, des collectivités locales britanniques, des Chambres de commerce et d'industrie. Afin que ce réseau de la Manche soit large et efficace, il conviendra d'examiner la possibilité d'inclure les îles anglo-normandes.</p>
<p>Liens avec d'autres projets NEA, NEA2, ODYSSEA</p>
<p>Coordonnées University of Chichester School of Enterprise, Management and Leadership semalresearch@chi.ac.uk</p>



Code de l'action : A13

Nom de l'action Mise en place d'un portail maritime de la Manche
Objectif de l'action L'objectif de cette action est de créer un portail en ligne à destination des industries maritimes de la Manche. Ce portail rassemblerait des informations pertinentes pour les différents secteurs, dont opportunités de financement, appels d'offre, compétences, formations, offres d'emploi, évolutions réglementaires, liens avec les associations professionnelles. En outre, ce portail favoriserait les collaborations commerciales transmanche.
Objectifs concernés de la SMI 1.2, 1.4, 2.2, 2.3, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5
Politiques pertinentes Stratégie de l'UE pour la croissance bleue (2012), Stratégie du Royaume-Uni pour la croissance de l'industrie maritime (2011)
Réalisations prévues Création d'un portail en ligne bilingue pour les acteurs du secteur maritime de la Manche.
Partenaires potentiels Autres partenaires intéressés par le développement de collaborations commerciales transmanche.
Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V
Ressources nécessaires Coûts de personnel et de finalisation du développement du portail maritime, ainsi que d'identification d'opportunités pour la maintenance et la gestion du portail.
Calendrier 18 mois

Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Retombées interrégionales et intersectorielles positives grâce à la coopération, se traduisant en termes de croissance et de développement économique, d'amélioration des échanges de connaissances et de perspectives à long terme pour les entreprises maritimes de la Manche. Le développement du portail maritime vise à répondre aux attentes d'une large palette de secteurs. Il constituera un point central d'information pour les industries maritimes de la Manche en leur donnant accès à de nouvelles sources d'information, à des contacts d'entreprises maritimes, à un forum de discussion en ligne. Il contribuera ainsi à améliorer les relations commerciales et les coopérations entre acteurs maritimes de l'espace Manche.
Les possibilités de capitalisation Cette action s'appuiera sur le travail déjà réalisé par l'Université de Chichester pour évaluer l'intérêt de ce type d'outil en s'appuyant sur l'implication des acteurs du secteur maritime. En outre un prototype de portail a été conçu et développé par l'Université de Chichester dans le cadre du projet CAMIS. Il pourrait servir de point de départ à cette action.
Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Bien que le besoin d'un tel outil ait été identifié dans des travaux antérieurs et qu'un prototype de portail ait été développé par l'Université de Chichester, il demeure nécessaire d'étudier comment cette initiative peut être poursuivie. Il est également intéressant d'examiner comment ce portail pourrait contribuer à la création d'un réseau maritime de la Manche (Action 14), en lien avec le réseau maritime britannique actuellement en cours de développement.
Liens avec d'autres projets Les résultats des projets CHAIN I&II et DEEDS sont à prendre en compte.
Coordonnées School of Enterprise Management and Leadership University of Chichester semalresearch@chi.ac.uk



Code de l'action : A14

Nom de l'action Développement de clusters maritimes
Objectif de l'action Identifier les bonnes pratiques de clusters maritimes et établir un plan d'action à une échelle régionale et transfrontalière, soutenir le développement des clusters où cela est nécessaire en lien avec le développement potentiel d'un réseau maritime de la Manche. Cette action vise essentiellement le soutien et le développement des clusters existants ou en création.
Objectifs concernés de la SMI 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 3.5
Politiques pertinentes Stratégie de l'UE pour la croissance bleue (2012), Stratégie du Royaume-Uni pour la croissance de l'industrie maritime (2011)
Réalisations prévues Élaboration d'un plan d'action afin de développer des bonnes pratiques en termes de cluster et d'amélioration des collaborations dans le secteur maritime. Amélioration des clusters existants par la diffusion des bonnes pratiques. Favoriser les échanges entre les clusters ayant développé « de bonnes pratiques » et les clusters en développement. Développer un réseau maritime de la Manche qui bénéficierait aux entreprises maritimes des deux côtés de la Manche.
Partenaires potentiels Autres clusters ou associations qui pourraient y trouver intérêt en termes de collaborations et de retombées.
Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V
Ressources nécessaires Le développement de clusters maritimes dans l'espace Manche nécessitera un investissement des entreprises pour que leur conduite et leur gestion génère les retombées attendues par ses membres. Bien que cette action puisse s'appuyer sur les travaux de l'actuel projet CAMIS, des recherches complémentaires sont nécessaires pour identifier les bonnes pratiques et définir un plan d'action pour l'avenir.
Calendrier 2 ans

Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Le renforcement des collaborations dans le secteur maritime de l'espace Manche conduisant à l'amélioration de la situation économique locale et régionale grâce à une action de long terme. L'identification des bonnes pratiques dans les stratégies de développement des clusters. Le développement de clusters, en particulier un réseau ou cluster maritime de la Manche, favorisera une meilleure identification des besoins des entreprises, permettant au secteur de se développer plus efficacement.
Les possibilités de capitalisation Cette action s'appuiera sur le travail mené sur les clusters par l'Université de Chichester dans le cadre du projet CAMIS. Elle pourra également s'appuyer sur l'expérience du Cornwall Marine Network et du réseau maritime britannique en cours de développement.
Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données L'action sur le développement des clusters maritimes doit s'appuyer sur le travail déjà réalisé et être basée sur une évaluation des clusters maritimes existants afin d'identifier les facteurs de succès et les défis à surmonter. Ces travaux nécessiteront une bonne compréhension des différences existant entre la France et l'Angleterre en termes de gestion des entreprises, de gouvernance, de financement et de gestion du secteur maritime.
Liens avec d'autres projets Liens avec le Cornwall Marine Network et des projets tels que CHAIN I&II.
Coordonnées University of Chichester School of Enterprise Management and Leadership semalresearch@chi.ac.uk



Code de l'action : A15

<p>Nom de l'action Mettre en place un dispositif pour identifier et promouvoir les opportunités de développement des compétences et formations</p>
<p>Objectif de l'action Ce dispositif permettrait d'étudier les besoins de compétences et d'identifier les opportunités transfrontalières d'emploi et de formation à promouvoir, par exemple formations linguistiques spécifiques à certains secteurs, formations pour acquérir des compétences maritimes, stages ou échanges de postes dans les industries maritimes ou les collectivités locales.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI Axe stratégique 1, 2.3, 3.2, 3.3, 3.4</p>
<p>Politiques pertinentes Stratégie de l'UE pour la croissance bleue (2012), Stratégie du Royaume-Uni pour la croissance de l'industrie maritime</p>
<p>Réalisations prévues Mise en place d'un projet pour favoriser le développement des compétences des jeunes et leur insertion professionnelle Renforcer les possibilités d'échanges dans le domaine de la formation professionnelle Élaboration d'un programme d'appui aux PME</p>
<p>Partenaires potentiels Channel Marine Academy, Cornwall Marine Network, Ecole Nationale Supérieure Maritime, clusters maritimes, etc.</p>
<p>Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V Pour les activités susceptibles de favoriser le développement de l'apprentissage au Royaume-Uni, il est possible de bénéficier de financements de la Skills Funding Agency (Agence de Financement des Compétences), soit pour la tranche 16-18 ans, soit 19 ans et plus. Il serait également possible de bénéficier des financements du programme d'accès à l'apprentissage. Des financements du Fonds Social Européen (FSE) pourraient également être mobilisés dans le Cornwall pour les jeunes qui ne sont ni en emploi, ni en formation. Il serait également possible de bénéficier du FSE, dans les autres régions au titre de la politique de cohésion européenne.</p>
<p>Ressources nécessaires Des moyens en temps de personnel et frais généraux.</p>

<p>Calendrier Une durée de 12 à 18 mois serait nécessaire pour mettre en place la structure du dispositif. Cependant une fois cela mis en place, il est prévu une activité permanente de contacts avec les employeurs du secteur de l'industrie maritime pour évaluer leurs besoins et favoriser l'adéquation des dispositifs de formation des jeunes.</p>
<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Cette action favorisera le développement de compétences permettant l'employabilité des jeunes dans le secteur maritime. Le secteur maritime lui-même bénéficiera en continu d'une offre de main d'œuvre bien formée et qualifiée. Les territoires côtiers bénéficieront également de retombées positives sur le plan de l'emploi.</p>
<p>Les possibilités de capitalisation Cette action pourrait s'appuyer sur le travail déjà réalisé par la Channel Marine Academy pour promouvoir les emplois du secteur maritime auprès des jeunes, dont la réparation et la construction de bateaux, les activités nautiques, la plaisance, les énergies marines renouvelables, les transports en ferry et le commerce de détail. Une autre possibilité de valoriser le travail réalisé par la Channel Marine Academy serait d'améliorer les façons d'impliquer les employeurs afin d'offrir un éventail plus large et un volume plus important de stages de formation professionnelle.</p>
<p>Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Les partenaires du projet devront impliquer: les associations et réseaux d'employeurs, les écoles, les organismes de formation professionnelle, les centres de recherche universitaires. Des difficultés existent pour impliquer les employeurs (principalement de PME) afin d'offrir un éventail plus large de stages de formation professionnelle et d'opportunités d'échanges. Il est nécessaire de mieux comprendre quelles sont les compétences requises par les entreprises que doivent acquérir les jeunes, dont savoir-être, attitudes et expériences professionnelles. A cette fin, il est utile de connaître les bonnes pratiques qui existent des deux côtés de la Manche pour impliquer les jeunes, identifier les parcours qui conduisent de l'école et du chômage vers l'emploi des jeunes et identifier les possibilités d'amélioration dans ce domaine.</p>
<p>Liens avec d'autres projets Liens potentiels avec les projets MERIFIC, NEA2 et BEEMS.</p>
<p>Coordonnées Paul Wickes, Cornwall Marine Network. Paul.wickes@cornwallmarine.net</p>



Code de l'action : A16

<p>Nom de l'action Stratégie environnementale pour la plaisance, le transport maritime et d'autres activités portuaires</p>
<p>Objectif de l'action Sensibiliser les ports de commerce et de plaisance à la réglementation et aux enjeux environnementaux, dans le cadre des stratégies de gouvernance maritime européennes et nationales. Promouvoir et mettre en œuvre des bonnes pratiques pour traiter de questions clés, telles que les espèces invasives, le recyclage et la gestion des déchets. Étudier comment réduire la pollution portuaire, y compris la congestion dans les zones portuaires, au travers de la mise en œuvre effective des réglementations et d'une responsabilisation des acteurs.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI 1.1, 1.2, 1.4, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5</p>
<p>Politiques pertinentes Directive-Cadre Stratégie pour le Milieu Marin de l'UE Convention MARPOL Directive-Cadre sur l'eau de l'UE (2000)</p>
<p>Réalisations prévues Développement d'une stratégie sur la base d'échange de connaissances et d'identification de bonnes pratiques dans le cadre d'enjeux environnementaux impactant les entreprises opérant au sein de l'environnement portuaire et dans les secteurs du transport maritime et de la plaisance.</p>
<p>Partenaires potentiels APLM</p>
<p>Sources de financement existantes ou potentielles Interreg</p>
<p>Ressources nécessaires L'élaboration d'un projet Interreg abordant tous les aspects potentiels de cette action.</p>
<p>Calendrier</p>

<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Une meilleure adhésion aux réglementations et politiques environnementales dans le secteur maritime. Maintien d'un écosystème marin sain et productif pour les activités de loisir.</p>
<p>Les possibilités de capitalisation Il sera possible de s'appuyer sur le travail réalisé par l'Université de Chichester dans le cadre des axes 3 et 4 du projet CAMIS, en particulier les travaux sur Marina 2020 et l'évaluation du potentiel de développement de clusters portuaires locaux.</p>
<p>Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Des recherches seraient requises pour développer des stratégies pour l'élimination du combustible usé et le stockage des déchets dans les ports. Inventaire de l'ensemble des politiques concernées et évaluation du niveau d'adhésion de l'industrie à ces politiques. Identification d'un mécanisme effectif de mobilisation des acteurs afin de davantage responsabiliser sur les enjeux environnementaux dans l'ensemble du secteur maritime.</p>
<p>Liens avec d'autres projets</p>
<p>Coordonnées APLM Contact: DumayNathalie@cg22.fr</p>



Code de l'action : A17

Nom de l'action

Mise en œuvre de la déclaration d'intention des collectivités littorales de la Manche sur les risques d'accident et de pollution maritime (signée en mars 2013)

Objectif de l'action

1. Sensibilisation des collectivités littorales

Objectif : Permettre aux élus de prendre conscience des risques de pollution maritime en Manche, des outils opérationnels déjà disponibles et de l'intérêt de mutualiser nos efforts

2. Structuration du réseau de collectivités littorales

Objectif : Permettre à cette coopération de perdurer au-delà du projet CAMIS

3. Lobbying commun

Objectif : Faire reconnaître par l'Union européenne la spécificité des risques de pollution maritime en Manche et proposer des améliorations pour réduire ces risques ou en matière de préparation des collectivités riveraines de la Manche.

Objectifs concernés de la SMI

1.1, 1.2, 2.1, 2.5, 3.3

Politiques pertinentes

Cette action permettra de prendre en compte les spécificités du risque de pollution maritime en Manche, de rassembler tous les acteurs impliqués et ainsi d'avoir une vision globale des enjeux et des moyens pour appréhender ce risque. La pollution maritime ne connaissant pas les frontières, les acteurs doivent pouvoir agir en concertation et cohérence, entre la mer et la terre ainsi qu'entre services de l'État et collectivités locales.

Réalisations prévues

Proposition d'un réseau pérenne de collectivités

Publication de documents de sensibilisation à destination des différentes catégories d'acteurs et/ou du grand public

Approfondissement et mise à jour régulière de l'analyse des risques liés au trafic maritime dans la Manche

Échanges de bonnes pratiques sur la préparation des collectivités littorales et les retours d'expérience d'accidents

Élaboration d'actions de lobbying commun au niveau européen (UE) ou international (OMI - Organisation Maritime International)

Partenaires potentiels

Tous les acteurs ayant un rôle clé dans la prévention des risques liés au trafic maritime dans la Manche et/ou la préparation et la gestion d'une pollution maritime, en particulier les services de l'État en mer et à terre

Sources de financement existantes ou potentielles

Interreg V

Ressources nécessaires

Temps de travail des acteurs pour les études, les réunions et le lobbying

Frais de déplacements

Frais de traduction, de publication et de diffusion des documents

Frais d'organisation d'événements de concertation (secrétariat, animation, traduction, etc.)

Calendrier

18 à 24 mois pour la première phase

Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier

Une meilleure analyse des risques permettra de développer des plans de secours plus opérationnels. La sensibilisation des élus les incitera à débloquer des moyens pour se préparer tandis que l'échange d'expériences mutualisera les coûts et enrichira la capacité de réponse de l'ensemble des acteurs. Un lobbying commun permettra enfin que les propositions soient mieux entendues et prises en compte.

Les possibilités de capitalisation

Cette action s'appuie sur le travail réalisé dans le cadre du projet CAMIS et la déclaration d'intention des collectivités littorales de la Manche sur les risques d'accident et de pollution maritime. La mise en œuvre d'un tel réseau favorisera une meilleure connaissance de toutes les initiatives existantes, l'échange d'expériences et ainsi la capitalisation de toutes les initiatives.

Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données

Une forte implication des services de l'Etat et des collectivités locales est indispensable pour atteindre ces objectifs.

Liens avec d'autres projets

Des liens sont possibles avec les nombreux projets consacrés à la sécurité maritime.

Coordonnées

Vigipol (Syndicat mixte de protection du littoral Breton)

Sophie Bahé

1 rue Claude Chappe - 22300 Lannion - France

Tel : +33 (0)2 96 15 84 90 - Email : vigipol@vigipol.com



Code de l'action : A18

<p>Nom de l'action Étudier les impacts potentiels de la réglementation sur le soufre et les possibilités d'adaptation pour les industries maritimes de l'espace Manche</p>
<p>Objectif de l'action Cette action visera à évaluer les effets de la réglementation sur le soufre s'appliquant aux carburants marins sur les industries maritimes de l'espace Manche. Cela comprendra la réalisation d'une évaluation intersectorielle des impacts potentiels de la réglementation sur la désulfuration dans l'espace Manche. Elle inclura également la recherche de solutions possibles afin d'atténuer les impacts sociaux, économiques et environnementaux de l'application de cette réglementation.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI 1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 2.5, 3.3</p>
<p>Politiques pertinentes MARPOL, la directive-cadre Stratégie pour le milieu marin de l'UE, la directive-cadre sur l'eau de l'UE</p>
<p>Réalisations prévues Évaluation des impacts de la réglementation sur la désulfuration sur les industries maritimes de l'espace Manche. Collaborations pour des actions ciblées de lobbying. Recommandations en termes de bonnes pratiques à destination des industries maritimes concernées par cette réglementation, afin d'améliorer son acceptabilité.</p>
<p>Partenaires potentiels Grand Port Maritime du Havre, APLM (Association des Ports Locaux de la Manche), École Nationale Supérieure Maritime (avec un intérêt particulier pour les aspects technologiques de la question), pôle de compétitivité Nov@log</p>
<p>Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V</p>
<p>Ressources nécessaires Coûts de personnel et coûts associés pour mener des travaux de recherche sur les impacts de la réglementation. Séminaire final pour présenter les résultats de cette recherche, dont bonnes pratiques identifiées.</p>
<p>Calendrier Ces travaux seraient à réaliser de préférence avant janvier 2015.</p>

<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Examen des travaux déjà réalisés sur les implications de la nouvelle réglementation européenne concernant le contenu en soufre des carburants. Meilleure compréhension des impacts de la réglementation sur la désulfuration dans l'espace Manche. Développement de recommandations sur les bonnes pratiques à mettre en œuvre pour les industries maritimes concernées de l'espace Manche, pour aider et favoriser l'atténuation des impacts et les changements requis par la réglementation.</p>
<p>Les possibilités de capitalisation Ce projet pourrait s'appuyer sur les travaux engagés par des groupes de travail en France et dans d'autres pays européens concernant la désulfuration des carburants. Ce travail pourrait également bénéficier des travaux de l'action 16 : développement d'une stratégie environnementale pour les ports, la plaisance et les industries liées à la navigation au sens large.</p>
<p>Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Il serait nécessaire de faire un point sur les projets qui étudient actuellement les problèmes associés à la désulfuration et ses impacts sur les industries maritimes, afin d'examiner ce qui est transposable à l'espace Manche. Identification de partenaires pertinents.</p>
<p>Liens avec d'autres projets FLIP</p>
<p>Coordonnées Dawn Robins University of Chichester semalresearch@chi.ac.uk</p>



Code de l'action : A19

Nom de l'action Développer des clusters portuaires locaux
Objectif de l'action Considérer les ports comme un point central de développement et explorer les opportunités d'innovation et de développement. Par exemple, pour améliorer la compétitivité des entreprises, soutenir la croissance et l'emploi dans les entreprises locales et inciter à des pratiques respectueuses de l'environnement. Étudier comment développer des clusters portuaires locaux au sein de l'espace Manche au travers d'expériences pilotes permettant d'en identifier les effets positifs.
Objectifs concernés de la SMI 2.2, 2.3, 3.1, 3.5
Politiques pertinentes Stratégie de l'UE pour la croissance bleue (2012), Stratégie du Royaume-Uni pour la croissance de l'industrie maritime (2011)
Réalisations prévues Une étude pilote permettant d'évaluer les impacts économiques de la diversification des activités portuaires et des collaborations avec le tissu local environnant. Diffusion des connaissances et informations par les moyens les plus appropriés, dont publications et conférences.
Partenaires potentiels Nov@log, Logexpert, MAS Consulting, entreprises, ports et collectivités locales
Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V
Ressources nécessaires Un port et une collectivité locale volontaires pour tester la démarche.
Calendrier Projet d'une durée de 2 – 3 ans pouvant se prolonger par des actions de lobbying et un suivi de cette expérience dans la durée en fonction des besoins.
Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Développement économique durable de la région portuaire concernée. Le territoire, ses entreprises, le port et la collectivité locale sont susceptibles de bénéficier des retombées positives de cette action.

Les possibilités de capitalisation Cette action pourra s'appuyer sur les travaux réalisés sur les clusters portuaires (concept de port centricity) par l'Université de Chichester et le CRITT Transport & Logistique dans le cadre du projet CAMIS. Une collaboration est également envisageable avec le projet FLIP.
Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Il est nécessaire d'identifier un site pilote approprié qui permettra d'étudier les retombées de la diversification des activités portuaires et des collaborations locales.
Liens avec d'autres projets Log4Green
Coordonnées Dawn Robins University of Chichester semalresearch@chi.ac.uk



Portsmouth, Hampshire, Royaume-Uni
© Bruno Thenail



Code de l'action : A20

Nom de l'action Développer un réseau des ports de la Manche
Objectif de l'action Développer une fédération des ports associant l'APLM (Association des Ports Locaux de la Manche), l'Association des Ports du Sud-Ouest et les ports du Sud-Est de l'Angleterre pour développer l'échange de connaissances et de bonnes pratiques, ainsi que le lobbying à l'échelle locale, nationale, de l'Arc Manche et de l'UE. Développer des liens transmanche entre les réseaux de ports existants dans l'espace Manche.
Objectifs concernés de la SMI 1.1, 1.3, 2.2
Politiques pertinentes Stratégie de l'UE pour la croissance bleue (2012), Stratégie du Royaume-Uni pour la croissance de l'industrie maritime (2011)
Réalisations prévues L'institution d'un réseau collaboratif de ports français et britanniques à partir de l'actuelle APLM
Partenaires potentiels L'APLM et tous les ports intéressés
Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V
Ressources nécessaires Nécessité de travailler avec d'autres projets pour s'assurer d'une convergence d'intérêts.
Calendrier En cours

Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Les ports seront les principaux bénéficiaires de cette action grâce à une meilleure connaissance des opportunités pour développer leurs activités et réduire leurs coûts, à des actions menées en collaboration, à une plus grande capacité de lobbying.
Les possibilités de capitalisation Des collaborations efficaces sont envisageables avec plusieurs autres projets, dont FLIP.
Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Nécessité de recueillir l'intérêt de partenaires britanniques.
Liens avec d'autres projets FLIP
Coordonnées Nathalie Dumay APLM DUMAYNathalie@cg22.fr



Port du Havre
© Région Haute-Normandie



Code de l'action : A21

<p>Nom de l'action Optimiser l'utilisation des navires de cabotage dans la Manche pour réduire la congestion routière</p>
<p>Objectif de l'action Identifier les conditions à mettre en place pour favoriser une augmentation du transport maritime à courte distance dans l'espace Manche. Développer un modèle de transport maritime à courte distance qui prenne en compte les implications technologiques et politiques de la stratégie de l'UE pour la croissance bleue. Établir une bourse d'affrètement (similaire à ce qui peut exister pour la navigation fluviale) et soutenir des solutions logicielles pour le transport maritime.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI 2.2</p>
<p>Politiques pertinentes RTE – T</p>
<p>Réalisations prévues Modèle pour le transport maritime à courte distance. Étude pilote permettant d'analyser les effets de l'augmentation du transport maritime à courte distance au regard de la congestion routière dans cet espace.</p>
<p>Partenaires potentiels Nov@log, MAS Consulting, Grand Port Maritime du Havre, APLM (Association des Ports Locaux de la Manche), BP2S (Bureau de Promotion du Shortsea Shipping).</p>
<p>Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V</p>
<p>Ressources nécessaires Ports souhaitant faire partie de l'étude pilote. Collaboration avec des universités et des centres de recherche travaillant sur les technologies de la communication maritime.</p>
<p>Calendrier Étude longitudinale d'une durée de 3 ans.</p>

<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Amélioration des méthodes de communication pour le suivi du transport maritime à courte distance dans l'espace Manche, en visant des retombées positives pour les ports, les armateurs et opérateurs de navire, les collectivités locales au regard de la congestion routière, les clients de la logistique en termes d'optimisation des livraisons.</p>
<p>Les possibilités de capitalisation Cela pourrait s'articuler avec les projets Blue Belt et PROPOSSE.</p>
<p>Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Des partenaires britanniques sont recherchés.</p>
<p>Liens avec d'autres projets Blue Belt, PROPOSSE, 'A Short Sea Shuttle'</p>
<p>Coordonnées Dawn Robins University of Chichester semalresearch@chi.ac.uk</p>



© Pauline Blumerel



Code de l'action : A22

<p>Nom de l'action Accroître l'utilisation du tunnel sous la Manche pour le transport de marchandises</p>
<p>Objectif de l'action Proposer un plan incitatif et ciblé permettant d'accroître le trafic de marchandises passant par le tunnel. Un certain nombre de facteurs freinent aujourd'hui la croissance du trafic : manque de wagons et locomotives agréés, manque de concurrence pour ce service, coût de la marchandise au km passant par le tunnel, différences d'écartement de voies pour le transport de longue distance, application du premier paquet ferroviaire en termes de propriété et de réglementation, règles de sécurité anciennes. La réglementation en matière de sécurité devrait être révisée pour tenir compte des évolutions technologiques intervenues depuis sa mise en place. Etudier les incitations qui peuvent être mises en place et les conditions de réussite, afin d'augmenter le trafic de marchandises passant par le tunnel. L'action sera ciblée sur le potentiel économique pour l'espace Manche qui découlerait d'une augmentation du trafic tout en maintenant le trafic routier et ferry au niveau actuel. Il s'agit d'un sujet complexe, comportant différents aspects, avec des différences de priorité politique selon les pays. C'est pourquoi, il s'agirait d'identifier les progrès même modestes qui pourraient être réalisés tout en ayant un effet significatif sur l'utilisation du tunnel pour le transport de marchandises. Cela devra tenir compte des intérêts nationaux de chaque pays et de la nécessité d'un équilibre entre les impératifs de sûreté – sécurité et ceux de la croissance économique et du transport durable.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI 2.5</p>
<p>Politiques pertinentes Premier paquet ferroviaire, RTE-T, Croissance bleue</p>
<p>Réalisations prévues Rapport identifiant des recommandations pour traiter les problèmes de réglementation en matière de sécurité et de conformité au premier paquet ferroviaire, afin d'augmenter le trafic de vrac passant par le tunnel. Actions possibles de lobbying.</p>
<p>Partenaires potentiels CRITT Transport et Logistique, collectivités locales (dont Kent County Council).</p>

<p>Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V</p>
<p>Ressources nécessaires Accès aux principaux acteurs, dont Eurotunnel.</p>
<p>Calendrier Cette action est relativement urgente à conduire pour être en conformité avec la réglementation européenne, dont premier et second paquet ferroviaire, mais il convient également d'analyser de façon détaillée les retombées économiques potentielles d'une augmentation du trafic.</p>
<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Cette action pourrait avoir des retombées positives sur le plan économique et environnemental. L'augmentation du trafic ferroviaire est préférable sur le plan environnemental à celle du trafic routier et aérien. Le trafic de marchandises de longue distance, intra-européen, qui est assuré par voie aérienne pourrait être reporté sur le rail avec un impact environnemental moindre. Cela ne permettrait pas une réduction de la congestion routière pour les régions du Kent et du Nord-Pas de Calais, car il s'agirait davantage de nouveaux trafics que de changements d'itinéraires pour des trafics existants. Toutefois il n'y aurait pas d'accroissement de cette congestion et plutôt un report du trafic routier de poids lourds vers d'autres formes de transport.</p>
<p>Les possibilités de capitalisation Cette action pourra s'appuyer sur les travaux réalisés dans ce domaine par l'Université de Chichester dans le cadre du projet CAMIS.</p>
<p>Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données</p>
<p>Liens avec d'autres projets</p>
<p>Coordonnées Dawn Robins University of Chichester semalresearch@chi.ac.uk</p>



Code de l'action : A23

<p>Nom de l'action Promouvoir l'interopérabilité des transports transmanche sur les plans réglementaire et opérationnel</p>
<p>Objectif de l'action Émettre des recommandations pour développer l'interopérabilité des transports transmanche. Par exemple, dans le transport ferroviaire (écartement des voies, différences de voltage...), pour les obligations relatives aux matières dangereuses ou pour la législation applicable au transport de passagers. Explorer les conditions nécessaires pour accroître l'interopérabilité dans l'espace Manche, notamment en ce qui concerne le tunnel sous la Manche.</p>
<p>Objectifs concernés de la SMI 2.5, 3.1</p>
<p>Politiques pertinentes Politique des transports de l'Union européenne, RTE-T, Premier paquet ferroviaire</p>
<p>Réalisations prévues Identification des possibilités d'amélioration de l'interopérabilité dans l'espace Manche. Recommandations visant à améliorer l'interopérabilité et les transports dans l'espace Manche.</p>
<p>Partenaires potentiels IDIT (Institut du Droit International des Transports), Pôle de compétitivité Nov@log CRITT Transport et Logistique, MAS Consulting, Kent County Council, Southampton City Council</p>
<p>Sources de financement existantes ou potentielles Interreg V</p>

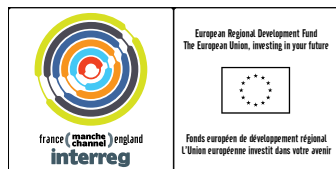
<p>Ressources nécessaires Établir un partenariat réunissant tous les partenaires pertinents. Comprendre les réglementations locale, nationale et européenne et leurs complémentarités. Évaluer également les coûts de mise en conformité de la réglementation et les impacts pour les économies locales d'une amélioration de l'interopérabilité. Avoir une meilleure compréhension des implications pour les infrastructures locales et les grands axes de trafic à la fois terrestres et maritimes. Capacités de lobbying auprès des autorités nationales pour s'assurer de la prise en compte des opportunités en termes de mise en conformité des réglementations, des retombées économiques potentielles et des financements possibles.</p>
<p>Calendrier 18 – 24 mois</p>
<p>Retombées attendues, dont secteurs et régions susceptibles d'en bénéficier Réduction de la congestion des infrastructures, amélioration de la compétitivité des ports, retombées économiques locales et réduction des temps de transport grâce à une amélioration de l'efficacité.</p>
<p>Les possibilités de capitalisation Travaux du projet CAMIS sur les clusters portuaires locaux. Des travaux ont déjà été menés sur l'interopérabilité des navires (pour le maritime et le fluvial), des conteneurs, etc.</p>
<p>Lacunes à combler, par exemple, partenaires à trouver, absence de données Compréhension des cadres législatifs et réglementaires aux niveaux européen, national et local.</p>
<p>Liens avec d'autres projets Les résultats de projets tels que PATCH, C2C, WEASTFLOWS sont à prendre en compte.</p>
<p>Coordonnées School of Enterprise Management and Leadership University of Chichester semalresearch@chi.ac.uk</p>



5 rue Robert Schuman
 CS 21129
 76 174 Rouen Cedex
 FRANCE

Tél. : +33 (0)2 35525696
 Fax : +33 (0)2 35525765
contact@camis.arcmanche.eu

<http://camis.arcmanche.eu>



Ce projet a été sélectionné dans le cadre du programme européen de coopération transfrontalière Interreg IVA France (Manche)-Angleterre, cofinancé par le FEDER.

Chef de file

