



Document de travail sur la Stratégie Maritime Intégrée pour l'espace Manche

Novembre 2011

Pour discussion et commentaires



camis.arcmanche.eu

Introduction à ce document

Ce document de travail présente une version provisoire de la Stratégie Maritime Intégrée (SMI) pour l'espace Manche. Il a été élaboré dans le cadre du projet CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy)¹. Ce document de travail sera discuté lors de la seconde réunion du Forum de la Manche, à Rennes le 22 novembre 2011, afin d'aborder un certain nombre de sujets, dont certains sont mis en exergue dans le texte au travers de questions. Cela permettra de publier un projet de stratégie maritime intégrée début 2012 en vue d'une consultation.

Le document final de stratégie maritime intégrée s'accompagnera d'un plan d'action. Ce dernier détaillera comment les orientations stratégiques de la SMI seront mises en œuvre au travers d'actions, afin d'assurer que cette stratégie contribue à des évolutions positives pour cet espace. Les actions seront élaborées au cours de l'année 2012 et devront être finalisées d'ici juin 2013. L'annexe 1 de ce document de travail donne un exemple de l'approche pour définir des actions à partir d'un travail en cours dans le cadre du projet CAMIS.

1. Résumé opérationnel (prévu dans la version qui suivra le Forum)

2. Avant-propos politique (prévu dans la version qui suivra le Forum)

¹ CAMIS un projet financé par INTERREG IVA qui rassemble 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.

3. Objet et finalité de la Stratégie Maritime Intégrée

La région de la Manche est l'une des zones maritimes les plus denses au monde en termes d'activités. Elle a des caractéristiques propres qui la distinguent des espaces adjacents de la Mer du Nord et de l'Atlantique du Nord-est. L'élaboration d'une stratégie maritime intégrée a pour finalité de soutenir la gouvernance et la coopération à une échelle qui permette de répondre aux besoins spécifiques de cet espace.

Finalité de la SMI:

Développer une vision partagée qui soutienne la gouvernance et la coopération au sein de l'espace Manche.

La SMI donne un bref aperçu des activités menées jusqu'ici dans le projet, introduit le contexte de la région et fournit des éléments de prospective, et présente enfin les trois orientations stratégiques qui constituent le cadre du travail futur à entreprendre pour mettre en œuvre la SMI.

En appui de cette stratégie, un **plan d'action** sera élaboré afin de préciser les orientations stratégiques et définir les objectifs et les actions préconisées. Les actions sont actuellement préparées par les autres axes de travail du projet CAMIS. Elles seront définies pendant l'année 2012 et finalisées d'ici juin 2013. Un ensemble de critères sont développés pour évaluer leur efficacité et faisabilité afin d'assurer que chacune des actions préconisées soit bien appropriée. L'annexe 1 du document fournit une illustration de cette approche en se basant sur le travail actuellement réalisé dans le cadre de l'axe 3 (Clusters et innovation).

4. Méthode d'élaboration de la SMI

Le projet CAMIS rassemble 19 partenaires de cette région et bénéficie d'un financement du programme INTERREG IVA France (Manche) – Angleterre. Il se déroule de 2009 à 2013 et comporte plusieurs axes de travail, ciblés sur les thèmes suivants :

- **L'axe gouvernance maritime** dont l'objet est de coordonner l'élaboration de la SMI et le Forum de la Manche ;
- **L'axe centre de ressource** qui vise à rassembler de l'information sur l'espace Manche et à mettre en place un comité scientifique pour la région ;
- **L'axe formation professionnelle** qui explore les besoins de compétences et les questions d'emploi dans la région ;
- **L'axe clusters et l'innovation** qui identifie et promeut les opportunités d'approches innovantes en direction des entreprises ;
- **L'axe transport et sécurité maritime** qui examine les enjeux de ces secteurs à l'échelle Manche.

Principes du projet CAMIS

L'implication des acteurs

La SMI n'atteindra ses objectifs que si elle prend en compte et aborde la situation réelle de cette région; elle doit être pertinente au regard de la situation et des priorités actuelles. Pour se faire il y aura de nombreuses occasions permettant aux acteurs de s'impliquer². CAMIS prévoit des échanges avec les acteurs intéressés en fonction des travaux spécifiques qui sont réalisés par secteur. En outre des experts de différents domaines sont également sollicités lorsque des connaissances particulières sont requises. Grâce aux orientations et travaux du projet CAMIS, la SMI aboutira à un document opérationnel qui pourra conduire à de réels changements pour soutenir la gouvernance et la coopération à l'échelle de cette région.

L'approche intégrée

L'approche intégrée entre régions, secteurs et niveaux de gouvernance permettra de mettre en oeuvre une approche globale de la gestion de l'espace Manche. Le concept de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) a d'abord été pris en compte par l'UE dans sa Recommandation sur la GIZC³ qui en décrit les principes. Elle requiert notamment une perspective élargie des systèmes naturels et des activités humaines, l'association de toutes les parties intéressées au processus de

² Le terme d'acteur est utilisé pour décrire tout secteur ou toute organisation ayant des intérêts dans cette région.

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

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'Union européenne⁴. Cette dernière reconnaît que par nature tous les problèmes maritimes sont étroitement liés et que leur gestion nécessite une approche d'ensemble.

Dans les travaux menés par CAMIS, il est essentiel de mettre en œuvre une approche intersectorielle et interrégionale. La SMI a pour finalité de soutenir la coopération là où elle existe déjà et de l'encourager là où elle est absente. Cela est nécessaire en Manche en raison de la multiplicité des usages et de la pression croissante exercée sur l'espace marin : une approche intégrée est destinée à encourager les acteurs à travailler ensemble afin de surmonter les défis que connaît cette région.

La SMI est développée dans le cadre de l'axe Gouvernance maritime, en s'appuyant sur les apports des autres axes de travail et en créant des occasions propices à une implication des acteurs. La SMI sera également définie en tirant parti de deux ateliers de prospective qui ont examiné quelles étaient les tendances de long terme concernant les transports et l'énergie dans la région. Les étapes du travail mené jusqu'à présent ainsi que les prochaines étapes qui seront suivies pour aboutir à la version finale de la SMI sont précisées dans la figure n°1.

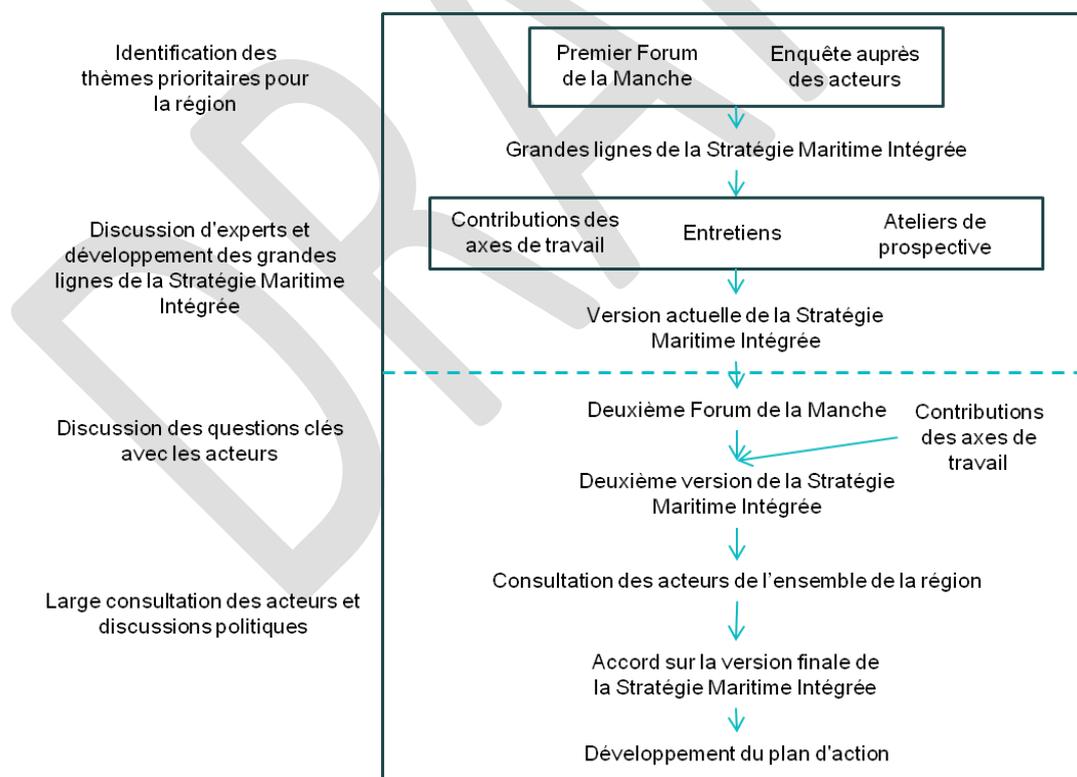


Figure n°1. Schéma des étapes d'élaboration de la SMI. Au dessus de la ligne en pointillé figure le travail déjà réalisé. Les flèches montrent les travaux du groupe de pilotage ou de travail de l'axe gouvernance maritime.

⁴ UE, 2007. Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne. COM(2007) 575 final. Document de travail sur la Stratégie Maritime Intégrée pour l'espace Manche, Novembre 2011

5. Introduction sur la région

Le projet Espace Manche Development Initiative (EMDI)⁵ a développé une analyse de la région de la Manche et a mis en évidence l'importance de la coopération à cette échelle pour répondre aux enjeux spécifiques de cet espace. La région de la Manche est l'une des zones maritimes les plus denses au monde sur le plan des activités; chaque jour environ 500 navires de plus de 300 tonnes empruntent ce passage, les activités sont nombreuses sur cet espace qu'il s'agisse de loisirs, d'extraction de granulats marins et de pêche commerciale. Les tendances en cours suggèrent que cette utilisation va s'intensifier en raison de la croissance d'activités existantes et du développement de nouveaux usages. A titre d'exemple, une population croissante et vieillissante exigera davantage d'équipements de loisirs tandis que les nouvelles technologies dans les énergies marines renouvelables nécessitent d'affecter à cet usage de nouveaux espaces en mer.

Afin de répondre à ces changements, des règles juridiques et des politiques publiques ont été conçues pour gérer les activités, les secteurs et les ressources. Celles-ci existent à différentes échelles, ainsi :

- La législation de l'Union européenne (UE) concernant des secteurs spécifiques, par exemple sur le transport maritime⁶, et des approches intégrées, par exemple la politique maritime intégrée⁷.
- Au niveau national, à la fois des politiques sectorielles⁸ et des législations maritimes globales⁹ existent et ont des implications importantes pour l'espace Manche.
- Au niveau régional et local, un ensemble de politiques ont pour objet de répondre aux priorités des régions et départements français et des collectivités locales britanniques.

En dehors de cet espace, à l'échelle mondiale, il y a de grands changements dans la façon d'aborder la question de l'utilisation et de la consommation des ressources. Les principes du développement durable conduisent à évoluer vers des méthodes

⁵ Le projet EMDI s'est déroulé de 2004 à 2008 et a bénéficié d'un financement du programme INTERREG IIIB de l'Europe du Nord-Ouest. Pour plus d'informations : www.emdi.certic.unicaen.fr

⁶ UE, 2009. Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018, COM(2009) 8 final.

⁷ EU, 2007. Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne. COM(2007) 575 final.

⁸ Ref RU Energy Act, 2011

⁹ Au Royaume-Uni le Marine and Coastal Access Act, 2009 et en France la Loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement

de gestion plus globale, telles que l'approche écosystémique¹⁰ qui vise à gérer les ressources de façon intégrée, en considérant l'homme comme partie intégrante de l'écosystème. Au niveau de l'espace Manche, cela signifie que pour parvenir à une utilisation durable des ressources et assurer un avenir aux activités qui s'y déroulent, une approche de gestion intégrée et globale est nécessaire. Cela nécessite de trouver un équilibre subtil entre la reconnaissance des spécificités des différents secteurs et la gestion de ceux-ci en prenant en compte les spécificités de la région Manche et en les reliant à l'approche plus large par bassins maritimes adoptée par l'Union européenne.

La région Manche qui constitue une échelle appropriée de gestion et de mise en œuvre d'actions présente à la fois des défis et des opportunités. Elle recouvre une frontière internationale entre les eaux françaises et britanniques ; ce qui implique des différences politiques et culturelles qui peuvent favoriser ou restreindre la mise en œuvre de décisions. Cependant cela offre également l'opportunité d'une gestion intégrée au profit de tous les utilisateurs de la Manche.

La coopération transmanche est déjà bien développée grâce au programme INTERREG IVA France – (Manche) – Angleterre et aux programmes INTERREG précédents. Il existe également un certain nombre de dispositifs qui contribuent déjà à développer une gouvernance conjointe de l'espace Manche, tels que le Mancheplan relatif à la sécurité maritime, le groupe de travail Manche du Conseil Consultatif Régional pour les Eaux Occidentales Septentrionales dans le domaine de la pêche et l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche à un niveau politique plus général.

Bien que la Manche puisse être identifiée comme un bassin maritime en tant que tel, elle est connectée à l'océan atlantique du nord-est et à la mer du nord et constitue un couloir de passage entre les deux. Ces deux espaces développent leurs propres stratégies maritimes dans le cadre de la Commission Arc Atlantique¹¹ et de la Commission Mer du Nord¹² de la CRPM (Conférence des Régions Périphériques Maritimes). Des enjeux communs existent entre ces espaces maritimes tels que les connexions pour les corridors de transport et les changements qui affectent les liaisons de transport, ainsi que la gestion des bassins hydrographiques. Des liens sont entretenus avec le développement de ces deux stratégies afin d'assurer que ces différentes stratégies seront complémentaires pour cet espace interconnecté.

¹⁰ Tel que défini par les principes du Malawi de la CDB, 2000. COP 5 Decision V/6. Ecosystem approach. Nairobi, 15-26 May 2000.

¹¹ <http://arcatlantique.org>

¹² <http://www.northsea.org>

A une échelle plus petite, il existe au sein de la zone Manche des espaces particuliers avec des enjeux spécifiques. Ces derniers peuvent résulter d'une dynamique particulière des écosystèmes et des variations de ressources qui y sont liées, à un patrimoine culturel particulier ou à des relations régionales, par exemple entre des villes jumelées qui créent une dynamique infrarégionale particulière à cet espace. L'existence de ces différentes identités au sein de la région Manche doit être reconnue afin d'assurer un soutien approprié à une échelle locale.

La prise en compte de ces différentes échelles d'enjeux conduit à considérer le principe de subsidiarité. Ce principe signifie que les actions doivent être entreprises à la plus petite échelle possible, qu'elle soit régionale ou locale. L'échelle de l'action dépendra de l'enjeu particulier à traiter. Au sein de la région Manche, il convient d'identifier les enjeux auxquels une réponse régionale ou bien locale doit être apportée afin de comprendre pourquoi des réponses différentes peuvent être proposées sur des espaces pourtant voisins.

6. Enjeux transversaux, évolutions prospectives et principes de base

Cette partie présente un certain nombre d'éléments qui peuvent avoir un impact important sur la région de la Manche et une grande partie de ses activités. Ils seront pris en compte comme critères d'évaluation des actions possibles.

Enjeux transversaux

Un certain nombre d'enjeux ont des impacts sur toute une série d'activités au sein de la zone Manche. La compréhension des défis et opportunités au sein de la région nécessite de prendre en compte les effets potentiels de ces enjeux qui se situent à une échelle plus large.

Le changement climatique

Les effets du changement climatique sont nombreux et complexes avec une incertitude sur les impacts précis que cela aura. Les régions maritimes et côtières sont sensibles à différents impacts tels que les changements dans la biodiversité marine et l'érosion côtière¹³. Au sein de la région Manche, l'attention des acteurs est centrée sur la compréhension des impacts du changement climatique et la façon de les atténuer. Il est nécessaire de communiquer davantage sur les contributions scientifiques qui permettent de connaître ces impacts, tels que les changements dans la chaîne alimentaire et les implications potentielles pour des secteurs comme la pêche. Face à cet enjeu la collaboration transmanche est considérée comme une force compte tenu de la nature transfrontalière des impacts qui peuvent en découler.

L'environnement

Un environnement en bon état génère de nombreux bénéfices en fournissant des services écosystémiques qui sont à la base de nombreuses activités dans l'espace Manche. Afin de parvenir un bon état écologique de l'environnement marin, la Directive cadre Stratégie pour le Milieu Marin¹⁴ de l'Union européenne pose comme nouvelle exigence vis-à-vis des Etats-membres d'atteindre un bon état écologique des eaux marines d'ici 2020. Cet objectif, combiné avec les législations nationales dans le domaine de l'environnement marin, conduit à faire de la gestion de l'environnement naturel une priorité politique afin de garantir que ses fonctions essentielles sont préservées.

¹³ Marine climate change impacts, Annual Report Card 2010-2011. www.mccip.org.uk/arc

¹⁴ EU, 2008. Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre «stratégie pour le milieu marin»)

Le climat économique

Les économies sont actuellement affectées par les effets de la récession mondiale. Dans l'espace Manche, les dépenses des collectivités locales sont fortement réduites en raison de ces évolutions, avec des effets qui sont pour l'instant difficile à appréhender.

La mondialisation

La mondialisation impose aux économies des régions bordant la Manche d'être compétitives et innovantes. Elle représente également un enjeu particulier pour les ports de la Manche et le secteur de la logistique. Le développement de l'innovation dans l'industrie, les entreprises et la gestion permettra de soutenir la compétitivité de la région.

L'acceptabilité sociale

L'implication des acteurs et de la société civile dans la gestion maritime est une composante importante de l'approche intégrée. Des dispositifs pour atteindre cet objectif ont été développés et sont de plus en plus appliqués. Il en résulte que la gestion maritime doit être socialement acceptable et que les attentes des populations au niveau local, régional et national doivent être prises en compte.

Evolutions prospectives

Il s'agit d'évolutions qui interviennent sur une échelle temporelle ou spatiale trop large pour être maîtrisées à l'échelle de l'espace Manche. Elles peuvent conduire à des changements dans la pression sur les ressources ou à des modifications dans les modes d'activités qui peuvent être imprévisibles mais qui requièrent des réponses en termes de gestion.

Modifications dans les modes d'activités

Il y a des évolutions continues dans l'utilisation des espaces et des ressources maritimes qui conduisent à des changements dans les types et modes d'activités au sein de la zone Manche. Il y a différents facteurs de développement, dont la nécessité d'être innovant pour demeurer compétitif qui peut également affecter la façon dont les activités traditionnelles sont conduites ; la mise en œuvre de nouvelles activités liée aux progrès technologiques telles que les énergies marines renouvelables ; et les modifications dans les ressources naturelles disponibles qui peuvent modifier l'existence de certaines activités au sein de la région.

CAMIS a étudié les perspectives de long terme de deux secteurs qui sont particulièrement importants pour la région de la Manche : les transports et l'énergie.

Transports : Le transport maritime est une des grandes activités de l'Espace Manche depuis plusieurs siècles. Il est certain qu'à l'échelle de la prochaine génération, cet espace sera toujours un des grands passages maritimes du monde et l'un des liens essentiels entre l'Europe et le monde. Cependant les modalités du transport maritime peuvent fortement se modifier. Il est assez probable qu'à 30 ans, le circuit Asie-Europe d'import de marchandises et la localisation des productions seront modifiés ; pour autant le niveau d'échanges sera très important. Une des tendances fortes est très probablement une modification accentuée du commerce maritime longue distance avec comme caractéristiques une augmentation de la taille des navires et une accentuation du poids du Northern Range.

Simultanément, une seconde tendance accompagnera probablement cette première tendance lourde : une croissance également des ports secondaires pour la distribution des grands marchés ainsi que le développement d'un système de desserte à rythme différentiel des marchandises selon leur valeur. La croissance des ports secondaires ouvre grand la question de la multi et de l'intermodalité. Ces développements accentueront encore la préoccupation de la gestion et de la sécurité du trafic maritime en Manche. La tendance probable est la montée en puissance des normes et procédures les plus protégeantes et la mise en place d'une gestion inspirée du trafic aérien.

La troisième grande tendance envisageable est l'importance croissante du rôle de l'acceptabilité sociale. La densité de population et d'activités autour et sur cette mer, la préoccupation environnementale conduiront à modifier le curseur de l'acceptabilité sociale non seulement sur les impacts environnementaux directs (pollution, risques, développement technologique) mais également sur les circuits de commercialisation même (importation, intermodalités de transport, assemblage plus ou moins proche des marchés de consommation, etc.). Ces tendances envisageables peuvent être intégrées dans la réflexion stratégique aujourd'hui.

Energie : L'énergie est également une question importante pour la région de la Manche, avec des implications sociétales, de production et d'offre d'énergie. L'Espace Manche est aujourd'hui un espace majeur de transit d'hydrocarbures. Il est aussi un espace de production d'énergie nucléaire et d'implantation d'un des centres de retraitements les plus importants au monde. Ces deux caractéristiques demeureront pour la prochaine génération. Aux côtés de celles-ci, les énergies renouvelables sont un secteur en développement au sein de l'espace Manche. Aujourd'hui quelques implantations de champs éoliens off-shore existent déjà (le parc de London Array à l'embouchure de la Tamise est le plus important au monde) et d'autres projets sont en cours. Les éoliennes terrestres commencent d'être nombreuses dans les régions frontalières. Des projets industriels et portuaires liés à l'éolien s'annoncent. L'espace Manche dispose de potentiels éoliens et hydroliens parmi les plus importants au monde, et dispose en raison des courants d'un fort potentiel lié à la marée. Aussi la question qui est ouverte pour les stratégies

d'aujourd'hui est la suivante : aux côtés de ses caractéristiques actuelles l'Espace Manche sera-t-il un espace de production d'énergies nouvelles ?

Deux autres évolutions prospectives seront décrites dans la prochaine version de la SMI :

- Les évolutions démographiques et la pression sur les littoraux
- L'impact des changements environnementaux tels que les effets induits du changement climatique et la pollution.

Principes de base

Le travail réalisé par CAMIS pour identifier des priorités pour la région de la Manche a mis en évidence un certain nombre de principes pertinents à prendre en compte pour un travail sur cet espace. Ces principes sont étroitement liés mais fournissent des orientations possibles pour appréhender les actions que la SMI recommande de mettre en œuvre.

La multiplicité des usages – la région est reconnue comme étant extrêmement dense en activités, avec de nombreux utilisateurs et intérêts en présence. De nombreux acteurs ont souligné que la région était proche du point de saturation, mais que l'utilisation de cet espace va encore s'accroître à l'avenir.

L'approche intégrée – partant de la diversité des usages et des utilisateurs, il a souvent été fait référence à l'approche intégrée comme source de bénéfices potentiels en termes de meilleure compréhension des problèmes à l'origine de conflits et d'objectifs partagés pour la région.

Le transfert de connaissances – permettant une meilleure compréhension de la région depuis la collecte de données pour combler les manques de connaissance jusqu'au partage de bonnes pratiques et à une plus grande implication des acteurs dans les enjeux maritimes.

Les bénéfices de l'échelle Manche – dans leurs commentaires, les acteurs ont souligné les apports d'un travail à cette échelle pour améliorer les méthodes de travail, mieux gérer cet espace et le fait être plus forts pour répondre aux enjeux. Il a été souligné que cela offrait un potentiel pour soutenir les cultures et les régions au sein de l'espace Manche.

Ces quatre principes sont pris en compte et intégrés dans les prochaines étapes de la SMI.

8. Orientations stratégiques

Cette partie de la stratégie maritime intégrée décrit les trois orientations stratégiques centrées sur des préconisations d'actions dans la région de la Manche. Les acteurs ont été invités à donner leur point de vue afin d'identifier les principaux défis et opportunités de cette région (fig. 1). Cela a permis de définir les orientations stratégiques, afin de constituer un cadre approprié pour l'action. Les défis et opportunités sont identifiés comme thèmes clés sous chaque orientation. Des catégories de thèmes sont décrites – elles diffèrent dans leur nature, certaines étant spécifiques à des secteurs et d'autres étant des principes de travail, certaines étant sectorielles alors que d'autres sont transversales. Cela traduit la situation actuelle dans l'espace Manche ; le rôle primordial de la SMI étant de soutenir la gouvernance et la coopération en dépit de ces différences de nature.

L'approche retenue dans la SMI est centrée sur les actions à différentes échelles spatiales tout en retenant une perspective Manche. Cette approche se distingue d'une approche plus traditionnelle qui traite les enjeux écologiques, économiques et sociaux de façon séparée. Ce choix est motivé par la volonté de suivre une approche de gestion globale et intégrée des secteurs plutôt qu'une approche séparée alors que les intérêts de ces secteurs sont fortement interconnectés. Certains thèmes peuvent être pertinents à différentes échelles compte tenu de leurs interconnexions.

Chaque orientation stratégique fait l'objet d'une introduction et les thèmes pertinents sont indiqués. Pour chaque orientation stratégique, des objectifs sont également esquissés à titre d'illustration. Ces exemples d'objectifs cherchent à montrer comment les orientations stratégiques doivent déboucher sur des actions concrètes et réalisables (Fig. 2). Le document du plan d'action détaillera les objectifs et les actions (L'annexe A présente les grandes lignes de la structure et du contenu du plan d'action).

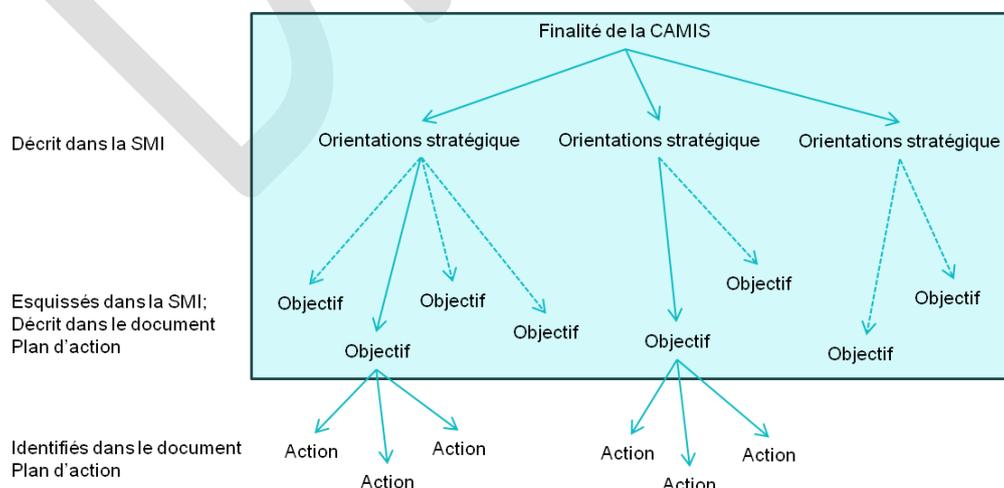


Figure 2. Schéma montrant les liens entre les objectifs de la SMI et les actions à mettre en oeuvre pour atteindre ces objectifs. Boîte bleue montre les sections contenues dans la SMI.
Document de travail sur la Stratégie Maritime Intégrée pour l'espace Manche, Novembre 2011

Engager une progression

Les thèmes identifiés par les acteurs mettent en évidence l'étendue des défis et opportunités que connaît la région de la Manche. L'objet de la SMI est de les prendre en compte. Cependant il n'est pas possible, dans le cadre de CAMIS, de pouvoir les traiter avec le même degré de détails et certains d'entre eux sont au-delà de ses domaines de compétence. Il est dans l'intention du projet CAMIS de se focaliser sur un certain nombre de thèmes particuliers pour chaque orientation stratégique. Les objectifs donnés à titre d'illustration reflètent cette approche et sont orientés par les activités conduites au sein du projet CAMIS ; par conséquent ils ne portent pas sur tous les sujets évoqués.

L'existence d'autres initiatives et projets qui travaillent sur ces thèmes dans l'espace Manche est prise en compte. Des échanges avec ceux-ci sont développés et il est envisagé que ceux-ci puissent contribuer aux objectifs et aux actions de la SMI. Toute initiative souhaitant apporter sa contribution est invitée à contacter le projet CAMIS et à présenter des suggestions en termes d'objectifs et d'actions.

Il est essentiel que la SMI définisse des actions concrètes pour atteindre son objectif. Pour y parvenir un schéma est développé afin d'évaluer les actions proposées en termes de pertinence et de faisabilité. Ce schéma s'appliquera également à toute nouvelle action proposée. Un exemple de ce processus est décrit dans l'annexe A.

Nota Bene : Les objectifs indiqués ci-dessous à titre d'illustration et les contenus présentés dans l'annexe A sont tirés des travaux en cours de CAMIS. Pour cette raison ils sont susceptibles d'évoluer avant leur insertion dans les prochaines versions de la SMI. L'information présentée ici ne constitue pas un engagement à atteindre ces objectifs.

Orientation stratégique 1 :

Mettre en oeuvre une approche cohérente et transrégionale des enjeux d'échelle Manche

Les travaux précédents ont montré la validité de considérer la Manche comme un bassin maritime et ses retombées potentielles positives. La Manche est souvent considérée actuellement comme un espace « accessoire » à d'autres espaces maritimes. Les défis et problèmes spécifiques que connaissent ce bassin maritime et ses sous-ensembles peuvent ne pas être pleinement pris en compte. Cette orientation stratégique présente les enjeux pour lesquels une réponse à l'échelle géographique de la zone Manche est la plus appropriée.

Thèmes

- Transports et sécurité maritime
- Planification et gestion de l'espace maritime
- Gouvernance et politique

Objectifs à titre d'illustration:

- Développer et promouvoir un réseau de transport maritime au sein de l'espace Manche qui établisse des connexions entre les grands ports océaniques et les ports qui répondent aux besoins de marchés plus petits afin de réduire le transport routier transeuropéen qui n'est pas nécessaire.
- Réduire la congestion du trafic dans l'environnement des ports et sur la route en renforçant l'interopérabilité du transport ferroviaire et en améliorant également l'utilisation du tunnel sous la Manche.
- Promouvoir et faciliter la coopération interportuaire dans l'espace Manche en identifiant les acteurs volontaires et les domaines de coopération commun afin d'améliorer la communication et l'intégration et ainsi renforcer l'efficacité et la durabilité (tout en reconnaissant le contexte de compétition et le caractère sensible de l'information et des bonnes pratiques et les obstacles que cela représente)
- Préserver les liaisons transmanche qui constituent des liaisons vitales pour les économies côtières
- Poursuivre l'amélioration de la sécurité maritime dans le contexte du développement de nouvelles activités en mer
- Améliorer la capacité d'intervention des collectivités locales et autorités maritimes afin de développer des initiatives conjointes face au risque de pollution maritime.

Orientation stratégique 2 :

Améliorer la coopération et la gouvernance dans l'espace Manche

Au sein de l'espace Manche de nombreuses activités pourraient tirer profit d'une coopération transmanche plus importante que ce soit au sein des différents secteurs où entre ceux-ci. Cela inclut la coopération entre les Etats et entre les collectivités locales, la coopération entre différentes structures de gouvernance et entre les régions côtières et les secteurs maritimes. Dans un certain nombre de cas la coopération transmanche existe déjà. L'objet de cette orientation stratégique est d'encourager le développement de la coopération là où elle manque et de soutenir les coopérations existantes.

La coopération est essentielle pour atteindre de nombreux objectifs et contribue au principe de base d'une approche intégrée. Il est probable que les apports positifs d'une amélioration de la coopération s'étendent à d'autres processus et actions. De nouvelles formes de gouvernance sont nécessaires afin de permettre une gestion intégrée et évolutive, ainsi que la mise en œuvre d'une stratégie partagée dans la région de la Manche.

Thèmes

- Approche intégrée
- Energies renouvelables

Objectifs à titre d'illustration:

- Etablir un portail maritime sur internet, qui soit un guichet unique pour faciliter le transfert de connaissance et le développement des entreprises, la connaissance des politiques et les activités collaboratives entre industries maritimes de l'espace Manche.
- Etudier si un Forum de la Manche pourrait contribuer à une approche intégrée dans la région de la Manche.
- Identifier et développer les opportunités de coopération transfrontalière et d'échanges de connaissances entre industries maritimes de l'espace Manche.

Orientation stratégique 3 :

Favoriser le développement durable des régions côtières de l'espace Manche

Cette orientation s'intéresse à l'intégration des composantes sociales, écologiques et économiques des situations et problèmes, ainsi qu'aux besoins locaux des deux côtés de la Manche. Elle s'attache aux problèmes qui nécessitent d'être envisagés sous différents points de vue et qui ont une importance pour le développement durable des régions côtières ou de celles qui dépendent des secteurs maritimes.

Thèmes

- Préservation des milieux marins et utilisation durable des ressources
- Formation, compétences et transferts de connaissance
- Economie, entreprises et tourisme

Objectifs à titre d'illustration:

- Partager la connaissance pour permettre une discussion informée entre décideurs, acteurs et citoyens.
- Rassembler de la connaissance sur l'espace Manche afin d'identifier les grandes tendances au travers d'indicateurs et d'analyses.
- Améliorer la compatibilité des données en ce qui concerne leur définition, leur calcul et leur échelle géographique de collecte, mais également compléter les données manquantes qui sont nécessaires pour développer une approche intégrée.
- Identifier les opportunités de croissance économique pour le secteur de la plaisance grâce à des échanges de connaissances, des diversifications et le développement de clusters d'entreprises dans l'espace Manche.
- Identifier les opportunités d'innovation, de développement d'entreprises, d'échange de connaissances et de développement de bonnes pratiques face aux changements de législations et de politiques dans le domaine de l'environnement.

Stratégie maritime intégrée – Questions pour le Forum

Le projet de stratégie maritime intégrée (SMI) est actuellement un document de travail. Tous les acteurs sont invités à apporter leur contribution pour aider au développement de la future version. Les participants auront l'occasion de répondre à ces questions à différents moments du Forum.

- Quelles sont les éléments qui manquent dans la version actuelle de la SMI ?
- Qu'est-ce qu'il y a de bien dans la version actuelle de la SMI ?
- Est-ce que les orientations stratégiques présentées en partie 8 sont adaptées pour atteindre l'objectif de la SMI ? (Objectif : Développer une vision partagée qui soutienne la gouvernance et la coopération au sein de l'espace Manche.)

L'approche intégrée (trans-régionale et trans-sectorielle) est un point essentiel de la SMI.

- Quels sont les exemples d'approche intégrée existants actuellement dans la région de la Manche ?
- Quelles lacunes en termes d'approche intégrée le projet CAMIS devrait-il explorer davantage ?

Le Forum de la Manche sera en activité jusqu'en 2012 dans le cadre du projet CAMIS. La réunion de Rennes permettra de discuter de l'intérêt et de l'organisation du Forum au-delà ce projet.

- Comment un futur Forum de la Manche pourrait-il contribuer à la mise en œuvre de la SMI et de ses actions ?

Appendix 1 Action Plan outline

Le document Plan d'action précisera le contexte des objectifs qui sont définis dans la stratégie maritime intégrée (SMI) et détaillera les actions requises afin d'atteindre ces objectifs. Cette annexe fournit une illustration de la méthode qui sera suivie à partir d'un exemple de CAMIS. Son objet est d'illustrer le processus qui à partir d'une grande orientation stratégique conduit à un objectif, puis à une action réalisable.

L'information ci-dessous vise à donner un aperçu de la structure du document Plan d'action. Les contenus présentés sont tirés de travaux en cours et pour cette raison ils sont susceptibles d'évoluer avant leur insertion dans les futures versions du plan d'action. L'information présentée ici ne constitue pas un engagement à atteindre ces objectifs et à réaliser ces actions.

OBJECTIF – Développer et promouvoir un réseau de transport maritime au sein de l'espace Manche qui établisse des connexions entre les grands ports océaniques et les ports qui répondent aux besoins de marchés plus petits afin de réduire le transport routier transeuropéen qui n'est pas nécessaire.

Afin d'atteindre cet objectif un certain nombre d'étapes préalables doivent être accomplies. Cela inclut des recherches complémentaires et la promotion d'analyses, ainsi que des démarches pour influencer l'évolution des politiques. Bien que les infrastructures soient un élément fondamental à prendre en compte, il n'est pas dans l'intention du projet de faire des recommandations en termes d'amélioration majeure ou de renouvellement d'infrastructures comme condition essentielle de réussite. Il est important de comprendre quelles sont les infrastructures disponibles, quels sont les projets décidés et quels sont les itinéraires de transport durables qui pourront être développés à partir de ceux-ci. Si des changements importants d'infrastructures sont identifiés il sera recommandé la réalisation d'études complémentaires pour vérifier les coûts et bénéfices au regard des objectifs de long terme sur le plan environnemental et économique.

Actions:

- Identifier les réseaux existants au sein de la région de la Manche et ceux qui empruntent cet espace pour une partie seulement de leur itinéraire.
- Comprendre le contexte social, politique et économique des politiques et les implications des infrastructures afin de s'assurer du caractère réalisable des recommandations.
- Développer un modèle de coût pour identifier les itinéraires de transport durables.
- Promouvoir au travers du Forum de la Manche ou d'autres événements les résultats de ces travaux et les itinéraires alternatifs durables qui ont été identifiés.
- Entreprendre des démarches pour influencer l'évolution des politiques au travers de l'APLM ou de l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche.

Ces différentes étapes se succèdent selon un ordre logique avec un calendrier de réalisation à définir. Chacune de ces étapes est reprise dans le tableau ci-dessous. Les facteurs critiques et les critères de succès sont esquissés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 Développer une vision du transport maritime dans l'espace Manche qui puisse aboutir

Objectif	Développer et promouvoir un réseau de transport maritime au sein de l'espace Manche qui établisse des connexions entre les grands ports océaniques et les ports qui répondent aux besoins de marchés plus petits afin de réduire le transport routier transeuropéen qui n'est pas nécessaire		
Action	1. Identifier les réseaux existants au sein de la région de la Manche et ceux qui empruntent cet espace pour une partie seulement de leur itinéraire.		
Facteurs critiques de succès	Une meilleure compréhension des itinéraires qui sont actuellement utilisés et des raisons pour lesquelles ils sont choisis	Une compréhension des origines et destinations des utilisateurs d'infrastructures de l'espace Manche et des différences entre les trafics de longue et courte distance.	Une compréhension de la diversité des choix modaux et des changements de modes pour chaque itinéraire.

Critères	Doit prendre en compte le trafic par ferry, conteneurs, camions et trains.	Examiner les coûts, les temps de parcours, les incitations publiques et les objectifs de l'industrie. Identifier les facteurs de changement et les incitations pour adopter des itinéraires de transport plus durables sur le plan environnemental.	Recenser l'ensemble des travaux déjà réalisés dans ce domaine. Utiliser le travail déjà réalisé par CAMIS et le compléter là où cela est nécessaire.
Action	2. Comprendre le contexte social, politique et économique des politiques et les implications des infrastructures afin de s'assurer du caractère réalisable des recommandations.		
Facteurs critiques de succès	Une meilleure compréhension des retombées locales de chaque port et du potentiel (ou des ambitions) de développement portuaire ou de diversification.	Comprendre les objectifs des politiques de chaque pays, les implications de ces politiques et les domaines où des changements de politiques peuvent être nécessaires.	Une connaissance des travaux actuels dans l'espace Manche et des projets spécifiques des ports.
Critères	Utiliser l'étape 2 des travaux prévus (par CAMIS) et les développer là où cela est nécessaire.	Identifier les points d'intérêt politique actuels dans le secteur maritime des deux côtés de la Manche.	Collecter les résultats des travaux pertinents réalisés et identifier les contradictions et lacunes à prendre en compte pour des actions futures.
Action	3. Développer un modèle de coût pour identifier les itinéraires de transport durables.		
Facteurs critiques de succès	Comprendre les différences de coûts pour chaque mode de transport, ainsi que les variations de coût liées aux taxes sur le carburant et aux droits de passage.	Prise en compte de l'environnement et conséquences en termes de coût pour les différents modes.	Tirer des enseignements des autres modèles de coût et mener des travaux en termes d'évaluation des coûts.

Critères	Utiliser les paramètres de coût retenus pour calculer les coûts par mode de transport et itinéraires.	Explorer les objectifs de l'UE et les objectifs spécifiques de chaque pays, dont les politiques incitatives ou dissuasives.	Identifier des travaux similaires (PROPOSSE, projet Blue Belt), évaluer et tester.
Action	4. Promouvoir au travers du Forum de la Manche ou d'autres évènements les résultats de ces travaux et les itinéraires alternatifs durables qui ont été identifiés.		
Facteurs critiques de succès	Les évènements doivent être organisés en s'assurant que le public touché est spécifique et pertinent.	Les travaux et analyses doivent être réalisés dans certains délais afin de s'assurer que leurs résultats puissent être exploités.	Les itinéraires alternatifs doivent être durables, intéressants en termes de coûts et de temps de parcours et attractifs pour être retenus par les entreprises.
Critères	S'assurer de l'aide des partenaires CAMIS pour garantir une bonne promotion locale.	Des délais précis doivent être fixes pour la réalisation des tâches afin d'assurer la réussite des évènements.	Les arguments en faveur de changements doivent être pris en compte, faire l'objet de communication et être récompensés.
Action	5. Entreprendre des démarches pour influencer l'évolution des politiques au travers de l'APLM ou de l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche.		
Facteurs critiques de succès	Promouvoir les résultats au sein de l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche, des gouvernements nationaux et des collectivités locales.	Des changements de politiques ciblés et réalisables.	Les actions identifiées font parties de la stratégie CAMIS.
Critères	Requiert l'appui de l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche pour influencer les politiques au niveau de l'UE. Assurer que les partenaires CAMIS sont impliqués aux niveaux régional et local.	S'assurer que chaque recommandation est SMART (Spécifique, Mesurable, Atteignable, Réaliste, Temporelle).	Les délais doivent être respectés pour permettre une prise en compte.

Les résultats de ces travaux complémentaires et de cette action ciblée pourront déboucher sur des recommandations en termes de nouveaux travaux à réaliser. Cela pourrait inclure un plan pour une étude pilote afin d'évaluer une diversification des itinéraires durables de transport et une étude d'impact en termes de coûts et d'avantages économiques et environnementaux pour les principaux acteurs.

On peut espérer que les recommandations spécifiques pour des changements dans les politiques et en termes de développement des connaissances pourront être incluses dans la stratégie intégrée. La mise en cohérence des résultats et des recommandations avec les objectifs des autres axes de travail est essentielle. Ainsi la connaissance des besoins en termes de compétences, sécurité et d'innovation dans les entreprises devra être intégrée dans le rapport.