

1. Editorial



En qualité de chef de file du projet NOSTRA, je suis particulièrement heureux de vous présenter la première édition du bulletin d'information du Projet.

NOSTRA, acronyme anglais de Network Of STRAits, est un projet européen financé par le programme INTERREG IVC. Il émane de l'Initiative des Détroits d'Europe signée en 2010 par 15 collectivités locales bordées par des détroits d'Europe.

Les détroits d'Europe sont confrontés à des défis similaires dans des domaines tels que le transport, la sécurité maritime et le développement économique. Le projet NOSTRA se penche sur ces domaines, mettant l'accent sur l'environnement et la biodiversité comme thèmes communs.

Les partenaires NOSTRA ont décidé de travailler main dans la main et d'échanger leurs expériences afin de mettre en œuvre des politiques plus efficaces et respectueuses de l'environnement au niveau du détroit. Dans ce contexte, le projet réunit 16 partenaires bordés par 8 détroits européens autour d'un objectif commun : protéger leur environnement naturel et relever les défis en matière de développement durable.

Ce projet de 3 ans (2012-2014) vise à contribuer à l'amélioration des politiques européenne, nationale et locale ayant une incidence sur les détroits et à développer un système de gouvernance transfrontalière intégrée à différents niveaux, en tant que fondement d'une croissance intelligente, durable et solidaire, dans la lignée de la stratégie Europe 2020.

De nombreux travaux de qualité ont été entrepris depuis avril 2012; cette lettre d'information fournit une actualisation des développements et réalisations de notre partenariat.

Bonne lecture.

Dominique Dupilet

Président

Conseil Général du Pas-de-Calais

Chef de file du projet NOSTRA



2. NOSTRA : objectifs et activités clés

NOSTRA entend mettre en lumière la manière avec laquelle une gouvernance conjointe (binationale) des détroits basée sur une approche intégrée et solidaire, peut améliorer les politiques publiques en matière de protection de la biodiversité et de l'environnement naturel, tout en permettant un développement économique durable de la région.

Le partenariat est fondé sur la volonté d'œuvrer à la préservation de la biodiversité et de l'héritage naturel de ces détroits.

Les activités du projet mettront l'accent sur trois thèmes principaux:

- ➡ Impact environnemental du transport maritime point à point et des dispositifs logistiques;
- ➡ Partenariats locaux pour un développement économique et touristique durable et respectueux de l'environnement;
- ➡ Planification marine et terrestre pour combiner préservation de l'environnement, qualité de vie des habitants et développement économique.

NOSTRA se déroule en trois phases:

- ➡ **2012** est l'année consacrée à "voir et apprendre".
- ➡ **2013** est l'année consacrée à "analyser et étudier".
- ➡ **2014** est l'année consacrée à "penser et agir".

Ces étapes seront réalisées au travers de:

- ➡ Visites et sessions d'étude visant à identifier les meilleures pratiques mises en œuvre par les partenaires;
- ➡ Atelier, séminaires, conférences et rencontres territoriales afin d'analyser et de partager avec les détenteurs d'enjeux acteurs locaux les données récoltées afin d'adapter les meilleures pratiques aux besoins locaux;
- ➡ Collecte de bonnes pratiques et guide des recommandations politiques pour les décideurs régionaux, nationaux et européens;
- ➡ Elaboration de plans de mise en œuvre pour les partenaires internationaux et locaux;
- ➡ Publications, un site web, des dépliants, lettres d'information, communiqués de presse visant à disséminer les connaissances acquises et à atteindre l'ensemble des détenteurs d'enjeux acteurs au niveau local, national et international.

3. Un programme INTERREG IVC

NOSTRA est un projet financé dans le cadre du programme INTERREG IVC, le programme de l'Union européenne pour la coopération interrégionale à travers l'Europe. Il est mis en œuvre dans le cadre de l'objectif de coopération territoriale de la Communauté européenne et financé par le Fonds européen de Développement Régional (FEDER), pour la période 2007 – 2013. L'objectif global du Programme INTERREG IVC consiste à améliorer l'efficacité des politiques régionales et de leurs instruments.

Les domaines de soutien sont "l'innovation et l'économie de la connaissance" et "l'environnement et la prévention des risques": le programme entend contribuer à la modernisation économique et à la compétitivité de l'Europe au travers d'une amélioration des politiques locales et régionales.

Plus d'infos sur: <http://www.interreg4c.eu/>



4. Détroits et partenaires

Le projet est composé des collectivités locales et d'instances binationales bordées par 8 détroits européens ainsi que d'un institut de recherche sur le delta du Danube, lequel peut se prévaloir d'une solide expérience en matière de gouvernance transfrontalière de zones naturelles sensibles. Le projet NOSTRA réunit 16 partenaires du Pas de Calais, le du Détroit de Fehmarn Belt, le du Golfe de Finlande, le du Détroit de Kvarken, les des Bouches de Bonifacio, le du Détroit d'Otrante, le du Détroit de Messine, le du Détroit de Sicile et le du Delta du Danube.

► Détroit du Pas-de-Calais:

Pas de Calais: Conseil Général du Pas-de-Calais & Kent County Council

Le Pas de Calais (Strait of Dover) est la partie la plus étroite de la Manche (34 km). Ce détroit est la voie maritime internationale la plus utilisée au monde. Il est emprunté chaque jour par plus de 600 navires commerciaux; la majeure partie du trafic maritime entre l'Océan Atlantique et la Mer du Nord et la Baltique transite par ce détroit.

► Détroit de Messine:

Province de Messine (Provincia di Messina) & Province de la Région de Calabre (Provincia di Reggio Calabria)

Le Détroit de Messine (Stretto di Messina) déploie ses charmes entre Messine et la Calabre: il relie la Mer Tyrrhénienne et la Mer Ionienne, au centre de la Méditerranée. En son point le plus étroit, il s'étend sur 3,1 km de large, pour une profondeur maximale de 250 m (830 ft). Les conditions hydrogéologiques du Détroit de Messine sont inhabituelles. Ses Sa faune et sa flore sont tout aussi rares.

► Le Détroit de Kvarken:

Kvarken Council (Kvarkenrådet rf.)

L'archipel de Kvarken (finnois: Merenkurkk, suédois: Norra Kvarken), est situé dans le Golfe de Botnie, prolongement septentrional de la Mer Baltique. L'archipel est formé de 5.600 îles, moraines, hauts-fonds, récifs, appelés 'moraines de DeGeer', constituées suite au soulèvement des terres résultant de la fonte de la calotte glaciaire continentale, voici 10.000 à 24.000 ans. C'est l'un des exemples les plus rares de "relèvement isostatique" en cours. La région a fait l'objet d'une inscription binationale par l'UNESCO en tant que Site du Patrimoine Mondial. Le détroit est l'un des plus utilisés en Europe pour le trafic de navires marchands.

► Golfe de Finlande:

Gouvernement du Comté de Harju (Harju Maavalitsus) & Conseil Général Régional d'Uusimaa (Uudenmaan liitto)

Le Golfe de Finlande (finnois: Suomenlahti; estonien: Soome laht; russe: Finskiy zaliv; suédois: Finska viken) est le bras de la Mer Baltique situé entre la Finlande, l'Estonie et la Russie. Il touche concerne Helsinki, Tallinn et Saint-Petersbourg. Sa longueur est de 400 km et sa largeur varie de 130 km à l'entrée, à 12 km pour la Baie de la Neva. Le Golfe est généralement gelé de fin novembre à fin avril. Il présente de nombreuses rives, écueils et îles, ainsi que les deltas de nombreux fleuves (le plus grand étant la Neva).

► Détroit d'Otrante:

Province de Lecce (Provincia di Lecce) & Conseil Régional de Vlora (Qarku i Vlores)

Le Détroit d'Otrante (albanais: Kanali i Otrantos; italien: Canale d'Otranto) relie la Mer Adriatique à la Mer Ionienne et sépare l'Italie de l'Albanie. Il s'étend sur près de 800 km avec une largeur moyenne de 160 km, une profondeur maximale de 1.324 mètres, et une superficie de 131.050 km². Le détroit abrite des espèces rares de faune marine. Les collectivités sont chargées de réguler le transport maritime légal et la navigation de plaisance, et d'éviter les trafics illégaux transitant par le détroit, comme les armes, les drogues et les immigrés clandestins.





➡ Détroit du Fehmarn Belt:

Région de Zealand (Region Sjælland) & District d'Ostholstein (Kreis Ostholstein)

Le Fehmarn Belt (danois: Femern Bælt) est un détroit reliant la Baie de Kiel et la Baie de Mecklenburg dans la partie occidentale de la Mer Baltique, entre l'île allemande de Fehmarn et l'île danoise de Lolland. Le détroit présente une zone de 18 kilomètres (10 nmi) de large, marquée par des profondeurs de 20 à 30 mètres. Un pont relie les deux rives du détroit. Les autorités danoises et allemandes ont planifié la construction d'un tunnel pour le trafic commercial et privé au travers du détroit. Les travaux de ce tunnel ferroviaire/routier débuteront en 2015 pour se terminer en 2021.

➡ Bouches de Bonifacio:

Corsican Environment Office (O.E.C.) (Office de l'Environnement de la Corse, Province de Sassari & Parc National de l'Archipel de La Maddalena (Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena)

Les Bouches de Bonifacio (anglais Strait of Bonifacio, italien: Bocche di Bonifacio) séparent la Corse de la Sardaigne. Elles s'étendent sur 11 km de large, pour une profondeur maximale de 100 mètres. Le détroit est réputé pour sa dangerosité en raison des vents, courants, hauts-fonds et récifs. Le détroit comprend un parc national et une réserve naturelle. Après une marée noire en 1993, des politiques ont été mises en place pour limiter le passage des bateaux dans le détroit, interdisant le transport de marchandises dangereuses.

➡ Détroit de Sicile:

Province régionale de Trapani (Provincia Regionale di Trapani)

Le Détroit de Sicile est situé entre la Sicile et la Tunisie. Il est large de près de 145 km et sa profondeur maximale est de 316 m. Le détroit présente une océanographie inhabituelle, avec deux courants circulant à des profondeurs différentes dans des directions opposées. L'île de Pantelleria lies déploie ses charmes au milieu du détroit. Le détroit est l'une des principales autoroutes maritimes de la Méditerranée ainsi que l'une des zones de pêche les plus concentrées.

➡ Delta du Danube:

Institut National pour la Recherche et le Développement du Delta du Danube (Institutul National de Cercetare Dezvoltare Delta Dunarii)

Le Delta du Danube (roumain: Delta Dunării) est le deuxième plus large delta d'Europe, et le plus protégé sur le continent. La majeure partie du Delta du Danube est une basse plaine alluviale, majoritairement recouverte de zones humides et d'eau. Elle consiste en un entre-lacis dense de marais, canaux, courants et lacs. Le delta abrite 23 écosystèmes naturels, et est peuplé par un éventail particulièrement large d'animaux et végétaux terrestres et aquatiques.

5. Retour sur 2012 – “Voir et apprendre ”

2012 fut l'année du «voir et apprendre».

C'est à Wimille (Pas-de-Calais) qu'eut lieu la conférence de lancement du projet le 3 avril 2012. Cet événement fut l'occasion de présenter les objectifs et les 16 partenaires aux collectivités locales, à la société civile, aux entreprises ainsi qu'aux médias. Les détenteurs d'enjeux acteurs locaux ont également débattu du thème de la “gouvernance transfrontalière des détroits: une solution pour préserver la biodiversité et l'héritage naturel ». A l'issue de la réunion, les représentants politiques des partenaires ont signé l'accord de partenariat pour la mise en œuvre du projet. Deux détroits étaient au centre des visites d'étude en 2012. Un détroit a déjà recours à un outil de gouvernance binational (Kvarken). Le second planchait sur la mise sur pied mise en place d'un Groupement européen de Coopération Territoriale “GECT” (Bouches de Bonifacio). Ces deux visites d'étude ont permis aux partenaires de poser des questions à propos de ces outils et de prendre en compte leur efficacité dans la réalisation des objectifs NOSTRA. Durant ces manifestations, les partenaires ont rencontré les acteurs locaux impliqués dans les différentes problématiques auxquelles les détroits sont confrontés (environnement, transport...) et étudié leur implication dans la gouvernance transfrontalière.

► Juin 2012 – Visite d'étude n°1: Kvarken

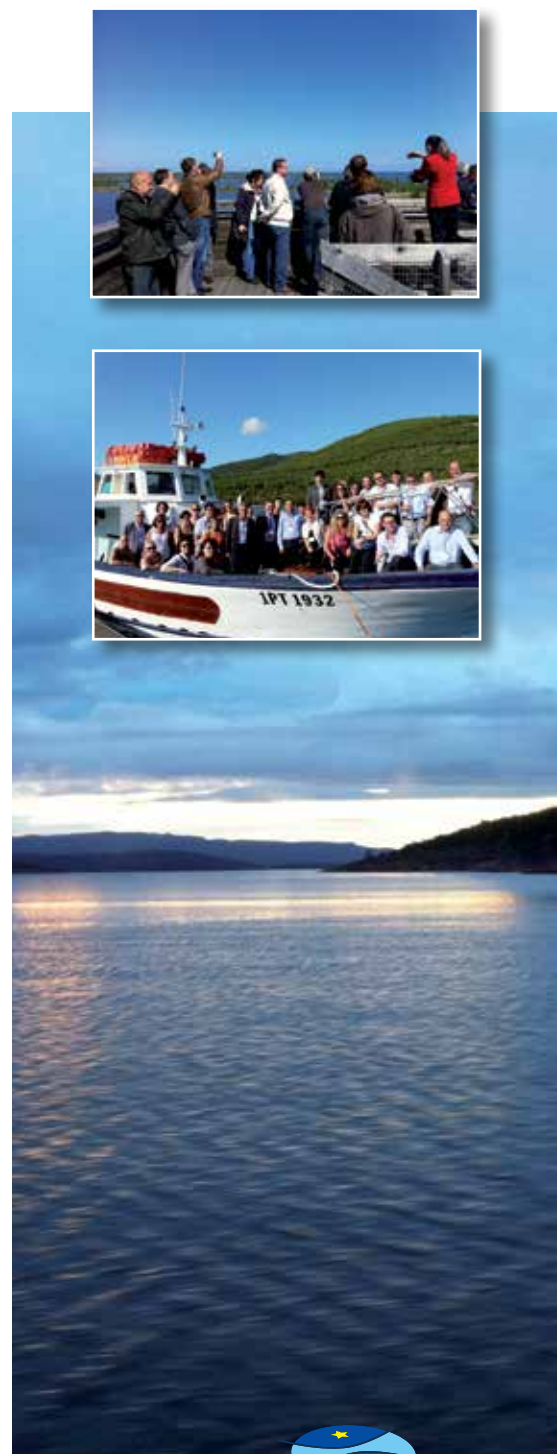
La première visite d'étude de NOSTRA s'est tenue en juin à au Kvarken, étant donné que car ce détroit peut se prévaloir de la plus ancienne organisation binationale, contrôlant la régulation du trafic maritime, l'agence de développement et les politiques de protection environnementale. Le Conseil du Kvarken fut fondé en 1972.

Durant la visite d'étude, différents points ont été présentés aux partenaires quant à la structure et au fonctionnement de l'autorité de gestion binationale. Le Conseil du Kvarken est impliqué dans les systèmes de régulation du trafic maritime et collabore avec les ports et leurs connexions avec l'arrière-pays. Les partenaires du projet ont également été informés au sujet du site de l'Archipel du Kvarken, classé au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. Cette désignation par l'UNESCO est une source de fierté nationale et internationale et reconnaît une géologie unique, caractérisée par un exemple extrême de relèvement isostatique, de sorte que l'archipel augmente petit à petit de niveau d'une année à l'autre. La Haute Côte (Suède) et l'Archipel du Kvarken (Finlande) forment ensemble l'un des rares sites transnationaux au monde à être repris dans la liste du patrimoine mondial.

► Octobre 2012 – Visite d'étude n°2: Bouches de Bonifacio

Les partenaires ont visité les deux côtés des Bouches de Bonifacio, incluant la France (Corse) et l'Italie (Sardaigne) pour cette deuxième visite d'étude. Le principal objectif était d'analyser la gestion des territoires maritimes transfrontaliers, en mettant l'accent sur la protection de la biodiversité. Le Parc National de La Maddalena, dans les Bouches de Bonifacio, est une zone maritime riche en biodiversité, dans laquelle le trafic maritime et les exigences d'une industrie touristique en plein essor ont été gérés avec un soin particulier. 20 000 personnes à travers la région en été; 33.000 plongeurs par an fréquentent la région et 4000 bateaux par an la traversent.

En raison de sa précieuse biodiversité, deux zones protégées ont été instaurées dans les Bouches de Bonifacio: la réserve naturelle des Bouches de Bonifacio et le Parc National de l'Archipel de La Maddalena. Pour développer une gestion cohérente des deux zones protégées, la création d'un GECT (Groupement européen de Coopération Territoriale) a été décidée par les deux territoires en 2012. Au-delà de l'instauration de politiques environnementales communes, le GECT mise sur les programmes européens pour développer de nouveaux projets et améliorer le statut international du détroit. Cette visite d'étude était l'occasion pour les partenaires de découvrir ces approches ambitieuses de la gestion d'un détroit.



6. 2013 – “Analyse et étude ”

C'est l'année consacrée à l'analyse et à l'étude; 4 ateliers ont été organisés, dans le but d'identifier et d'analyser les bonnes pratiques en matière de développement durable des détroits.

Le premier atelier NOSTRA mettant l'accent sur “Le paysage marin et la planification spatiale maritime ” eut lieu près de Douvres (R-U) en janvier. Il était coordonné et présidé par le Kent County Council.

Des présentations de la « Marine Management Organisation », de « Natural England » et de « English Heritage » ont planté le décor en matière de planification maritime au R-U Royaume-Uni, avant que des consultants spécialisés en utilisation des terres ne présentent l'Evaluation du caractère du paysage marin (SCA, Seascapes Character Assessment) pour le détroit du Pas de Calais, complétée pour l'atelier. La SCA est une technique développée à partir de l'évaluation du caractère du paysage (LCA) au Royaume-Uni et est sur le point d'être intégrée dans les tout premiers plans maritimes, établis au Royaume-Uni en vertu de la Loi sur l'Accès aux zones maritimes et côtières de 2009. Le recours à un large éventail de données, de paysages marins peut contribuer à l'identification des caractéristiques naturelles, culturelles et esthétiques d'une région en vue de permettre une prise de décision et un développement de politiques mieux informés.

Dans le sillage suite de l'atelier, une analyse fut menée quant à la manière avec laquelle cette approche pourrait être appliquée à d'autres détroits. Dans le contexte européen, l'adoption d'une approche des paysages marins pourrait contribuer à la réalisation des objectifs de la Convention européenne du Paysage et de la Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin.

Le deuxième atelier, consacré au “Tourisme et à l'héritage culturel ” eut lieu à Otrante en avril. Il était coordonné et présidé par la province de Lecce. Tous les partenaires ont partagé leurs pratiques et expériences dans le domaine du tourisme et de l'héritage culturel, avec un accent sur le tourisme durable. Dans le sillage de l'atelier, les partenaires analyseront les pratiques présentées et envisageront des transferts d'un détroit à l'autre.

A l'invitation du District d'Ostholstein et de la région danoise de Zealand, **un troisième atelier fut organisé dans le Fehmarn Belt pour discuter de la sécurité maritime dans les détroits et les politiques en matière de trafic respectueux de l'environnement.** Les côtes de part et d'autres de la du Fehmarn Belt – à l'instar de toutes les routes maritimes – présentent un risque d'accident maritime. Les participants ont noté qu'il existait de nombreux bons exemples de la manière d'éviter les accidents, de contrôler les dommages et d'organiser la coopération transfrontalière.

L'Unité de Commandement Central de Cuxhaven fut présentée comme un exemple local de préservation de la sécurité maritime. Elle fut décrite comme un “exemple positif pour les autres” par les collègues anglais de Douvres. De leur côté, l'unité franco-britannique MIRG (Maritime Incident Response Group, Groupe d'intervention en cas d'Incidents Maritimes) a signalé qu'elle était équipée pour une intervention coordonnée suite à des accidents sur des bateaux dans la Manche, au travers du déploiement de ressources opérationnelles partagées, comme un sauvetage par hélicoptère. D'autres échanges entre les partenaires au sujet de l'extension du MIRG ont fait l'objet de discussions.

Le trafic déjà dense et en augmentation au travers de la Fehmarn Belt nécessite que l'on passe à l'action au sujet de la sécurité maritime. En la matière, l'expérience d'autres régions d'Europe peut s'avérer particulièrement précieuse.

Il va de soi que les projets de liaison fixe à travers le Fehmarn étaient particulièrement intéressants. Ce tunnel rail/route sous le détroit constituera le plus important projet d'infrastructure en Europe du Nord. Dans la planification du tunnel, de nombreux groupes de travail mettent l'accent sur les futures mesures de sécurité. Celles-ci incluent l'introduction d'une unité de surveillance germano-danoise.

La phrase “davantage de transport – moins de trafic” fit avancer les débats vers la problématique du « trafic respectueux de l'environnement »; les Danois ont rendu compte d'un projet Interreg concernant le couloir de transport maritime Oresund-Femern-Hambourg. Ce projet vise à réduire les conséquences environnementales négatives de l'augmentation du transport de marchandises. Ce projet est mené en collaboration avec les pouvoirs publics, les entreprises et les sociétés de transport.





7. Calendrier prévisionnel 2013 - 14

➡ Octobre 2013:

l'atelier final mettra l'accent sur le développement économique durable et aura lieu dans le Golfe de Finlande. En 2014, NOSTRA consolidera le travail accompli jusqu'ici et envisagera les recommandations politiques sous l'intitulé "Penser et Agir ":

➡ Février 2014:

séminaire sur la liaison le lien entre la côte et l'arrière-pays – Détroit de Messine

➡ Juin 2014:

séminaire sur la capitalisation du projet inter-détroits INTERREG – Corse

➡ Septembre 2014:

séminaire transversal – Roumanie

➡ Octobre 2014:

conférence finale – Bruxelles

Plus d'infos sur <http://www.nostraproject.eu>