



# Étude de référence du Projet Nostra

## Rapport final

Établi pour le Département du Pas-de-Calais et les partenaires du  
Projet NOSTRA



Ce document est présenté au nom de BIO by Deloitte.

BIO by Deloitte est une marque commerciale de l'entité juridique BIO Intelligence Service. L'entité juridique BIO Intelligence Service est une filiale détenue à 100% par Deloitte Conseil depuis le 26 juin 2013.

# Informations sur le document

CLIENT	Département du Pas-de-Calais - projet NOSTRA
TITRE DU RAPPORT	Rapport final
NOM DU PROJET	Étude de base
DATE	Mars 2014
ÉQUIPE DE PROJET	BIO by Deloitte (BIO)  Mme Blandine Chenot
AUTEURS	Mme Helen Ding  M. Shailendra Mudgal
CONTACTS CLÉS	Blandine Chenot  +33(0)1 55 61 63 03  <a href="mailto:bchenot@bio.deloitte.fr">bchenot@bio.deloitte.fr</a>  Ou  Shailendra Mudgal  +33(0)1 55 61 63 03  <a href="mailto:shmudgal@deloitte.fr">shmudgal@deloitte.fr</a>
DÉGAGEMENT DE RESPONSABILITÉ	L'équipe de projet décline toute responsabilité pour tous dommages directs ou indirects résultant de l'utilisation de ce rapport ou de son contenu. Ce rapport contient les résultats des recherches menées par les auteurs et ne doit pas être perçu comme l'opinion des partenaires du projet NOSTRA.
REMERCIEMENTS	Nous tenons à remercier tous les partenaires du projet NOSTRA ayant contribué à l'étude de base.

# TABLE DES MATIERES

1	Introduction.....	5
1.1	Contexte de l'étude de base.....	5
1.2	Objectifs.....	6
1.3	Approche .....	7
1.3.1	Vue d'ensemble de l'approche générale de l'étude de base.....	7
1.3.2	Accent mis sur les éléments clés de l'approche.....	8
1.4	Opportunités et avantages résultant de l'étude de base .....	14
1.5	Les restrictions de l'étude de base .....	15
1.6	Recommandations pour des travaux futurs .....	16
2	Résultats de l'étude de base au niveau du Réseau.....	17
2.1	Les moteurs ayant un impact sur les écosystèmes et le milieu naturel du détroit.....	17
2.2	Importance de la biodiversité et du milieu naturel dans les détroits .....	20
2.3	Pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel, et leurs impacts .....	21
2.4	Tableau comparatif des détroits .....	22
2.5	Mesures portant sur les principaux défis à relever concernant le milieu naturel : politiques de l'UE et pratiques de gouvernance .....	26
2.6	Recommandations pour de futures actions au niveau du Réseau .....	28
2.6.1	Au niveau du Réseau .....	28
2.6.2	Au niveau des Détroits .....	31
3	Vue d'ensemble de l'étude de base au niveau des détroits.....	33
3.1	Détroit de Bonifacio .....	33
3.1.1	Analyse de la situation au niveau des détroits .....	33
3.1.2	Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ?.....	35
3.1.3	Principales priorités pour des actions futures .....	38
3.1.4	Recommandations pour les actions à venir .....	38
3.1.5	Vers la mise en oeuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA .....	39
3.2	Détroit du Pas de Calais.....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
3.2.1	Analyse de la situation au niveau des détroits .....	42
3.2.2	Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ?.....	45
3.2.3	Recommandations pour les actions à venir .....	48
3.2.4	Vers la mise en oeuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA .....	49
3.3	Fehmarn Belt.....	50
3.3.1	Analyse de la situation au niveau des détroits .....	50
3.3.2	Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ?.....	52
3.3.3	Recommandations pour les actions à venir .....	55

3.3.4	Vers la mise en oeuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA .....	55
3.4	Détroit du Golfe de Finlande .....	57
3.4.1	Analyse de la situation au niveau des détroits .....	57
3.4.2	Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ? .....	58
3.4.3	Recommandations pour les actions à venir .....	61
3.4.4	Vers la mise en oeuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA .....	62
3.5	Le détroit du Kvarken .....	64
3.5.1	Analyse de la situation au niveau des détroits .....	64
3.5.2	Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ? .....	66
3.5.3	Recommandations pour les actions à venir .....	68
3.5.4	Vers la mise en oeuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA .....	69
3.6	Détroit d'Otrante .....	69
3.6.1	Analyse de la situation au niveau des détroits .....	69
3.6.2	Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ? .....	71
3.6.3	Recommandations pour les actions à venir .....	74
3.6.4	Vers la mise en oeuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA .....	75
3.7	Détroit de Messine.....	76
3.7.1	Analyse de la situation au niveau des détroits .....	76
3.7.2	Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel.....	77
3.7.3	Recommandations pour les actions à venir .....	80
1.1.1	Vers la mise en oeuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA .....	80
3.8	Détroit de Sicile .....	80
3.8.1	Analyse de la situation au niveau des détroits .....	80
3.8.2	Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ? .....	81
3.8.3	Recommandations pour les actions à venir .....	83
3.8.4	Vers la mise en oeuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA .....	83

# 1 Introduction

## 1.1 Contexte de l'étude de base

L'Initiative des Détroits d'Europe (ESI),<sup>1</sup> qui a été lancée en 2010 et qui regroupe 15 autorités locales bordant huit détroits d'Europe (cf. Figure 1), saisit les spécificités des détroits en mettant en exergue le fait qu'ils combinent plusieurs caractéristiques faisant d'eux des territoires aux particularités géographiques spécifiques,<sup>2</sup> et qu'ils partagent, en tant que tel, des préoccupations communes et des défis :

- Les détroits se concentrent sur de multiples problématiques : le transport entre les deux rives et dans le détroit, le développement économique, le tourisme, la protection de l'environnement (en particulier la préservation de la biodiversité), la sécurité maritime, etc. L'ampleur de ces problématiques va bien au-delà de la zone spécifique au détroit, car les détroits représentent des points nodaux ayant un impact plus important que leurs territoires adjacents (par ex. le développement économique peut avantager de vastes domaines ; ou une baisse du trafic maritime – lorsque des tunnels sont créés – peut contribuer à réduire la pollution de l'air) ;
- Ils portent sur des problématiques internationales en raison de leur situation stratégique : les détroits internationaux constituent des carrefours et des points d'échange avec d'autres pays, et représentent donc des voies de passage pour les immigrants, le transport maritime international, etc.

---

<sup>1</sup> [www.europeanstraits.eu](http://www.europeanstraits.eu)

<sup>2</sup> Présentation de l'Initiative des Détroits d'Europe, disponible sur : [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/mk2020\\_consultation/uploaded\\_files/74.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/mk2020_consultation/uploaded_files/74.pdf)

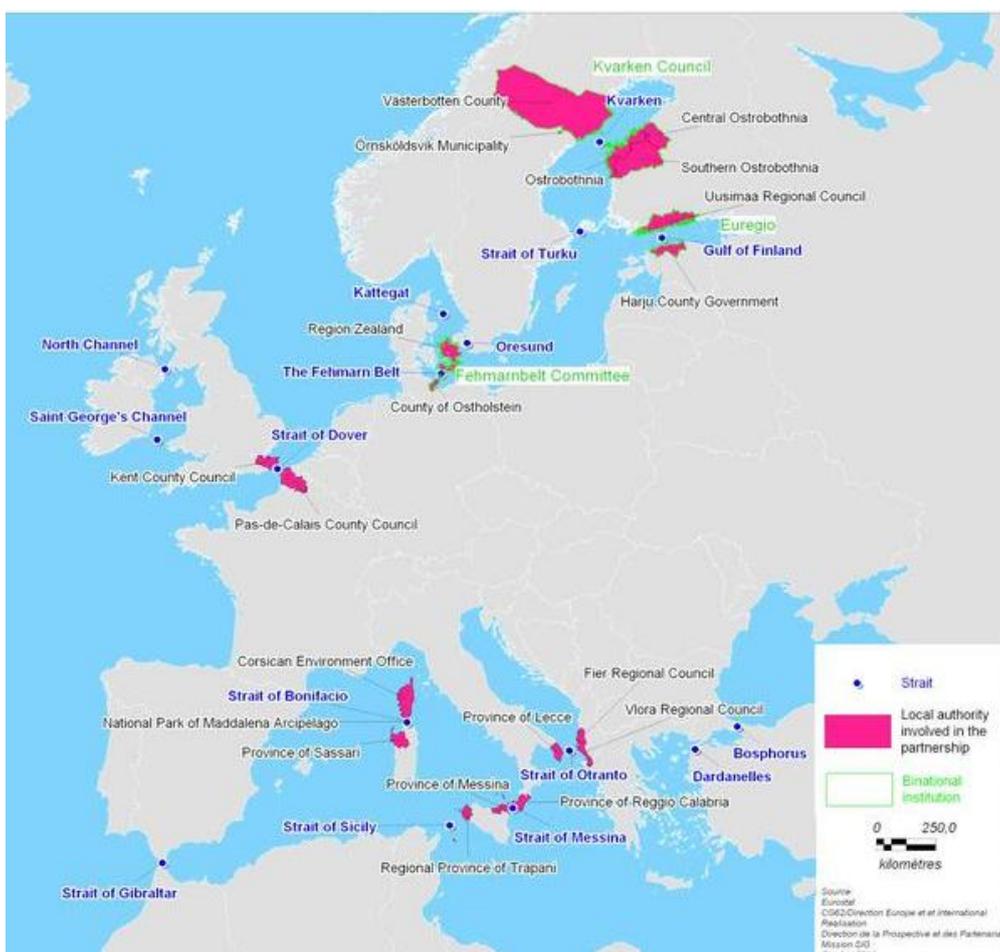


Figure 1: Détroits européens, avec mention des détroits inclus dans l'Initiative des Détroits d'Europe<sup>3</sup>

Les particularités des détroits européens font non seulement d'eux des centres d'activités humaines mais elles mettent en danger leur écosystème et leur milieu naturel souvent très diversifiés. Leur développement durable appelle donc à des approches de gestion intégrée sur le plan écosystémique comprenant des zones marines et des arrière-pays, et sur les différentes rives du détroit. Cependant, étant donné leurs divisions administratives, politiques et culturelles, la gouvernance de ces zones est souvent complexe, ce qui implique des niveaux et des responsabilités multiples. Cela peut parfois conduire à des chevauchements, des inefficacités ou présenter des lacunes dans la gouvernance.

Le projet NOSTRA a été lancé en 2012. Une étude de base a été lancée à la demande de la Présidence du Conseil Général du Pas-de-Calais, au cours de l'été 2013 afin de soutenir la Phase 2 du projet NOSTRA.

## 1.2 Objectifs

L'objectif de l'étude de base est de fournir un résumé de l'état actuel des connaissances, expériences, problématiques et exigences en termes de gestion durable des détroits européens, et en particulier de la gestion et de la gouvernance de la biodiversité. En dressant le bilan des connaissances, problématiques et efforts existants dans l'ensemble des détroits impliqués dans le projet NOSTRA et en évaluant la valeur de la biodiversité et sa gouvernance,

<sup>3</sup> Source : ESI, <http://www.europeanstraits.eu/>

les résultats attendus doivent définir les orientations stratégiques vers une gestion plus intégrée de la biodiversité et d'un milieu naturel dans ces mêmes détroits. Au total 8 détroits européens au sein du réseau NOSTRA ont été impliqués dans l'étude, notamment le Détroit du Pas de Calais, de Bonifacio, de Messine, de Sicile, d'Otrante, le Golfe de Finlande, le détroit de Fehmarn Belt et le détroit du Kvarken.

## 1.3 Approche

### 1.3.1 Vue d'ensemble de l'approche générale de l'étude de base

L'étude de base a été soigneusement conçue par l'équipe de projet avec l'accord du Conseil Général du Pas-de-Calais, et avec le soutien de l'ensemble des partenaires du projet NOSTRA. L'étude a été réalisée en particulier selon les 6 étapes suivantes :

#### **Étape 1 : Créer une « boîte à outils » basée sur un questionnaire préliminaire et des entretiens**

Au cours de la première étape de l'étude de base, l'équipe de projet a tout d'abord mené un entretien téléphonique avec les partenaires NOSTRA en s'appuyant sur un questionnaire préliminaire visant à rassembler un premier jet de renseignements sur les spécificités de chaque détroit. Ces informations ont servi de base pour concevoir et construire la « boîte à outils » analytique.

La « boîte à outils » a été conçue pour traiter avec les données entrées sur chaque détroit et a pour objectif de produire des résultats de manière systématique en vue de permettre une analyse individuelle au niveau du détroit et une comparaison entre les détroits.

#### **Étape 2 : Soutien apporté aux partenaires en vue de collecter des données – comprendre en quoi consiste la « boîte à outils » – visite du détroit**

A la suite de la diffusion de la version préliminaire de la « boîte à outils », l'équipe de projet a envoyé des consultants visiter l'ensemble des détroits afin de fournir aux partenaires locaux une assistance technique sur la manière d'utiliser la « boîte à outils » et d'identifier les écarts de données qui devront être collectées en vue d'assurer le bon fonctionnement de la « boîte à outils ». Cette visite sur site a permis à l'équipe de projet de mieux comprendre la situation dans différents lieux et d'améliorer certaines caractéristiques de la « boîte à outils ». En retour, certains concepts théoriques ont été expliqués plus en détail aux partenaires locaux de manière à ce qu'ils puissent également mieux comprendre les besoins de la « boîte à outils » et envoyer des demandes aux autres organismes compétents en ce qui concerne la collecte de données.

#### **Étape 3 : Révision de la « boîte à outils »**

Basée sur le résultat de l'Étape 2, la « boîte à outils » a subi une nouvelle révision et les résultats générés par la « boîte à outils » ont été utilisés directement pour l'analyse de certaines caractéristiques importantes des détroits. La description détaillée de la méthodologie permettant d'évaluer la gouvernance économique et écologique des détroits est présentée dans la section suivante.

#### **Étape 4 : Entretiens et contacts complémentaires pour la collecte des données ; analyse documentaire**

Afin de gérer les difficultés auxquelles les partenaires font face pour collecter des données et renseigner la « boîte à outils », l'équipe de projet a réalisé une analyse documentaire complémentaire. L'équipe de projet a été en mesure de collecter les données manquantes dans la « boîte à outils » en se basant sur l'analyse documentaire ainsi que sur les informations fournies par les partenaires NOSTRA. Cependant, dans certains cas, les données requises n'ont pas pu être trouvées au cours du projet. Malheureusement, il n'a pas été possible de compléter intégralement la « boîte à outils » pour la majorité des détroits.

#### **Étape 5 : Analyse au niveau du détroit, définition des recommandations au niveau du détroit et élaboration des rapports individuels**

Au cours de cette étape, l'ensemble des informations recueillies et contenues dans la « boîte à outils » et l'analyse documentaire ont été documentées sous la forme de rapports individuels consacrés à l'ensemble des détroits NOSTRA. Chaque rapport portant sur un détroit présente la gouvernance économique et biologique dans la zone. De plus, des recommandations ont été élaborées et définies au niveau du détroit. Étant donné que les résultats issus de la « boîte à outils » ne concernent pas tous les détroits, ceci étant dû à un manque d'informations, il a été décidé en collaboration avec le Conseil Général du Pas-de-Calais de ne pas présenter ces résultats dans les rapports individuels.

#### **Étape 6 : Analyse transversale au niveau du partenariat et élaboration de recommandations transversales**

Une analyse transversale a été menée pour fournir des résultats comparables dans les détroits et pour permettre de tirer des leçons des uns et des autres. De plus, des recommandations ont été élaborées à trois niveaux différents, i.e. au niveau du partenariat (NOSTRA), au niveau du détroit et au niveau des rives afin d'identifier certains plans d'actions éventuels qui pourraient être utiles pour améliorer la planification de la gestion intégrée de la biodiversité dans les détroits européens du projet NOSTRA. Le présent rapport est le résultat de ce travail.

### **1.3.2 Accent mis sur les éléments clés de l'approche**

Cette section fournit une explication détaillée des approches méthodologiques définies et utilisées dans le développement de la « boîte à outils » (étape 1 à 3) et dans l'analyse de la situation des détroits au cours de cette étude.

Établir une relation de cause à effet entre les pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel et leurs impacts sur la nature et le bien-être de l'Homme

Dans la présente étude, le cadre de la DPSIR (signifiant **Driving forces-Pressure-State-Impact-Response** [Force motrice-pression-état-impact-réponse]) a été adapté et utilisé afin de faciliter une analyse systématique du *statu quo* de l'environnement marin et côtier dans chacun des détroits européens dans la cadre du projet NOSTRA. Il a guidé l'équipe de projet dans la collecte de données sur les sciences économiques, sociales, naturelles et environnementales pour chaque composant DPSIR afin de : 1) mieux comprendre les relations de cause à effet entre les pressions exercées par les activités de l'Homme ainsi que les pressions naturelles et leurs impacts sur les écosystèmes marins et côtiers et finalement sur le bien-être de l'Homme ;

2) identifier les structures de gestion et de gouvernance existantes impliquées dans la gestion de la biodiversité ; 3) identifier les réponses à ces pressions ainsi que les changements et impacts qui en résultent.

En général, les **moteurs** directs de la dégradation de l'écosystème sont les activités anthropogéniques, y compris les activités maritimes économiques, les activités touristiques, la production agricole, les activités industrielles, etc.

Ces activités économiques peuvent avoir des impacts sur le long terme sur le développement socio-économique et environnemental d'un détroit, puisqu'elles exercent **des pressions sur le milieu naturel et la biodiversité** telles que la transformation de l'habitat/le changement d'affectation des terres causé par les infrastructures côtières, la pollution/l'enrichissement par les nutriments après avoir jeté à la mer des espèces de poissons non ciblées, la surexploitation des ressources naturelles (poissons, pétrole, gaz), les espèces étrangères envahissantes (IAS) à cause du transport maritime, et des changements du fonctionnement de l'écosystème en raison des dommages accumulés subis par les écosystèmes marins et côtiers. De plus, l'éventuel impact du changement climatique sur les écosystèmes marins et côtiers peut également être dangereux car il peut exercer d'autres pressions telles qu'une montée du niveau de la mer, une augmentation de la température de l'eau ou une acidification qui pourrait gravement endommager le fonctionnement de l'écosystème et donc avoir des impacts socio-économiques sur le long terme.

Dans cette étude, ces pressions ont été traduites dans des termes concrets, en ce qui concerne les changements **de l'état** de l'environnement, y compris la baisse des stocks de poissons (par ex. les prises totales peuvent être utilisées comme indicateur pour exprimer la baisse des stocks de poissons au fil des ans), l'eutrophisation et l'efflorescence algale dans l'eau de mer, ainsi qu'une baisse significative d'autres services écosystémiques directement ou indirectement affectés, tels que l'utilisation culturelle et récréative des écosystèmes marins et côtiers.

**Des interventions** présentent un ensemble de priorisations des décideurs sociaux et politiques visant à réduire autant que possible les impacts indésirables en affectant une partie quelconque de la chaîne entre les décideurs et les impacts. Quant à la **réaction politique**, l'équipe de projet a réétudié les politiques, actions et initiatives existantes qui ont été mises en oeuvre dans ces détroits au niveau d'une rive, ou en tant qu'action transfrontalière. Elle a identifié quelques mesures clés et bonnes pratiques qui visent à :

- améliorer efficacement le statut des écosystèmes marins et côtiers et garantir l'approvisionnement continu des services écosystémiques afin de soutenir les économies régionales et les moyens de subsistance de la population, et/ou
- soutenir un développement durable du détroit.

La figure 1 ci-dessus présente un cadre DPSIR adapté à l'analyse des partenaires NOSTRA dans le cadre de l'étude de base.

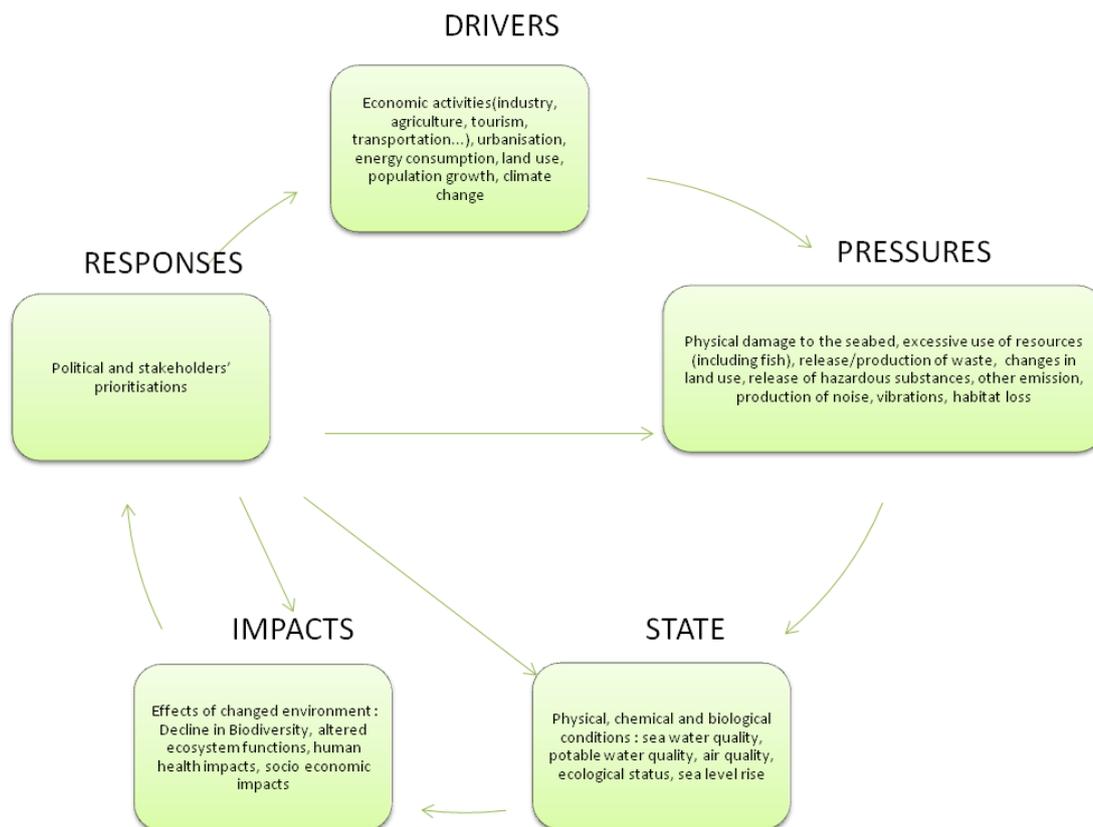


Figure 2: Le cadre DPSIR (adapté par Sekovski *et al.* (2012))

### Identifier les principales activités économiques liées à la biodiversité et au milieu naturel se déroulant dans les détroits

Les activités économiques liées à la production, la distribution, l'échange et la consommation de biens et services peuvent affecter directement le bien-être d'une population locale. En Europe, la plupart des détroits sont caractérisés par des activités économiques diversifiées, allant de la pêche, l'agriculture, les services et la fabrication à l'industrie. Toutes ces activités économiques contribuent directement au PIB local et beaucoup fournissent des opportunités essentielles aux populations locales en matière d'emploi et de contribution à leur bien-être. Au cours de l'étude, **l'accent a été mis sur les activités économiques qui ont une possible incidence sur la biodiversité et le milieu naturel, et sur celles qui reposent sur la biodiversité et le milieu naturel.** En outre, aux fins de la présente étude, une distinction a été faite entre les activités économiques qui n'extrait pas de ressources de la nature ni de l'écosystème mais qui exercent des pressions importantes sur l'environnement marin et côtier, par ex. le transport maritime, et les activités économiques qui reposent sur l'approvisionnement de biens et services issus de l'écosystème mais leur utilisation des ressources aura également des incidences très importantes sur l'environnement, par ex. l'écotourisme et la pêche. Il était nécessaire de faire cette distinction pour mieux comprendre la relation qui existe entre la nature et certaines activités économiques, qui à leur tour aideront à spécifier les impacts des activités économiques sur la nature et d'identifier les réponses qui peuvent contribuer à une solution de gestion avantageuse en termes de gestion marine et côtière intégrée dans les détroits européens pris en considération.

Tout d'abord, une liste exhaustive de l'ensemble des activités économiques se déroulant dans les détroits européens a été générée en se basant sur un entretien téléphonique mené avec les

partenaires clés du projet NOSTRA entre mi-août et septembre – voir le tableau ci-dessous. À un stade ultérieur, il a été demandé aux divers partenaires d'identifier les types d'activités économiques pouvant être relevées dans leur détroit et de fournir des données économiques associées telles que les revenus générés et le nombre d'employés embauchés dans des secteurs économiques définis. Ces informations servent à montrer l'importance économique pertinente de ces activités en contribuant au développement socio-économique régional.

<b>Tableau 1 Types d'activité économique</b>
<b>Transport maritime de marchandises</b>
<b>Transport maritime de passagers</b>
<b>Ports (pêche et commerce)</b>
<b>Production d'énergie à terre</b>
<b>Production d'énergie renouvelable à terre</b>
<b>Industrie et infrastructure à terre</b>
<b>Agriculture terrestre</b>
<b>Industrie</b>
<b>Tourisme interne</b>
<b>Tourisme maritime</b>

### **Évaluer l'importance biologique des détroits**

L'importance biologique de chaque détroit a été évaluée par rapport à un ensemble de critères et d'attributs complexes qui ont été collectés via la « boîte à outils » et l'analyse documentaire, en mettant en exergue l'importance des espèces remarquables de la faune et de la flore, de zones protégées identifiées sous une dénomination à la fois nationale et internationale, et des habitats remarquables dans le détroit. Chacun de ces critères est qualifié selon une liste d'attributs. L'importance des espèces remarquables dans le détroit est, par exemple, qualifiée suivant la manière dont les espèces sont menacées ; ou protégées par des conventions internationales, et/ou des classements européens, et/ou nationaux, et/ou régionaux (le cas échéant) ; suivant l'existence de frayères, de zones d'alevinage et de routes migratoires. L'importance des habitats remarquables dans le détroit est qualifiée conformément au nombre d'habitats protégés par différentes législations européennes ou nationales (voire les deux). Il est à noter que le chevauchement de différents niveaux de législations en vue de protéger certains habitats indique une importance écologique relativement plus élevée de l'habitat. Enfin, les zones protégées identifiées sont qualifiées sur la base de la rigueur de l'accès et de la superficie totale.

### **Évaluer la contribution des écosystèmes aux modes de vie locaux.**

Un écosystème est un système dynamique composé de plantes, d'animaux et de communautés de micro-organismes et d'un environnement non vivant interagissant comme unité fonctionnelle. Les services de l'écosystème représentent les avantages que les populations tirent des écosystèmes. Le milieu marin et la diversité biologique contenue dans l'écosystème fournissent un courant de biens et services, ce qui représente la livraison en continu de tout ce qui demeure essentiel à notre prospérité économique et aux autres aspects de notre bien-être (par ex. la valeur culturelle des écosystèmes). La classification qui englobe les biens et les services

de l'Évaluation des écosystèmes pour le millénaire<sup>4</sup> et du Groupe d'étude économie des écosystèmes et de la biodiversité (2008) les divise en quatre catégories :

- Les services d'approvisionnement représentent les produits extraits de l'écosystème ;
- Les services de régulation représentent les avantages tirés de la régulation des processus de l'écosystème ;
- Les services culturels représentent les avantages non matériels que les populations tirent des écosystèmes ; et
- Les services de soutien ou d'Habitat représentent les services nécessaires à la production de tous les autres services écosystémiques, mais dont l'Homme ne tire pas directement profit.

Figure 3 illustre la force des rapports entre les catégories des services écosystémiques et les composants du bien-être humain qui se croisent généralement, et comprend des indications de la mesure dans laquelle les facteurs socio-économiques peuvent intervenir comme médiateur de ce rapport (par exemple, s'il est possible d'acheter un substitut d'un service écosystémique dégradé, il existe alors un potentiel élevé de médiation.) La force de ces rapports et le potentiel de médiation diffèrent selon les écosystèmes et les régions. En plus de l'influence des services écosystémiques sur le bien-être humain illustré ici, d'autres facteurs — y compris d'autres facteurs environnementaux ainsi que des facteurs économiques, sociaux, technologiques et culturels — influencent le bien-être, et les écosystèmes sont à leur tour affectés par les changements qui se produisent au sein du bien-être humain.

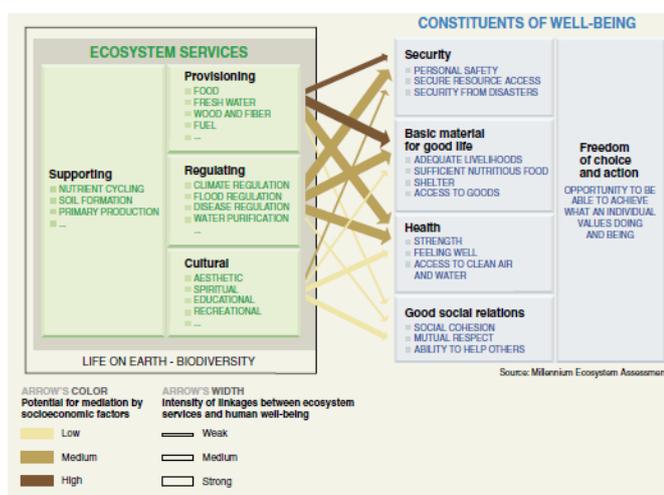


Figure 3 Rapports entre les services écosystémiques et le bien-être humain Source : MEA, 2005: pp vi

Dans le cadre du projet NOSTRA, la contribution des services écosystémiques aux modes de vie locaux est évaluée grâce à la « boîte à outils » qui se base sur un entretien mené de manière approfondie avec des experts portant sur la liste générique des biens et services écosystémiques présentée dans le tableau ci-dessous et dans l'analyse documentaire. Il a été demandé aux partenaires NOSTRA participants d'identifier tout d'abord si les services écosystémiques énumérés existent dans leur détroit et de décrire dans quelle mesure ces types de biens et services spécifiés contribuent aux trois aspects de modes de vie locaux, i.e. l'économie locale, les valeurs sociales et culturelles.

<sup>4</sup> EM (2005), Ecosystèmes et bien-être de l'Homme : synthèse / Evaluation des écosystèmes pour le millénaire. Nations unies.

Tableau 2. Identification des biens et services écosystémiques fournis par le détroit

Services écosystémiques (SE)	Type de biens et services fournis dans le détroit
<b>Services d'approvisionnement</b>	<b>Exemples (définition)</b>
Les services d'approvisionnement font référence aux produits obtenus des écosystèmes	Poisson
	Produit agricole
	Combustibles fossiles (extraits de la plate-forme offshore)
	Médicaments naturels
	Ressources ornementales (par ex. récifs coralliens ou coquillages)
<b>Services de régulation</b>	<b>Exemples (définition)</b>
Les services de régulation font référence aux bénéfices de la régulation des processus écosystémiques	Climat/régulation du changement climatique (régulation des gaz à effet de serre, température, précipitations, et autres processus climatiques ; composition chimique de l'atmosphère)
	Régulation des eaux (prévention des inondations, régulation du ruissellement des eaux de surface, recharge des aquifères, etc.)
	Gestion de purification des eaux et déchets (par ex. décomposition/capture des nutriments et contaminants, prévention de l'eutrophisation des étendues d'eau, etc.)
	Régulation biologique (résistance des invasions d'espèces ; régulation des interactions entre différents niveaux trophiques ; préservation de la diversité fonctionnelle et interactions)
	Contrôle de l'érosion (maintenance des nutriments et de la couverture des sols, et prévention des effets négatifs de l'érosion (par ex. appauvrissement des sols, sédimentation accrue des étendues d'eau)
	Contrôle des dégâts causés par les tempêtes (prévention/atténuation des dommages causés par des ouragans ou de grandes vagues dans les zones côtières/le long d'étendues d'eau fraîche)
	Régulation de la santé humaine physique et mentale (régulation des vecteurs d'agents pathogènes, soutien de la santé mentale et physique en créant un cadre pour les activités extérieures)
	Génétique/maintenance de la diversité des espèces (protection des races et variétés locales et endémiques, maintenance du patrimoine génétique des espèces de gibier, etc.)
<b>Services culturels</b>	<b>Exemples (définition)</b>
Les services culturels font référence aux avantages non matériels que les populations tirent des écosystèmes à travers l'enrichissement spirituel, le développement cognitif, la réflexion, la récréation et les expériences esthétiques	Spiritualité et inspiration (sentiments personnels et bien-être)
	Opportunités récréationnelles en matière de tourisme et d'activités récréationnelles
	Beauté esthétique (appréciation des caractéristiques naturelles)
	Éducation (opportunités en matière d'éducation formelle et informelle et de formation)
	Le détroit constitue un site important du patrimoine culturel mondial

### Evaluation des réponses aux pressions

Les interventions menées dans le détroit (au niveau d'une rive ou au niveau transfrontalier) ont été classées par champs d'actions (ex. : paysage marin, planification urbaine) et recensées afin d'identifier la manière dont elles ont ciblé et couvert les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel dans le détroit. Ce travail permet d'identifier les lacunes existantes en termes de réponses aux pressions.

## Évaluation du statut actuel de la gestion de la biodiversité transfrontalière et de la gouvernance dans le détroit

La gouvernance dans le détroit est réalisée à la fois par le biais de structures formelles et informelles. En s'appuyant sur une analyse approfondie de la gouvernance actuelle du détroit réalisée par différents intervenants impliqués dans des structures formelles de gouvernance, des réseaux formels de coopération (tels que NOSTRA), et différents types de groupes de travail (par ex. entre les décideurs/les secteurs commerciaux et privés/les ONG de conservation et les groupes d'intérêt de la société civile), une cartographie de la gouvernance a été produite pour rendre compte du niveau de gouvernance en ce qui concerne les 8 aspects différents de gouvernance pris en considération, i.e. la prise de décision, l'influence, la gestion, la consultation, la communication/sensibilisation, le contrôle et l'évaluation, la recherche et le partage de connaissances. Dans chaque détroit, il a été demandé aux partenaires NOSTRA des deux rives des détroits d'identifier si les différents intervenants dans les détroits exercent ces fonctions de gouvernance.

### 1.4 Opportunités et avantages résultant de l'étude de base

L'étude de base est l'une des premières études à avoir été menées pour les détroits européens du réseau NOSTRA avec pour ambition d'établir une vue d'ensemble complète de la situation en termes de développement territorial et de gestion intégrée de la biodiversité. Au travers du travail complexe et étendu qui a été réalisé par les partenaires NOSTRA et l'équipe de consultants au cours de l'étude de base, les partenaires NOSTRA ont eu accès à certaines opportunités clés :

- L'opportunité de collaborer et de développer de bonnes relations en interne au sein d'une structure (par ex. avec d'autres services et départements issus de leur propre structure) et en externe avec des partenaires et intervenants extérieurs à leur structure ;
- L'opportunité de prendre conscience de la pertinence de la construction de ce dialogue entre les deux rives du détroit ; et
- L'opportunité de collaborer plus étroitement et de créer une relation plus forte avec leur partenaire transfrontalier du détroit.

Les principaux avantages que peuvent tirer les partenaires du réseau NOSTRA des résultats de l'étude de base sont :

- Au niveau du détroit et au niveau d'une rive :
  - La compilation et le processus structuré des données socio-économiques et environnementales (qualitatives et quantitatives) et des informations ;
  - La définition du détroit (i.e. limites géographiques) ;
  - L'analyse transversale de la dynamique entre les acteurs socio-économiques, l'état environnemental, la biodiversité et l'importance du milieu naturel, la gouvernance en place impliquée dans la biodiversité et le milieu naturel ;

- L'analyse croisée entre les défis à relever dans le domaine de la biodiversité et du milieu naturel, et les interventions qui ont été menées pour relever de tels défis ;
- La perspective mondiale de la situation et de l'évolution du détroit ;
- L'identification des lacunes en relevant les principaux défis pour le détroit ;
- Les recommandations pour les actions à venir.
- Au niveau du réseau :
  - La mise en exergue des similarités et divergences entre les détroits et les rives ;
  - Les recommandations pour les actions à venir.

## 1.5 Les restrictions de l'étude de base

Des difficultés sont apparues au moment où l'étude de base a été réalisée. Cela s'est traduit par une limitation de l'ambition d'origine.

En ce qui concerne l'utilisation de la « boîte à outils » et l'approche méthodologique, les principales restrictions étaient :

- La langue (les livrables et les documents de travail étaient en anglais) ;
- La difficulté de définir une limite de l'analyse économique et environnementale ;
- La difficulté pour les partenaires de fournir une évaluation qualitative de certaines thématiques techniques (par ex. donner une note sur une échelle), de ne pas maîtriser de telles thématiques ;
- La difficulté d'utiliser des concepts spécifiques tels que la contribution des services écosystémiques aux modes de vie locaux. Les personnes travaillant avec les partenaires régionaux/les institutions publiques ne connaissent pas les concepts ;
- La difficulté de collecter des données et des informations ;
- Le manque de données disponibles et accessibles ;
- La difficulté de réaliser l'analyse avec des données provenant de différents niveaux et échelles (locales/régionales/nationales).

En ce qui concerne la collecte et la transmission des données et des informations, les principales limitations étaient :

- Le manque d'expertise des partenaires dans des domaines spécifiques (par ex. l'économie, les problèmes environnementaux), en fonction des responsabilités, des domaines d'expertise, des activités de la structure et l'expérience des contacts ;
- La difficulté de bénéficier de l'aide d'autres collègues/experts en interne ou en externe ;

- Le manque de disponibilité du personnel (parfois en raison de la période de l'année : certaines structures ont effectué d'autres travaux à la fin de l'année) ;

Une étude documentaire complémentaire a été entreprise face au manque de données collectées et transmises, afin de pouvoir procéder à l'analyse. Néanmoins, en dépit du niveau élevé d'efforts fournis par l'équipe de consultants et les partenaires, la collecte de données est restée incomplète. De plus, les résultats de l'étude ne peuvent pas être considérés comme résultats scientifiques. L'équipe de consultants a dû baser son analyse, principalement sur des informations qualitatives.

Enfin, en raison du manque de données et d'informations, il a été décidé avec les partenaires NOSTRA de ne pas analyser ni comparer les détroits en utilisant les graphiques analytiques issus de la « boîte à outils » en format Excel.

## 1.6 Recommandations pour des travaux futurs

Les principales recommandations, en vue de poursuivre le travail, sont les suivantes :

- Garantir une traduction des livrables dans la langue maternelle des partenaires NOSTRA ;
- Décider d'un volume/niveau spécifique de l'analyse identique pour tous les détroits, pour laquelle la disponibilité et l'accessibilité des données est garantie.
- Limiter le nombre de données et d'informations clés à collecter ;
- Analyser et comparer les tendances et les dynamiques, actions et initiatives mais limiter la comparaison entre les données quantitatives ;
- Mettre l'accent sur le travail effectué en comparant les mesures politiques identiques, et leur efficacité à répondre aux problèmes régionaux ;
- Construire une coopération avec d'autres services et départements au sein de l'organisation partenariale en charge des problèmes spécifiques ;  
et
- Construire une coopération avec d'autres institutions et structures en charge des domaines spécifiques (connaissances scientifiques, tourisme, macro-économie, etc.)

## 2 Résultats de l'étude de base au niveau du Réseau

Les défis environnementaux auxquels sont confrontés les détroits sont similaires aux menaces et risques environnementaux qui se produisent en général dans les mers et sur les côtes européennes. Cependant, certains de ces défis sont accentués dans le cas des détroits à cause de leurs spécificités. Ils entretiennent souvent un capital naturel remarquable qui est menacé par les activités humaines prospères associées aux détroits, telles que le transport maritime et le tourisme. Elles nécessitent en tant que tel des mesures de gestion et une protection dédiées. Ce chapitre présente les principales conclusions de l'analyse réalisée au niveau du Réseau.

### 2.1 Les moteurs ayant un impact sur les écosystèmes et le milieu naturel du détroit

La préservation et la protection des écosystèmes et du patrimoine naturel des détroits dépendent fortement de l'opportunité et de la manière dont les principaux moteurs ayant un impact sur ce capital naturel sont gérés. Les moteurs essentiels de la perte de biodiversité dans les détroits comprennent le tourisme, le transport et la sécurité maritime ainsi que le développement d'infrastructures (notamment l'aménagement du territoire et des côtes, par ex. dans le secteur de l'énergie) ; leur relation à la biodiversité est expliquée brièvement ci-dessous.

(Les exemples donnés dans cette section ne sont pas exhaustifs).

#### **Tourisme**

Le tourisme s'est bien développé dans certaines régions des détroits européens, que les détroits soient (partiellement) utilisés comme voies de passage permettant d'atteindre d'autres sites touristiques (par ex. le Détroit du Pas de Calais utilisé pour traverser la Manche afin d'atteindre les localités d'Angleterre ou de France situées loin de la côte, telles que Londres ou Paris), ou qu'ils soient considérés comme lieux touristiques en raison de leur paysages ou biodiversité remarquables (par ex. les îles Lavezzi dans le détroit de Bonifacio).

Dans de nombreux détroits, le patrimoine naturel représente l'une des principales attractions touristiques du site. Le détroit d'Otrante possède, par exemple, quelques-unes des eaux les plus propres d'Italie, et abrite une diversité considérable de poissons. Le tourisme, en partie grâce à la pêche, est devenu un secteur important de l'activité de ce détroit, le nombre de touristes ayant augmenté de +54,3% de 2006 à 2010.

Cependant, la fréquentation saisonnière régulière des touristes pourrait avoir pour conséquence d'endommager l'environnement si ces derniers le piétinent, le polluent, ou bien par l'artificialisation des littoraux voire par la pollution liée aux bateaux de plaisance. La pression humaine accrue pourrait finalement conduire à la perte de valeur de ces lieux considérés

comme attractions touristiques (BIO 2011a).<sup>5</sup> Il est donc essentiel de trouver des moyens de préserver la biodiversité et le capital naturel dans les détroits afin d'assurer un tourisme durable et de grande valeur.

### **Le transport et la sécurité maritime**

Le trafic maritime est source de nuisances sonores et de pollution de l'air et de l'eau, ce qui provoque des perturbations importantes pour les écosystèmes marins. Les déchets marins sont, par exemple, une source connue d'emmêlement et de suffocation, la pollution chimique peut conduire à des perturbations physiologiques (par ex. la perturbation des processus endocriniens, l'immunodépression). Le bruit anthropogénique peut perturber la communication acoustique, masquer la présence d'espèces ou de signaux d'avertissement, augmenter les niveaux de stress ou même causer des dommages irréversibles ; il a jusqu'ici été associé aux densités réduites, au succès en matière de reproduction, à la survie et aux interactions entre espèces modifiées.

Certains détroits tentent actuellement de s'attaquer à ces problèmes. Dans le détroit de Bonifacio, par exemple, les autorités françaises et italiennes ont adopté une approche restrictive de la navigation, qui consiste à interdire aux navires français ou italiens de transporter des matières dangereuses en les transitant par le détroit. De plus, un système de notification des navires a également été créé. De la même manière, l'Adriatic Traffic Report System (système de pointage du trafic en Adriatique) a été créé pour contrôler tous les navires passant par le détroit d'Otrante.

Néanmoins, la tendance d'une intensification du trafic maritime et d'une augmentation du volume des conteneurs affectera davantage l'environnement. Le risque de collision augmente avec l'accroissement du nombre de personnes et de marchandises transportées par voie maritime (le transport de personnes se fait principalement sur un axe nord-sud, alors que le transport de marchandises se fait principalement sur un axe est-ouest). Il peut également y avoir un accroissement du risque de pollution associé au transport de matières dangereuses. Par exemple, dans le détroit du Golfe de Finlande, on s'attend à ce que le transport du pétrole via le Golfe augmente de manière significative dans les prochaines années (tout dépend du progrès de la Russie dans le développement portuaire).

Des mesures d'atténuation existent pour contrôler ou réduire le trafic maritime, sans porter atteinte à l'économie ; cependant, leurs impacts associés sur la biodiversité doivent être pris en compte avec précaution. Par exemple, dans le détroit de Fehmarn Belt, qui est une importante route maritime pour le transport de personnes et de marchandises entre la Scandinavie et l'Europe du nord, le Danemark et l'Allemagne ont décidé de construire un lien fixe (tunnel) pour remplacer la route empruntée par les ferries. L'on s'attend à ce que le trafic maritime d'ores et déjà dense dans le détroit triple dès l'ouverture du tunnel. Des changements supplémentaires concerneront les connexions avec l'arrière-pays par voie ferroviaire et une revalorisation de

---

<sup>5</sup> BIO (2011a), Estimer la valeur économique des avantages fournis par le tourisme/les loisirs et l'emploi et soutenus par Natura 2000.

l'autoroute. L'on s'attend à ce que ces changements affectent les sites protégés et le patrimoine naturel du site.<sup>6</sup>

## Infrastructures

Le développement économique des régions du détroit va souvent de pair avec la construction de grandes infrastructures. De telles infrastructures peuvent être variées (ports, infrastructures linéaires, centres logistiques, infrastructures d'énergie renouvelable) mais elles ont habituellement des impacts non neutres sur la biodiversité et le patrimoine naturel du détroit. Dans le Détroit du Pas de Calais par exemple, de nouveaux ports ouvriront bientôt en vue de faire face à l'augmentation du trafic maritime. Ainsi, le London Gateway (grand terminal à conteneurs) représente un nouveau port sur la côte de l'Essex dont l'ouverture est attendue en 2013. Sur la rive française, les développements comprennent la construction d'un terminal de gaz naturel liquéfié à haute capacité sur le port de Dunkerque, et la construction de nouveaux terminaux à Calais.<sup>7</sup> De telles constructions ont une incidence sur les écosystèmes marins et sur l'érosion côtière puisqu'elles altèrent les courants marins, mais également sur l'arrière-pays car elles conduisent à la destruction ou à la dégradation des habitats. Les habitats intertidaux et les zones humides sont particulièrement menacés par ces développements, et ont déjà subi de nettes pertes ces dernières années. Étant donné que la zone des habitats côtiers naturels se réduit, le potentiel pour ces écosystèmes de s'adapter aux conditions changeantes est donc moindre.

Des infrastructures linéaires peuvent provoquer la dégradation ou la destruction de vastes zones. Dans le détroit d'Otrante, la construction d'un gazoduc est prévue pour alimenter l'Italie en gaz provenant d'Azerbaïdjan. Elle peut avoir de sévères répercussions sur l'environnement, le tourisme et la pêche dans cette zone à la biodiversité riche (BIO 2011b)<sup>8</sup>. Une planification stratégique des infrastructures énergétiques, à un stade précoce, peut généralement réduire la probabilité de modifications inattendues (pour répondre par exemple aux exigences EIE [Études d'impact environnemental]) à des stades plus avancés du développement du projet. Des impacts à ce stade précoce peuvent être évités de plusieurs façons : en usant par exemple des opportunités de revalorisation des infrastructures énergétiques existantes, ou en utilisant les routes d'autres infrastructures. Mais la collaboration et la participation sont essentielles pour identifier les problèmes en amont, pour imaginer des solutions innovantes et pour anticiper les problèmes (BIO 2011b)<sup>9</sup>. Des exemples de bonnes pratiques sont le Nordic Logistic Center (centre de logistique pour la Scandinavie) dans le détroit du Kvarken et la Botniabanan, la nouvelle voie ferrée côtière en Suède.

---

<sup>6</sup> Initiative des Détroits d'Europe, Présentation du détroit de Fehmarn Belt : « *la construction d'un lien fixe d'ici les 8 prochaines années peut représenter une menace considérable pour la préservation de la nature, ainsi que sur la faune et la flore sur les deux rives du détroit. Lorsque le lien ouvrira en 2020, on s'attend à une augmentation considérable du trafic – particulièrement sous forme de trafic de poids lourds et à une augmentation du nombre de passages de trains. Cela constitue un fil permanent de l'impact sur la nature, ainsi que sur la faune et la flore dans la zone de la ceinture.* » Disponible sur <http://www.nostraproject.eu/Partnership/Fehmarn-Belt>

<sup>7</sup> Initiative des Détroits d'Europe, présentation du Détroit du Pas de Calais, disponible sur : <http://www.nostraproject.eu/Partnership/Dover-Strait>

<sup>8</sup> BIO (2011b), Soutenir l'élaboration d'un document d'orientation sur les infrastructures électriques, de gaz et d'oléoducs de transmission et sur Natura 2000.

<sup>9</sup> BIO (2011b), Soutenir l'élaboration d'un document d'orientation sur les infrastructures électriques, de gaz et d'oléoducs de transmission et sur Natura 2000

## 2.2 Importance de la biodiversité et du milieu naturel dans les détroits

### Sites protégés

De nombreux détroits abritent une grande diversité d'espèces, d'habitats et de paysages marins. Cette richesse est souvent reconnue au niveau international, national ou local grâce à la désignation des sites protégés qui peuvent prendre la forme de sites Natura 2000, Ramsar, patrimoine mondial de l'UNESCO, à la reconnaissance de paysages terrestres ou de paysages marins remarquables, de zones marines de conservation, etc. Le Détroit du Pas de Calais, par exemple, comprend des zones spéciales de conservation (ZSC, conformément à la Directive « Habitats »), des zones spéciales de protection (ZSP, conformément à la Directive « Oiseaux »), des sites Ramsar, six zones marines de conservation recommandées (sur la rive anglaise), des aires marines protégées, et des paysages remarquables reconnus au niveau national (sur la rive française).

Il en est de même en Corse où le détroit de Bonifacio est protégé par l'Accord Pelagos créant le Sanctuaire pour les mammifères marins en Méditerranée.<sup>10</sup> Il comprend également deux zones protégées conformément à la Directive « Oiseaux » et « Habitats » : la réserve naturelle du détroit de Bonifacio et le parc national de l'Archipel de La Maddalena. Les sites marins Natura 2000 comprennent le *Plateau de Pertusato/Bonifacio et les Iles Lavezzi* (FR9400591)<sup>11</sup> ainsi que les *Iles Lavezzi et les Bouches de Bonifacio* (FR9410021).<sup>12</sup>

### Espèces rares et en voie de disparition

Les détroits européens sont des endroits abritant des espèces rares et menacées. La réserve nationale des Bouches de Bonifacio abrite, par exemple, des *Armeria pungens* (espèce vulnérable en France, espèce endémique ibéro-sarde), l'*Ipomea sagittata* (espèce menacée en Corse) et le *Silena velutina* (Silène velouté) (espèce présentant un intérêt communautaire)<sup>13</sup>. Elle abrite également 196 espèces rares de faune (spécifiées dans la liste rouge nationale) et quatre espèces mammaliennes vulnérables. Au total, 23 des 26 espèces maritimes protégées ou menacées sont présentes dans le détroit.

### Routes migratoires

En général, les routes migratoires des oiseaux, des mammifères marins et des poissons se situent au niveau des détroits européens. Par exemple, le parc national de Césine dans le détroit d'Otrante est situé le long d'une des principales routes migratoires et abrite de nombreuses espèces rares et menacées d'oiseaux. Le Détroit du Pas de Calais est une route migratoire pour oiseaux, poissons et mammifères marins et fournit des lieux de ponte et de nidification à la faune marine. Il représente également une route migratoire importante au niveau international avec plus de 250 espèces d'oiseaux enregistrées chaque année, y compris des espèces rares telles que le hibou grand-duc et la cigogne noire. Des espèces de mammifères marins migrateurs tels que le cachalot et le grand dauphin sont également

<sup>10</sup> Signé à Rome le 25 novembre 1999 par la France, l'Italie et la Principauté de Monaco.

<sup>11</sup> Voir <http://natura2000.clicgarden.net/sites/FR9400591.html>

<sup>12</sup> Voir <http://natura2000.clicgarden.net/sites/FR9410021.html>

<sup>13</sup> Observatoire du Patrimoine naturel des Réserves Naturelles de France (2007) Milieux marins et côtiers. Disponible sur : [http://www.reserves-naturelles.org/sites/default/files/librairie/milieux\\_marins.pdf](http://www.reserves-naturelles.org/sites/default/files/librairie/milieux_marins.pdf)

présents dans le détroit de Bonifacio. Un autre exemple est le Golfe de Finlande qui longe la principale route migratoire des oiseaux de l'Arctique.

## 2.3 Pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel, et leurs impacts

### Pressions résultant des activités humaines et leurs impacts

#### *Pollution*

La pollution représente un défi important auquel les détroits font généralement face. La pollution peut résulter du trafic maritime, i.e. de la contamination causée par les navires en raison du trafic intense (et éventuellement des rejets illégaux d'hydrocarbures), et également des éventuels accidents au cours desquels des produits dangereux transportés (par ex. des hydrocarbures, des produits toxiques, etc.) peuvent être libérés dans l'environnement. Ce problème est particulièrement grave dans le cas du Détroit du Pas de Calais qui représente l'une des voies maritimes les plus fréquentées d'Europe et du monde entier. Des quantités élevées de matières dangereuses sont ainsi transportées par le détroit, et le trafic intense vertical comme horizontal dans la Manche fait pression sur les écosystèmes marins et les affecte. Cependant, tous les détroits sont confrontés au risque d'une collision de navires.

La pollution peut également résulter d'activités terrestres telles que les déchets (par ex. les déchets industriels et les déchets provenant des sites d'enfouissement qui circulent dans l'eau), l'élimination des eaux usées, le rejet de produits chimiques toxiques, la pollution diffuse provenant des activités agricoles qui induisent une eutrophisation marine, etc. D'autres types de pollution comprennent les déchets marins ou la pollution sonore (en raison d'une augmentation du trafic intense de gros navires) qui peuvent affecter les espèces marines. Par exemple, en raison des activités humaines dans le Golfe de Finlande, une quantité importante de produits chimiques a été rejetée dans l'eau de mer. La présence de contaminants chimiques tels que les PCB (polychlorobiphényles), le DDT (dichloro-diphényl-trichloroéthane), les dioxines, les organotines et les traces de métaux hautement toxiques ont conduit à des conditions d'exposition chronique des organismes marins.

#### *Eutrophisation*

Le phénomène d'eutrophisation (ou surfertilisation) préoccupe fortement les divers détroits européens. L'eutrophisation est causée par un excès de nutriments (phosphore et azote) dans l'eau qui sont utilisés comme fertilisants en agriculture ou qui proviennent des eaux usées rejetées par les usines de traitement des eaux usées. Elle peut conduire à une efflorescence algale, à l'appauvrissement en oxygène et à des pertes de vies dans les eaux de fond, affectant sévèrement la biodiversité de l'écosystème. L'eutrophisation est, par exemple, le principal défi au niveau environnemental auquel le détroit du Kvarken fait face, et elle est une source de préoccupation sérieuse dans le détroit du Golfe de Finlande. Dans le dernier cas, l'eutrophisation est provoquée par des eaux usées provenant des fermes, des municipalités et des industries, du transport et d'autres polluants industriels. Il en résulte un appauvrissement en oxygène du fond marin, si bien qu'il n'y a plus ou presque plus de faune dans de nombreux endroits.

#### *Espèces envahissantes*

L'introduction d'espèces envahissantes est un problème partagé par plusieurs détroits européens. Ce phénomène peut être naturel, mais il est principalement lié aux pressions

exercées par l'Homme. Dans le détroit de Bonifacio par exemple, des ancrages non contrôlés dans des périodes de haute fréquentation détruisent le fond marin et contribuent à la diffusion d'espèces envahissantes. Dans le cas du Golfe de Finlande, les espèces envahissantes représentent une forte menace pour les écosystèmes locaux et la biodiversité en général. Elles ont été introduites par accident ou intentionnellement. C'est le cas de certaines espèces étrangères provenant du lac Baïkal en Sibérie qui ont été introduites intentionnellement dans les environs des lacs du Golfe de Finlande, incluant les espèces de poissons telles que le *Perccottus glenii* et l'amphipode *Gmelinoides fasciatus*. Cet amphipode invasif a supplanté l'amphipode *Gammarus lacustris* dans l'estuaire de la Néva et largement dans le Golfe de Finlande.

### **Pression naturelle**

#### ***Changement climatique***

Le changement climatique est, et restera dans les prochaines années l'une des principales menaces pour les zones côtières, et également pour les détroits. La montée du niveau de la mer affecte d'ores et déjà les caractéristiques sociales et environnementales dans les zones côtières, car les côtes regroupent souvent de hautes densités d'activités humaines telles que l'aquaculture ou les développements portuaires pour la pêche, le transport maritime ou les loisirs. Le développement côtier dans les détroits comprend notamment des ports importants (par ex. Calais et Douvres dans le Détroit du Pas de Calais, ou le détroit de Messine qui compte six ports). Ces infrastructures modifient les courants marins et contribuent à la destruction de l'habitat côtier. De plus, les changements de température de l'eau induits par le climat représentent une source croissante de vulnérabilité pour les écosystèmes marins ; la perturbation des communautés de poissons comme certaines espèces peut aller au-delà de leur tolérance physiologique ou modifier leurs variétés.

## **2.4 Tableau comparatif des détroits**

Le tableau suivant compare les caractéristiques et informations essentielles des détroits.

Tableau 3: Comparaison des caractéristiques essentielles des détroits

		Détroit du Pas de Calais	Détroit de Bonifacio	Détroit de Messine	Détroit de Sicile	Détroit d'Otrante	Golfe de Finlande	Fehmarn Belt	Kvarken
<b>Caractéristiques générales</b>									
Largeur (en km)		32	11	3.2	145	72	80	18	80
Profondeur maximale du détroit (m)		38	100	960	316	n/a	95	20-30	24
Infrastructure notable	Ports	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
	Transport (autres)	Tunnel sous la Manche	Non	- Voies ferrées - Autoroutes	Aéroport	Non	Non	Non	Non
	Autres	Non	Gazoduc en construction	Non	Non	Gazoduc en construction	Finlande : Gazoduc	- Éoliennes - Infrastructure souterraine en construction	Non
<b>Caractéristiques socio-économiques</b>									

	Détroit du Pas de Calais	Détroit de Bonifacio	Détroit de Messine	Détroit de Sicile	Détroit d'Otrante	Golfe de Finlande	Fehmarn Belt	Kvarken
Viellissement de la population	Oui, Les deux rives	Oui, Du côté français	Non	Non	Oui (au moins sur la rive italienne)	Non	Oui, (au moins sur la rive allemande)	Non
Niveau du chômage au-dessus de la moyenne nationale	Angleterre : Non France : Oui	Sardaigne : Oui Corse : Non	Oui	Oui	Oui (au moins sur la rive italienne)	Finlande : Non Estonie : s.o.	Allemagne : non Danemark : oui	Suède : = Finlande : s.o.
Principaux secteurs économiques	- Pêche - Transport - Tourisme	- Tourisme - Transport - Pêche traditionnelle	- Agriculture - Industrie manufacturière - Construction	- Extraction du marbre - Tourisme - Pêche traditionnelle - Agriculture	- Services (y compris le tourisme) - Industrie - Agriculture	Finlande : Transport maritime Tourisme - Agriculture - Production énergétique	- Services	Suède : - Services - Fabrication
Activité de la pêche traditionnelle	-	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Oui
Importantes activités industrielles	Non	Non	Oui	Non	Non (micro-entreprises)	Non, au moins sur la rive finnoise	Éoliennes pour la production d'énergie	Non
<b>Biodiversité et paysage</b>								
Candidature à l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO	Oui, au niveau du détroit	Oui	Oui	Non	Oui, Sur la rive italienne	Non	Oui : Ville de Lübeck	Oui
Éléments notables du paysage	Oui, Les deux rives	Oui	Oui	Oui	Oui, au moins sur la rive italienne	Oui, au moins sur la rive finnoise	Oui	Oui
<b>Biodiversité</b>								
Biodiversité protégée	Oui, sur les deux rives	Oui	Oui	Oui	Oui, au moins sur la rive	Oui, au moins sur la rive	Oui. Sites nationaux et	Oui, au moins sur la

		Détroit du Pas de Calais	Détroit de Bonifacio	Détroit de Messine	Détroit de Sicile	Détroit d'Otrante	Golfe de Finlande	Fehmarn Belt	Kvarken
						italienne	finnoise	européens	rive suédoise
Route migratoire	Pour les oiseaux	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui, au moins sur la rive italienne	Oui	Oui	Oui
	Mammifères marins	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Non	Oui	Oui
<b>Pressions exercées sur l'environnement</b>									
Pressions exercées par l'Homme	Tourisme terrestre	Oui	Oui	Non	Non	Oui	Non	Oui	Non
	Tourisme maritime	Non	Oui	Non	Non	-	Non	Non	Non
	Déchets/pollution de la côte/mer	Oui	Oui	Non	Non	Oui (sur la rive italienne)	Oui (contaminants chimiques)	Oui	Oui
	Autres	- Trafic maritime - Développement côtier	- Trafic maritime - Artificialisation des sols	Artificialisation des sols - Trafic maritime - Surpêche	-	- Artificialisation des sols	- Trafic maritime (risques de collision)	- Trafic maritime - Lien fixe	- Trafic maritime - Surpêche
Pressions naturelles	Espèces envahissantes	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
	Érosion côtière	Oui	Oui	Non	Non	Oui	Non		Non
	Autres	- Climat (augmentation des risques de collision)	-	-	-	-	- Climat (augmentation des risques de collision)	- Climat (augmentation des risques de collision)	- Climat (les nombreux effets du changement climatique) - Stress exercé sur les espèces

## 2.5 Mesures portant sur les principaux défis à relever concernant le milieu naturel : politiques de l'UE et pratiques de gouvernance

Les spécificités des détroits, la vulnérabilité globale de leurs écosystèmes et l'intensité des moteurs appellent à une gestion intégrée de ces problématiques. Comme l'a remarqué l'ESI, « le fort effet frontière associé au caractère maritime de la séparation entre les deux rives ne peut être facilité que par une méthode de gestion transfrontalière. Les détroits forment donc des laboratoires en matière d'intégration et de gouvernance européenne. »<sup>14</sup> Afin d'atteindre une telle intégration, il est nécessaire de faire l'inventaire des politiques de l'U.E. applicables aux détroits, mais également la bonne coopération existante et les pratiques de gouvernance.

Conformément à la loi internationale, les détroits sont principalement considérés dans la perspective de la navigation internationale ; c'est d'ailleurs le cas de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM),<sup>15</sup> dont la partie III traite des « Détroits utilisés pour la navigation internationale ». Quant à la loi européenne, aucune législation traitant spécifiquement des détroits et de leurs spécificités n'existe actuellement. Cependant, un certain nombre de politiques européennes s'appliquent aux détroits et aux développements de projets spécifiques devant être mis en oeuvre dans ces mêmes détroits, et demandent à ce que les problèmes touchant la biodiversité soient pris en compte.

### Directive-cadre sur l'eau (DCE)

La directive-cadre sur l'eau (DCE)<sup>16</sup> est le texte de loi le plus fondamental et le plus complet de la législation européenne sur l'eau et elle demande à ce que toutes les eaux de surface, de fond et côtières<sup>17</sup> atteignent un « bon état » d'ici 2015. La DCE s'applique donc aux détroits au regard des eaux côtières. L'article 4.1 introduit le principe de prévention de toute autre détérioration de l'état. L'on s'attend à ce que l'objectif de « bon état écologique » de l'eau de 2015 puisse soutenir et relever l'état des sites Natura 2000, dont beaucoup dépendent des services délivrés par leur composant aquatique. L'on s'attend également à ce que l'objectif de la DCE ait une forte influence sur l'amélioration de l'état de la nature et de la biodiversité en-dehors des zones désignées.

### Directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin » (DCSMM)

La directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin » (DCSMM)<sup>18</sup> promeut l'intégration du respect de l'environnement dans tous les domaines politiques pertinents. L'objectif global de la DCSMM est, pour les états membres, de prendre les mesures nécessaires afin d'atteindre ou de maintenir un « bon état environnemental » dans le milieu marin d'ici 2020. Les stratégies

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/mk2020\\_consultation/uploaded\\_files/74.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/mk2020_consultation/uploaded_files/74.pdf)

<sup>15</sup> Convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay à la Jamaïque le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994.

<sup>16</sup> Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

<sup>17</sup> DCE L'Article 2(7) définit l'« eau côtière » comme « une eau de surface située en-deçà d'une ligne dont tout point est situé à une distance d'un mille marin au-delà du point le plus proche de la ligne de base servant pour la mesure de la largeur des eaux territoriales et qui s'étendent, dans le cas des cours d'eau, jusqu'à la limite extérieure de l'estuaire, le cas échéant. »

<sup>18</sup> 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).

marines peuvent être développées pour chaque région ou sous-région marine (et le programme des mesures établies), afin d'atteindre les objectifs suivants : (i) protéger et préserver l'environnement marin, prévenir sa détérioration ou, dans la mesure du possible, restaurer les écosystèmes marins dans les zones où ils ont été affectés, et (ii) réduire les pressions exercées (issues des activités humaines) et leurs impacts sur le milieu marin (notamment la biodiversité marine). Ces objectifs doivent être atteints via une approche de gestion des activités humaines basée sur l'écosystème, tout en permettant l'utilisation durable des biens et services marins.

La DCSMM traite de tous les aspects de la biodiversité dans les eaux marines des États Membres européens (excepté les eaux de transition selon la DCE) dans le cadre de la définition du « bon état environnemental » qui est déterminé sur la base de 11 descripteurs qualitatifs énumérés à l'Annexe I (par ex. le descripteur 1 détermine les objectifs de maintien de la biodiversité).

### **Directives « Nature »**

La protection de la nature dans l'U.E. est guidée par les deux directives « Nature », la directive « Oiseaux » 2009/147/CE et la directive « Habitats » 92/43/CEE. Ces directives « Nature » reposent sur deux piliers : la protection des sites et la protection stricte des espèces. La protection des sites consiste à créer un réseau de sites « Natura 2000 ». Ce réseau vise à garantir l'état de conservation favorable de certains habitats et espèces afin d'assurer la préservation de la biodiversité européenne. Les sites Natura 2000 comprennent les zones spéciales de protection pour oiseaux (ZSP) conformément à la directive « Oiseaux » et les zones spéciales de conservation (ZSC) conformément à la directive « Habitats » pour fournir aux animaux, plantes et habitats en voie de disparition une protection accrue.

La Commission européenne a établi des documents d'orientation qui contribueront à implémenter les mesures de conservation fournies par les directives « Nature » pour la gestion des sites Natura 2000 (en particulier l'Article 6 de la directive « Habitats »). Certains de ces documents d'orientation s'appliquent spécialement au milieu marin, tels que les lignes directrices sur la création du réseau Natura 2000 dans l'environnement marin,<sup>19</sup> mais également un document d'orientation sur « la mise en œuvre des directives « Oiseaux » et « Habitats » dans les estuaires et zones côtières, notamment dans le cadre du développement portuaire et des activités de dragage. »<sup>20</sup>

### **Directive sur l'Évaluation de l'impact environnemental (EIE)**

La directive sur l'Évaluation de l'Impact Environnemental (directive EIE)<sup>21</sup> est également un instrument juridique important qui prévient la perturbation de la biodiversité. Elle a introduit une exigence juridique pour réaliser une EIE sur les projets de développement lorsqu'ils sont susceptibles d'entraîner des impacts sur l'environnement. Son principal objectif est d'assurer que les autorités nationales procèdent à un examen systématique de l'activité proposée, et prennent en compte les implications environnementales pertinentes du projet avant de les

<sup>19</sup> Disponible sur : [http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/marine/docs/marine\\_guidelines.pdf](http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/marine/docs/marine_guidelines.pdf)

<sup>20</sup> Disponible sur : <http://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/management/docs/Estuaries-EN.pdf>

<sup>21</sup> Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2009 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, codifiant la Directive 85/337/CEE du 27 juin 1985 et ses trois amendements. Les types de projets pour lesquels une évaluation est requise sont énumérés à l'Annexe I. Les projets nécessitant d'être évalués uniquement dans certaines circonstances sont énumérés à l'Annexe II.

approuver. L'EIE soutient, en tant que tel, les décideurs en contribuant à une prise de décision rationnelle et structurée, et en clarifiant certains des compromis de l'activité proposée.

### **Directive sur l'évaluation environnementale stratégique (EES)**

La directive sur l'évaluation environnementale stratégique (directive EES)<sup>22</sup> est considérée comme un prolongement de la directive EIE, qui va de l'approche individuelle du projet au niveau des programmes et plans publics, en mettant l'accent sur la prise de décision politique mais en n'incluant pas les politiques. En particulier, la directive EES requiert explicitement l'évaluation environnementale dans le cas de plans ou programmes affectant les sites Natura 2000. L'EES fait partie d'un niveau de prise de décision plus ancien et plus stratégique que l'EIE. L'EES est en mesure d'assurer une meilleure évaluation des alternatives et de leurs effets cumulatifs englobant l'ensemble des projets et activités d'un type spécifique et dans une région spécifique.

### **Directive sur la responsabilité environnementale (DRE)**

La directive sur la responsabilité environnementale (DRE)<sup>23</sup> fournit un cadre juridique pour introduire la responsabilité environnementale et le « principe pollueur-payeur » dans les activités commerciales de l'U.E., et couvre les espèces et les habitats naturels protégés par les directives « Oiseaux » et « Habitats ». L'endommagement de la biodiversité n'est pertinent que s'il « a des effets contraires importants sur le fait d'atteindre et de maintenir l'état de conservation favorable de tels habitats ou espèces. » Lorsqu'un opérateur est fiable (ou lorsque l'on s'attend à ce qu'il le soit), il est en charge de prévenir les dommages causés à l'environnement ou de prescrire des mesures de dépollution si des dommages ont eu lieu.

La section suivante présente une vue d'ensemble de la situation au niveau des détroits et décrit les principales interventions qui ont été menées afin de relever les défis et de résoudre les problèmes prioritaires liés à la biodiversité et au milieu naturel.

## **2.6 Recommandations pour de futures actions au niveau du Réseau**

### **2.6.1 Au niveau du Réseau**

L'étude de base a donné lieu à plusieurs recommandations essentielles au niveau du Réseau.

#### **GOUVERNANCE**

- Créer une entité officielle représentant le Réseau qui aurait des responsabilités de représentation au niveau européen et international, et qui serait en mesure de recueillir et de communiquer des voix de chaque détroit et de tous les détroits réunis.

<sup>22</sup> Directive 2001/42/CE, telle que modifiée, du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement

<sup>23</sup> Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux.

- Structurer le fonctionnement d'une telle entité en ce qui concerne le roulement du conseil, la sélection des sujets prioritaires à traiter pour chaque période, l'élection de la Présidence soutenue chaque année (ou période) par un détroit afin de représenter leur propre détroit.
- Créer un Comité des détroits européens composé de députés régionaux élus qui discuteraient des problèmes, tiendraient régulièrement des réunions, élaboreraient des initiatives et demanderaient des fonds de soutien des activités communes (amélioration de la gestion ou des projets).
- Établir des stratégies (à court, moyen et long termes) et des plans d'action associés.
- Identifier les priorités des différents détroits – soumettre les priorités de la Commission européenne dans un document officiel.
- Participer à des consultations pluripartites et à des événements organisés au niveau de l'U.E.

### **RENFORCEMENT DES CAPACITÉS / PARTAGE DES CONNAISSANCES**

- Rassembler des informations et des données socio-économiques et scientifiques environnementales à différentes échelles : locale, régionale et transfrontalière.
- Constituer des bases de données communes ou une base de données commune.
- Rendre les données disponibles aux différents partenaires du Réseau, en les informant sur les approches et outils méthodologiques utilisés pour rassembler de telles données.
- Mettre en place des outils, des processus officiels et des initiatives structurées pour poursuivre le partage des expériences et des connaissances entre les détroits européens.
- Établir des rapports et partager les expériences et les connaissances avec des détroits ne faisant pas partie de l'Union européenne afin de créer des initiatives et d'identifier les préoccupations communes.
- Constituer un réseau d'experts spécialisés dans les problèmes relatifs aux détroits et dans les problèmes transfrontaliers qui soutiendra le Réseau en développant une expertise des préoccupations communes.
- Développer de nouveaux projets de recherche (à cause de l'insuffisance des données) sur les systèmes de biodiversité et sur les effets des pressions exercées sur la biodiversité.

#### **Champs d'action à développer conjointement :**

- Sécurité maritime dans un contexte de trafic accru
- Opportunité de développer de nouveaux services et activités afin de saisir une valeur supplémentaire du transport maritime
- Opportunité à créer

- Impacts et avantages des activités terrestres et du développement des zones côtières et marines

## 2.6.2 Au niveau des Détroits

L'étude de base a donné lieu à plusieurs recommandations clés qui sont génériques au niveau des Détroits.

### GOVERNANCE

- Soulever les questions et les défis relatifs aux autres institutions locales et régionales en charge de thématiques spécifiques (par ex. la sécurité maritime) afin d'établir des stratégies et des actions communes et partagées.
- Garantir l'implication des ONG et des entreprises (particulièrement celles des secteurs clés tels que les compagnies de transbordeurs) dans la gouvernance ; en précisant l'étendue de leurs responsabilités et rôles ; et dans des entreprises précises (par ex. des compagnies de transbordeurs).
- Mettre en place des outils et processus structurés visant à améliorer la communication entre les Détroits.

### CONNAISSANCES

- Développer de nouveaux projets de recherche (en raison de l'insuffisance des données) sur les systèmes de biodiversité et des conséquences des pressions exercées sur la biodiversité.
- Développer des connaissances et une analyse des impacts et opportunités des flux socio-économiques et environnementaux entre les deux rives d'un détroit.
- Resserrer et/ou développer les bonnes relations entre les décideurs, les universités et les chercheurs qui travaillent sur de multiples thématiques (économie, biodiversité et milieu naturel, etc.)

### RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

- Développer une formation au sein des institutions publiques à l'attention des décideurs afin d'accroître leurs capacités et expertise dans des domaines en lien avec l'intégration de la biodiversité sur le développement et la planification du territoire.

### ACTION

- Établir des processus et des outils structurés pour que les partenaires transfrontaliers puissent partager leurs expériences et bonnes pratiques.
- Établir des processus et des outils structurés pour que les partenaires des autres détroits qui ont mené des actions pertinentes en accord avec les défis devant être relevés par un détroit, puissent partager leurs expériences et bonnes pratiques.
- Développer une approche « miroir » en se basant sur les initiatives pertinentes développées sur une rive afin de les développer sur la rive voisine, mettre en oeuvre les outils qui soutiendront une telle approche.

- Analyser l'opportunité et la faisabilité des services ou des offres commerciales créés conjointement au niveau transfrontalier. Les services communs (par exemple dans le secteur du tourisme) sont désormais possibles grâce à de nouvelles infrastructures et de nouveaux réseaux de communication. Cela pourrait permettre de nouvelles opportunités en termes de création d'emploi.
- Développer une approche ascendante afin d'identifier les actions et initiatives qui sont mises en œuvre avec succès par les autorités locales, le secteur privé et les citoyens, et soutenir leur diffusion.
- Promouvoir les emplois et la formation et identifier les opportunités d'emploi en relation avec la gestion intégrée de la biodiversité et du milieu naturel par le biais de partenariats transfrontaliers, par exemple dans les secteurs suivants : transport maritime, tourisme, programmation locale, pêche, agriculture.
- Identifier les opportunités en termes de recettes pour les zones terrestres provenant de l'écotourisme, des parcs éoliens dédiés à l'agriculture.

## 3 Vue d'ensemble de l'étude de base au niveau des détroits

Ce chapitre présente les principales conclusions de l'analyse réalisée au niveau des détroits.

### 3.1 Détroit de Bonifacio

#### 3.1.1 Analyse de la situation au niveau des détroits

##### Contexte socio-économique du Déroit

La situation socio-économique est plutôt similaire pour les deux rives du détroit. Le taux de chômage dans les deux régions est élevé et le PIB est faible. Les chiffres sont notablement plus élevés que ceux observés sur le continent. En dépit du fait que les deux régions semblent souffrir de leur insularité, leur économie dépend fortement de la mer. Le tourisme est le secteur de premier plan. Des activités marines de loisirs telles que la plongée sont nombreuses, et plus généralement, la richesse de la nature et la présence de la mer constituent, dans une large mesure, leur attraction. Aucune des régions ne profite de l'intense circulation maritime du détroit.

##### Importance de la biodiversité et du milieu naturel dans le Déroit

Chaque rive du détroit offre une multitude de paysages variés en raison de la présence de la mer, de la végétation sauvage et préservée, et des constructions traditionnelles bâties par l'Homme. Tous ces paysages ont conduit à des caractérisations complexes. La biodiversité est également riche, et est composée de nombreux habitats et espèces. Certains d'entre eux sont classés en voie de disparition. En tant que témoin de la valeur de la biodiversité locale, le réseau européen Natura 2000 couvre une part importante du détroit. L'on trouve, parmi les espèces protégées, des espèces migratoires : des mammifères tels que le Grand dauphin ; et des oiseaux tels que l'Aigrette garzette.

Les paysages et le milieu naturel sont importants pour l'activité économique locale (tourisme, pêche, transport de personnes) et pour la culture locale. Ils bénéficient d'un certain nombre de programmes de protection et de conservation.

##### Pressions exercées par l'Homme et la nature sur la biodiversité et le milieu naturel

Le trafic maritime intensif dans le détroit représente la plus grande menace pour le milieu naturel. Certains navires traversant le détroit transportent des matières dangereuses qui pourraient avoir des effets catastrophiques si jamais elles étaient rejetées dans la mer. Afin de réduire ce risque et de donner l'exemple, la France et l'Italie ont signé un accord interdisant tout navire appartenant à leur juridiction et transportant des matières dangereuses de traverser le détroit. Les activités relatives au tourisme et aux loisirs constituent d'autres pressions de l'Homme sur l'environnement. L'on trouve parmi ces sources de pression la navigation de plaisance et l'urbanisation. D'autres activités qui ont depuis cessé, telles que des bases

militaires ou des industries continuent d'avoir des effets négatifs (par ex. la pollution des sols ou l'érosion). L'environnement local est également confronté à des pressions naturelles. L'érosion du littoral, les immersions marines et les espèces envahissantes (par exemple, l'algue marine) font partie de ces pressions.

### **Politiques, actions et initiatives contribuant à une gestion intégrée de la biodiversité**

Plusieurs politiques, actions et initiatives s'attaquent particulièrement au problème d'intégration de la biodiversité dans des projets visant à développer la région et ses activités économiques. Des mesures visent principalement à s'occuper des domaines de protection environnementale et de développement durable de la zone.

### **Intégration de la biodiversité et du milieu naturel dans les décisions en matière de planification**

L'objectif des initiatives de coopération est principalement de protéger le milieu naturel et la biodiversité locale. L'Accord Pelagos créant le Sanctuaire des mammifères marins en Méditerranée, l'initiative PIM (petites îles de Méditerranée) et le réseau transfrontalier de parcs naturels ont tous pour objectif de capitaliser les connaissances sur l'environnement local, et de mettre en œuvre des bonnes pratiques. De plus, l'accord Maritime 2013-2017 appelle à l'intégration de la gestion des ressources naturelles dans le développement local.

### **Intégration de la biodiversité et du milieu naturel dans le secteur du tourisme**

Aucun accord particulier traitant directement de l'intégration des ressources marines dans le développement du secteur du tourisme, n'a été identifié. Néanmoins, à cause de l'importance de la nature dans ce secteur économique, l'ensemble des activités contribuant à la création d'une gestion durable des ressources naturelles représentent des actions positives à long terme à l'égard de cet aspect. Plusieurs initiatives ont été menées en Corse afin de sensibiliser le grand public et de réduire l'impact de la navigation de plaisance et du tourisme maritime sur la biodiversité. Le champ d'action relatif au développement du tourisme terrestre est un champ d'action que la Corse et la Sardaigne aimeraient soutenir.

### **Infrastructures durables et transport**

Afin de limiter le risque que des matières dangereuses polluent la mer et les côtes, la France et l'Italie ont adopté un accord en 1993 qui interdit aux navires dépendant de leur juridiction et transportant des matières dangereuses ou nocives de traverser le détroit. Néanmoins, de nombreux navires non-italiens ou enregistrés en France contenant des matières polluantes ou dangereuses continuent à le faire. Cet accord ne les concerne pas. Un accord incluant ces derniers représenterait une amélioration majeure dans la protection des zones maritimes et côtières.

### **Promouvoir la coopération et la gouvernance transfrontalières sur la biodiversité et les problèmes relatifs au milieu naturel**

De nombreux acteurs contribuent à améliorer l'intégration de la biodiversité dans le projet de développement du territoire. Les responsabilités sont réparties entre les acteurs. En s'appuyant sur l'instrument de coopération transfrontalière européen, le groupement européen de coopération territoriale (GECT), une structure a été créée pour représenter, au niveau

international, les intérêts de la zone, et pour améliorer la coopération entre intervenants. La structure porte le nom de « Le GECT – Parc Marin International des Bouches de Bonifacio (PMIBB). »

### **3.1.2 Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ?**

Les interventions mises en œuvre dans le Déroit figurent dans les tableaux suivants :

Tableau 4: Interventions en matière de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Détroit de Bonifacio (1/2)

Activités du détroit	Valeur ajoutée pour les moyens de subsistance locaux			Pressions et impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel		
	Création d'emplois	Création de revenus	Porteur de l'identité et de la culture		Côté italien (Sardaigne)	Côté français (Corse)	Transfrontalier
Transport maritime (traversée)	x	x		Risque d'abordage des bateaux, induisant un risque de rejet de substances dangereuses transportées dans les bateaux	- Législation conforme au Règlement international pour prévenir les abordages en mer	- Législation conforme au Règlement international pour prévenir les abordages en mer	- Interdiction aux bateaux transportant des substances dangereuses de traverser le détroit - Odyssea France Italie Maritime - Projet Ampamed
	x	x		Pollution			
	x	x		<i>Espèces envahissantes</i>			- Réseau Caulerpes
Pêche traditionnelle	x	x	x	Appauvrissement des réserves halieutiques (limité)	- Groupe d'action côtière	- Activités marines durables	- Odyssea France Italie Maritime - Initiative pour les petites îles de Méditerranée. - Projet Ampamed
Agriculture	x	x	x	Déclin de la biodiversité			
Tourisme terrestre / côtier	x	x	x	Développement urbain, artificialisation du territoire, perturbation de l'équilibre naturel, destruction de la végétation au sol	- Soutenir le développement du tourisme terrestre		- Odyssea France Italie Maritime - Réseau transfrontalier de parcs (RETRAPARC)
Tourisme maritime	x	x	x	Pollution Perturbation de l'équilibre naturel		- Life LINDA - Charte des loisirs nautiques en Corse - Initiative « Ports propres et accueillants »	- Odyssea France Italie Maritime - Accord du sanctuaire Pelagos - Initiative pour les petites îles de méditerranée - Réseau transfrontalier de parcs (RETRAPARC) - Projet Ampamed - Développement d'un outil centralisé pour la plongée loisir dans le détroit de Bonifacio

				Espèces envahissantes		- Observatoire de l'environnement de la Corse	- Réseau Caulerpes
--	--	--	--	-----------------------	--	---	--------------------

**Table 5: Interventions en matière de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Détroit de Bonifacio (2/2)**

Activités du détroit	Pressions et impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel		
		Côté italien (Sardaigne)	Côté français (Corse)	Transfrontalier
Aménagement urbain / territorial	Artificialisation du territoire Développement et érosion du littoral, impact sur les écosystèmes côtier et terrestre	-Sassari 20 20 20 (climat)	-Dispositif régional de la trame verte et bleue	
Paysages marins – agencement	Pressions transversales sur l'écosystème marin et côtier.		-Dispositif régional de la trame verte et bleue - Life LINDA	- Odyssea France Italie Maritime - Accord du sanctuaire Pelagos - Initiative pour les petites îles de méditerranée. - Projet Ampamed
Amélioration de la gouvernance entre les acteurs et stratégies conjointes	n/a		- Observatoire de l'environnement de la Corse	- GECT - Odyssea France Italie Maritime - Groupement européen de coopération territoriale (PMIBB) - Accord du sanctuaire Pelagos - Initiative pour les petites îles de méditerranée. Réseau transfrontalier de parcs (RETRAPARC)

### 3.1.3 Principales priorités pour des actions futures

Le PMIBB a identifié certaines actions à mener en priorité :

- Développer ; mettre à jour et partager les connaissances communes et transfrontalières de :
  - la biodiversité et du milieu naturel (par ex. l'intégralité des inventaires en cours) ;
  - les impacts des pressions humaines et naturelles sur la biodiversité et le milieu naturel :
- Soumettre des projets de recherche afin de mieux comprendre les systèmes naturels et leurs fonctions (comment les espèces vivent-elles ensemble ?) dans le cadre du Programme INTERREG, par le biais du GECT en tant que plate-forme juridique (des études menées dans de tels domaines peuvent être coûteuses). Certains sujets pourraient être : les poissons adultes, la localisation des frayères ou des lieux où grandissent les larves et les poissons au stade juvénile.

### 3.1.4 Recommandations pour les actions à venir

#### GOVERNANCE

- Développer un réseau d'acteurs regroupant des institutions publiques, des secteurs privés et des chercheurs spécialisés dans chaque secteur clé.

#### CONNAISSANCES

- S'attaquer aux pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel, et aux impacts associés qui doivent être traités dans des initiatives et des actions.
- Évaluer l'impact naturel de la dispersion de matières dangereuses dans le détroit. Cela pourrait stimuler les actions sur un plan international (par ex. un accord européen).
- Développer les connaissances et l'analyse des flux économiques et sociaux entre les deux rives du détroit. Développer les outils afin de surveiller de tels flux.

#### ACTION

- Promouvoir les emplois et la formation, identifier les opportunités d'emploi en relation avec la gestion intégrée de la biodiversité et du milieu naturel par le biais de partenariats transfrontaliers, par exemple dans les secteurs suivants : transport maritime, tourisme, programmation locale, pêche et agriculture.
- Mettre en exergue et évaluer l'identité culturelle du territoire du détroit, et développer de nouvelles opportunités commerciales en relation avec cette identité, par exemple dans le secteur du tourisme.

- Développer des stratégies et des actions communes pour soutenir le développement du transport durable, en particulier le transport routier de marchandises à partir des ports de navires transbordeurs.
- Développer des actions communes pour gérer constamment l'activité de navigation de plaisance dans le détroit de Bonifacio.
- Établir un service de pilotage commun (en utilisant le GECT en tant qu'entité responsable).
- Reconnaître le Détroit de Bonifacio en tant que « ZMPV (zone maritime particulièrement vulnérable) » au niveau international (grâce au GECT comme entité juridique) afin de pouvoir implémenter des mesures relatives à l'accroissement de la sécurité dans le détroit.
- Travailler sur la mise en œuvre de bonnes pratiques en relation à la gestion des eaux usées et des réservoirs de stockage pour les navires.
- Demander à ce que le Parc Marin des Bouches de Bonifacio figure sur la liste des sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO.
- Assurer la cohérence entre les actions et harmoniser les actions existantes sur les deux rives liées aux flux touristiques.
- Développer le tourisme local axé sur les sentiers de randonnée, la gastronomie et la culture.
- Relever les défis de la pêche professionnelle et développer les pratiques de pêche artisanale et durable, par exemple en travaillant sur les instruments de certification et en formant les pêcheurs.

### **3.1.5 Vers la mise en oeuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA**

Au cours de l'atelier qui s'est tenu à Reggio de Calabre en février 2014, il a été demandé aux partenaires du détroit de Bonifacio d'identifier les bonnes pratiques, développées par d'autres partenaires du Réseau, qu'ils aimeraient mettre en œuvre afin d'atteindre, selon eux, le détroit idéal. La pertinence du transfert de ces bonnes pratiques dans le détroit de Bonifacio est analysée ci-dessous, en prenant en compte les résultats de l'étude de base.

#### **Vers la « Gouvernance commune du Conseil de Kvarken »**

Le Conseil de Kvarken est une association de coopération transfrontalière composée des villes de Vaasa, Kokkola, Seinäjoki et Jakobstad, et les trois Conseils régionaux d'Ostrobothnie en Finlande, le Conseil Régional de Botnie-Occidentale et la ville d'Örnsköldsvik en Suède. Le Conseil de Kvarken fonctionne comme une organisation binationale à but non lucratif. Le Conseil est composé de 6 membres provenant de Finlande et de 6 autres provenant de Suède. Le Conseil de Kvarken a été fondé en 1972 et a réalisé environ 100 projets de coopération différents dans les domaines de l'infrastructure, des communications, du tourisme, de la coopération universitaire, de l'alimentation, du commerce, de l'éducation, de la culture, etc. Le personnel du Conseil est à la fois finnois et suédois. Le conseil est constitué de 6 membres du conseil finnois et de 6 membres du conseil suédois. La Présidence siège tous les deux ans dans la ville de Vaasa ou d'Umeå.

Dans le cas du détroit de Bonifacio, la mise en œuvre du GECT-PMIBB assurera d'ores et déjà une plate-forme de dialogue transfrontalier. Il représentera l'instrument permettant de soutenir les projets de coopération dans le domaine de l'environnement et de la biodiversité, et éventuellement - comme le Conseil de Kvarken le fait déjà - dans d'autres domaines. Les partenaires du GECT-PMIBB pourraient s'appuyer sur les idées du Conseil de Kvarken en ce qui concerne le fonctionnement interne, la gouvernance, les exploitations et les responsabilités. Un représentant de chaque rive pourrait être présent physiquement sur la rive opposée afin d'assurer une bonne communication et une bonne coordination. Il pourrait être pertinent de faire circuler la Présidence entre les deux rives, tous les deux ans.

### **Vers le « développement économique et touristique de la région du Salento »**

L'étude de base a identifié le développement touristique comme secteur d'action prioritaire afin de soutenir à la fois le développement économique et la préservation de la biodiversité. Il serait pertinent de mettre en place un projet soutenu au niveau d'une seule rive ou comme projet transfrontalier qui viserait à accroître le potentiel du tourisme interne, en évaluant à la fois les valeurs culturelles et naturelles. Cela permettra de repositionner le segment traditionnel du tourisme balnéaire et de diversifier les offres touristiques disponibles dans la région. Le tourisme qui devrait être intégré dans la stratégie globale de la zone du Déroit est un tourisme durable qui contribue à la fois à une gestion intégrée de la biodiversité et du milieu naturel, et à une création d'emplois et de revenus dans l'intérieur des terres.

### **Vers « le patrimoine mondial de l'UNESCO par le récit »**

Le fait de figurer sur la liste des sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO peut contribuer à créer de nouvelles opportunités commerciales et ouvrir de nouvelles possibilités de développement. Il est pertinent d'intégrer les populations locales des deux côtés de la frontière maritime dans le projet transfrontalier afin de les sensibiliser aux opportunités émergentes et de développer une culture commune. Être un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO au niveau du Déroit représente une opportunité de développer un tourisme commun, ainsi que des produits et services culturels. Faire en sorte que les populations locales racontent leur histoire pourrait favoriser l'émergence d'idées. Il serait utile de mettre en œuvre au niveau du Déroit l'initiative de prise en compte des résultats de l'étude de base qui a élaboré des recommandations en relation avec la création d'opportunités transfrontalières, l'émergence d'une identité commune, les défis à relever pour créer des emplois et de nouvelles opportunités commerciales.

### **Vers « Une stratégie en matière de mobilité durable »**

La mise en œuvre d'une stratégie en matière de mobilité durable semble être une priorité pour le détroit de Bonifacio puisque les flux de marchandises et de passagers sont importants dans le détroit ainsi qu'à l'intérieur des terres à proximité des principaux ports qui relient la Corse et la Sardaigne. Ils sont importants en termes de densité et d'intensité et en termes d'impacts sur la situation environnementale et socio-économique du déroit. L'accessibilité externe est un atout majeur dans le soutien du développement économique du déroit, et limite les effets négatifs du trafic très dense sur l'environnement. Il serait pertinent de développer des systèmes de transport intermodaux et efficaces dans les régions qui sont situées à proximité des principaux ports afin de limiter les embouteillages et les effets relatifs au trafic très dense. En outre, il serait pertinent d'élaborer et de proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle afin de

réduire les embouteillages. Enfin, des progrès pourraient être réalisés en introduisant une gestion écologique et une exploitation rationnelle des routes.

### **Vers « le Groupe d'intervention en cas d'incidents maritimes MIRG-EU – sapeurs-pompiers transfrontaliers »**

Le MIRG-EU (Groupe d'intervention en cas d'incidents maritimes) regroupe des pompiers hollandais, belges, français et anglais. Ils travaillent à établir un groupe international spécialisé de pompiers possédant l'expertise et les connaissances nécessaires pour réagir efficacement aux incidents maritimes impliquant des navires marchands et bateaux transportant des passagers.

L'occurrence d'incidents maritimes dans le détroit de Bonifacio pourrait avoir des conséquences dramatiques pour l'Homme, ainsi que pour la biodiversité et le milieu naturel. De plus, la probabilité que des incidents maritimes surviennent dans cette région justifie de pouvoir compter sur du personnel spécialisé préparé à intervenir en cas d'incidents. Les pompiers qui travaillent dans le détroit de Bonifacio ne disposent d'aucune expertise pour intervenir sur des incidents maritimes. La première étape de cette initiative pourrait être de procéder à une analyse des risques pouvant survenir dans la région, de mieux savoir quel type de bateaux et d'incidents sont attendus dans la région, et quelles interventions pourraient être pratiquées. En outre, il serait pertinent d'identifier le personnel local qui pourrait être formé pour intervenir directement ou pour assister les forces internationales en cas d'incidents maritimes.

### **Vers le « Projet ODISSEA à Reggio de Calabre »**

Le projet européen ODISSEA a été développé et implémenté à Reggio de Calabre afin d'assurer la certification EMAS (système européen d'audit et de management environnemental) d'un certain nombre de villes et villages qui n'ont pas continué dans cette voie une fois l'autorisation obtenue. Le projet visait à promouvoir la restauration environnementale et la perspective de développement durable le long de l'axe de la côte Tyrrhénienne et d'Aspromonte, comprenant les municipalités de Reggio de Calabre, de Santo Stefano in Aspromonte, Scilla et San Roberto.

Cette initiative peut être pertinente pour le détroit de Bonifacio afin que les villes et villages qui sont situés sur les deux rives du détroit soient impliqués davantage dans la préservation de la biodiversité et du milieu naturel. A ce jour, l'implication des autorités locales est limitée. Elles ne montrent aucune volonté dans le fait d'intégrer la biodiversité et le milieu naturel dans la planification locale et le développement. En effet, elles ont des responsabilités limitées dans la gestion de l'environnement et de la biodiversité en comparaison des autres structures responsables et dédiées (telles que les partenaires du projet Nostra). Un tel projet pourrait soutenir et accroître leur contribution.

### **Vers le « Projet Baltic FLYWAY visant à rendre la migration des oiseaux plus sûre »**

Baltic Flyway est un projet Interreg IV A issu du programme de Fehmarn Belt 2010 - 2013 dans lequel des organisations orientées vers la nature coopèrent afin de créer de meilleures conditions environnementales pour les oiseaux migrants<sup>24</sup>. C'est un bon exemple de coopération transfrontalière.

---

<sup>24</sup> NOSTRA (2013), *Route migratoire en Baltique – Un exemple de bonne pratique de coopération entre les deux rives du détroit de Fehmarn*

Baltic Flyway se concentre sur trois domaines :

- Une coopération transfrontalière entre les stations et les refuges d'oiseaux ;
- Des initiatives de conservation afin de promouvoir les particularités biologiques des oiseaux migrateurs, dans certaines conditions.
- La promotion des activités d'aventure axées sur les oiseaux migrateurs.

**Des emplacements de zones de refuges pour oiseaux ont été mis en place dans la région de Fehmarn Belt qui est couverte par le projet Baltic Flyway, ainsi que quelques stations d'observation d'oiseaux.**

Il serait pertinent de transférer une telle initiative dans le détroit de Bonifacio. Le détroit de Bonifacio est tout d'abord une route migratoire pour différentes espèces d'oiseaux. Comme il a été souligné précédemment, la Corse et la Sardaigne - situées au cœur de la mer Méditerranée - représentent un lieu d'escale privilégié pour les oiseaux migrateurs provenant de l'Afrique subsaharienne. Pour certains d'entre eux, le détroit représente également un lieu où ils peuvent se reproduire. En dépit d'un nombre élevé de lieux naturels protégés (y compris les lieux protégés conformément à la directive « Oiseaux »), les oiseaux migrateurs pourraient être exposés à des pressions lorsqu'ils s'arrêtent dans le détroit de Bonifacio. Néanmoins, aucune initiative traitant spécifiquement des espèces d'oiseaux n'a à ce jour été menée dans le détroit (au niveau d'une seule rive ou en tant qu'action transfrontalière).

En outre, les partenaires NOSTRA du détroit de Bonifacio pourraient tirer avantage de leur niveau élevé de collaboration historique pour mettre en œuvre une telle initiative. Le fait que tous les partenaires des deux rives du détroit aient collaboré permettra de surmonter plus facilement certaines difficultés (barrière de la langue, différents systèmes administratifs). Ce projet pourrait être intégré dans le plan d'actions ou dans le plan de développement transfrontalier du GECT-PIMBB. L'initiative pourrait ensuite profiter de la gouvernance du GECT-PIMBB (réunions régulières, communication régulière, processus de prise de décision) à établir.

De plus, mettre en place une telle initiative permettra de fixer comme objectif la préservation de la biodiversité et le développement du tourisme terrestre ou côtier, afin de réduire les pressions exercées sur les écosystèmes marins par le tourisme.

Enfin, les meilleures conditions de réussite semblent être rassemblées au niveau du détroit pour garantir la mise en œuvre d'une initiative portant sur une migration des oiseaux plus sûre.

## 3.2 Détroit du Pas de Calais

### 3.2.1 Analyse de la situation au niveau des détroits

Le Détroit du Pas de Calais est une région géographique qui allie des villes, de grandes infrastructures (principalement des ports et le tunnel sous la Manche), et des zones naturelles remarquables.

#### Contexte socio-économique du Détroit

Les secteurs de l'agriculture, du tourisme (principalement le tourisme sur la nature) et de la pêche sont les sources principales locales de revenu et d'emplois ; tous les secteurs économiques reposent sur la sauvegarde de services écosystémiques de bonne qualité et de la biodiversité. Les transports maritimes et terrestres représentent des activités importantes en termes de volumes de marchandises et de passagers transportés et de flux. Néanmoins, ces activités ne contribuent pas fortement à la valeur locale. La désindustrialisation, principalement dans le Pas-de-Calais, est responsable de l'importante crise sociale, environnementale et urbaine. Le Détroit est caractérisé par un phénomène de dénuement et par le problème du vieillissement de la population (principalement dans le Kent).

### **Importance de la biodiversité et du milieu naturel dans le Détroit**

Le détroit compte une biodiversité importante et un environnement naturel de grande valeur. Il est une route migratoire pour oiseaux, poissons et mammifères marins et fournit des lieux de ponte et de nidification pour la faune marine. L'étape d'identification des espèces rares et en voie de disparition est terminée (le livre rouge des données du Kent et la liste rouge du Nord – Pas-de-Calais). Il existe un réseau dense de zones protégées qui bénéficient de cette protection conformément aux appellations européennes, nationales et/ou régionales. En outre, des initiatives sont prises sur les rives anglaise et française afin d'accroître le nombre et l'étendue des zones protégées. Par exemple, sur la rive anglaise, le Kent Biodiversity Action Plan (le Plan d'actions Biodiversité du Kent) a contribué à la réalisation d'environ 30 plans d'actions Habitat et à l'augmentation du nombre d'hectares protégés. Le fait de définir des zones supplémentaires en Biodiversity Opportunity Areas (BOA – zones propices à la biodiversité) contribue à cibler la restauration et la conservation de la biodiversité. En France, un instrument économique permet d'acquérir des zones naturelles sensibles (la taxe d'aménagement du territoire). Les zones acquises sont ensuite reprises dans le Code de l'urbanisme et sont assujetties à des régulations strictes (estimées à environ 4287 ha). Il convient enfin de souligner que le paysage terrestre et le paysage marin contribuent à l'identité culturelle des habitants du Kent et du Pas-de-Calais.

Il existe de plus en plus d'initiatives visant à développer les connaissances et à contrôler la biodiversité dans le secteur, en particulier des programmes de recherche transfrontaliers (par ex. CHARM (CHannel integrated Approach for marine Resource Management [approche intégrée de la gestion des ressources marines]), CRESH (Céphalopodes : Recrutement Et Suivi des Habitats des pré-recrues de la Manche), PANACHE (Protected Area Network Accross the CHannel Ecosystem [Mise en réseau des aires marines protégées de l'espace Manche]).

### **Pressions exercées par l'Homme et la nature sur la biodiversité et le milieu naturel**

Les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel proviennent du transport maritime, des industries, de la pêche et du tourisme. La densification/l'artificialisation du sol dues à l'expansion des zones urbaines et des activités économiques créent également des pressions. L'on s'attend à ce que les pressions s'intensifient à l'avenir à cause du développement intense du trafic et des flux commerciaux dans le Détroit du Pas de Calais. Les impacts associés sont la pollution de l'air, la déplétion du stock de poissons, et l'introduction d'espèces envahissantes. Il existe également un risque élevé de collisions de bateaux, et de rejet de substances dangereuses transportées par les cargos traversant le détroit. Des législations anglaises et françaises en vue de prévenir ce risque exigent que le Règlement international pour prévenir les abordages en mer soit respecté. Le changement climatique, la montée du niveau de la mer, l'érosion côtière ainsi que les espèces envahissantes constituent

des pressions naturelles. Quelques projets de recherche ont été menés pour évaluer spécifiquement les effets des pressions exercées par l'Homme et la nature sur la biodiversité et les écosystèmes dans le détroit (par ex. MEMO (Mnemiopsis leidyi: Ecology Modelling and Observation [Mnemiopsis leidyi : Modélisation et observation écologique], DIESE (Détermination d'indicateurs environnementaux pertinents : une stratégie pour l'Europe)).

### **Politiques, actions et initiatives contribuant à une gestion intégrée de la biodiversité**

Différentes politiques, actions et initiatives s'attaquent particulièrement au problème d'intégration de la biodiversité dans le projet de développement du territoire et dans le développement d'activités économiques dans la région. Des interventions ont principalement été menées dans les secteurs : du transport maritime et terrestre, de la pêche et du tourisme, mais également dans le domaine de l'urbanisme et dans l'agriculture.

#### **Intégration de la biodiversité et du milieu naturel dans les décisions en matière de planification**

De plus, des cadres publics ont été mis en place pour contribuer à la préservation de la biodiversité, tels que la trame bleue et verte régionale en France. La préservation de la biodiversité est, dans le cadre de ce plan, prise en compte dans les **décisions en matière de planification**. Au Royaume-Uni, le cadre de la politique nationale de planification vise à préserver la biodiversité et le milieu naturel et local. Les actions prises dans le développement et la restauration des trames vertes participent à l'intégration de la biodiversité dans les décisions en matière de planification (par ex. la stratégie de la trame verte dans le district de Douvres, la trame bleue et verte régionale). L'objectif de l'Evaluation des caractéristiques du paysage marin (Seascape Character Assessment – SCA) est de fournir des informations qui seront utiles à la planification spatiale maritime dans le Détroit du Pas de Calais.

#### **Intégration de la biodiversité et du milieu naturel dans le secteur de la pêche et de la gestion des ressources marines vivantes**

La politique commune de la pêche a été mise en place en 2003 du côté anglais et du côté français afin de promouvoir une gestion durable des ressources halieutiques tout en respectant les impératifs des activités de pêche. Le projet de recherche CRESH a analysé les stocks de poissons dans la Manche et a fourni des recommandations aux pêcheurs et à leurs partenaires en matière de gestion durable des céphalopodes. Le projet CHARM visait à développer et diffuser les connaissances sur la gestion durable des ressources marines vivantes parmi les intervenants.

#### **Intégration de la biodiversité et du milieu naturel dans le secteur de l'agriculture**

L'étude n'a pas trouvé d'actions spécifiques dans le secteur agricole visant à intégrer la biodiversité dans le Kent. Deux initiatives principales ont été implémentées du côté français : le Programme de maintien de l'agriculture dans les zones humides dans le Bassin Artois-Picardie et la Protection et le développement des terres agricoles et naturelles et des milieux semi-naturels.

#### **Intégration de la biodiversité et du milieu naturel dans le secteur du tourisme**

Plusieurs initiatives ont été développées d'un côté ou de l'autre afin de développer le tourisme durable dans des zones sensibles ou protégées (par ex. application de la Charte Européenne

pour le Tourisme Durable dans les parcs naturels régionaux de France, Initiative de préservation et de valorisation des routes rurales en créant des sentiers de promenade et de randonnées). Du côté anglais, le Kent soutient le développement d'activités durables dans les entreprises et la trame bleue et verte tend à intégrer des défis environnementaux dans le secteur de la navigation de plaisance.

Il est pertinent de noter que de nombreuses initiatives transfrontalières ont été menées ces dernières années afin d'agir en faveur du tourisme durable : le projet CAST (Chambers Active for Sustainable Tourism [réseau européen de CCI actives sur le tourisme durable]) qui met l'accent sur les zones côtières, et le Programme de tourisme durable qui visait à relier le parc naturel régional des caps et marais d'Opale au Kent Downs AONB (Espace de beauté naturelle et exceptionnelle du Kent).

### **Intégration de la biodiversité et du milieu naturel dans le secteur du transport**

Les ports et les entreprises de transport mettent au point des initiatives qui évoluent vers une gestion durable des activités de transport. Les projets de recherche transfrontaliers ont été menés afin de promouvoir la coopération entre les acteurs (autorités portuaires), et de promouvoir la connexion ferroviaire et en général un réseau de transport durable et plus efficace (i.e. le projet Connect2Compete [NDT : le projet Connect2Compete a pour objectif de renforcer la compétitivité et l'accessibilité des ports et de leur hinterland par le développement de modes de transport plus durables], le projet FLIP (Fostering Long-term Initiatives for Ports [Favoriser les initiatives à long terme pour les ports]) et le projet PATCH (Ports Adapting to CHange [Adaptation des ports au changement])).

### **Promouvoir la coopération et la gouvernance transfrontalières sur la biodiversité et les problèmes relatifs au milieu naturel**

De nombreux acteurs contribuent à améliorer l'intégration de la biodiversité dans les projets de développement territorial. Les responsabilités sont réparties entre les acteurs. Nous notons qu'il n'existe aucun organe, français ou anglais, qui coordonne les actions dans ce domaine.

Parmi les initiatives qui tendent à renforcer la coopération transfrontalière, des projets de recherche fondés par le fonds européen permettent **une coopération transfrontalière pour développer les connaissances sur la vie marine** et sur l'évolution de son état en termes de qualité et de quantité en raison des pressions exercées par l'Homme et la nature (i.e. les projets CRESH, DIESE, CHARM et MEMO). Le projet PANACHE est en train de développer une approche plus rigoureuse et plus cohérente de la gestion, grâce à la surveillance et à l'implication des intervenants sur les zones marines protégées de la Manche.

Certains projets de recherche sont disposés à promouvoir une coopération et une gouvernance durables et transfrontalières entre les ports (entre des ports de petite et moyenne taille) qui bordent la Manche (i.e. projets PATCH et Connect2Compete) et les communautés locales (i.e. projet FLIP).

### **3.2.2 Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ?**

Les interventions mises en œuvre dans le Déroit figurent dans les tableaux suivants :

Tableau 6: Interventions en termes de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Détroit du Pas de Calais(1/2)

Activités du détroit	Valeur ajoutée pour les moyens de subsistance locaux			Pressions et impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel		
	Création d'emplois	Création de revenus	Porteur de l'identité et de la culture		Du côté anglais	Du côté français	Transfrontalier
Transport maritime	x	x		Risque d'abordage des bateaux, induisant un risque de rejet de substances dangereuses transportées dans les bateaux	- Législation conforme au Règlement international pour prévenir les abordages en mer	- Législation conforme au Règlement international pour prévenir les abordages en mer	- Dispositif de séparation du trafic (DST) / Service d'information pour la navigation dans le détroit
				Espèces envahissantes			-Projet de recherche MEMO
				Pollution de l'air			
				Autre pollution et pressions	-Développement durable du fret par John Shirley International Freight Forwarders Ltd - Gestion intégrée de la biodiversité et de l'environnement naturel dans les ports	- Gestion intégrée de la biodiversité et de l'environnement naturel dans les ports	
Transport terrestre	x	x		Tout type de pression / transversal			-Connect2Complete -Eurotunnel
Services portuaires	x	x	x	Tout type de pression / transversal			-FLIP -PATCH -Connect2Complete
Pêche	x	x	x	Appauvrissement des réserves halieutiques	- Politique de pêche commune	- Politique de pêche commune	Projet de recherche CRESH
Agriculture	x	x	x	Déclin de la biodiversité Déclin des zones agricoles		- Convention pour conserver l'agriculture dans les zones humides du bassin Artois-Picardie - Protection et développement des zones semi-naturelles agricoles et naturelles	

Tourisme terrestre et côtier	x	x	x	Développement urbain, artificialisation du territoire, perturbation de l'équilibre naturel, destruction de la végétation au sol		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Charte européenne du tourisme durable</li> <li>- Plan départemental d'itinéraires de promenades et randonnées départementales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Programme de « tourisme durable »</li> <li>- CAST (Actions côtières sur le tourisme durable)</li> </ul>
Tourisme maritime			x	Perturbation de l'équilibre naturel, espèces envahissantes, pollution	-Initiative Green Blue (secteur de la plaisance)		

**Table 7: Interventions en termes de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Déroit du Pas de Calais(2/2)**

	Risques et pressions, impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel		
		Du côté anglais	Du côté français	Transfrontalier
Aménagement urbain / territorial	Artificialisation du territoire Développement côtier, érosion côtière, impact sur les écosystèmes marins	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Cadre réglementaire de la politique nationale</li> <li>- Green Infrastructure Strategy du district de Douvres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Dispositif régional de la trame verte et bleue</li> <li>-Taxe sur l'agencement des sols</li> </ul>	
Agencement maritime		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Évaluation des caractéristiques des paysages marins</li> </ul>		
Amélioration de la gouvernance entre les acteurs et stratégies conjointes			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Réseau des acteurs de l'information naturaliste en Nord – Pas-de-Calais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-FLIP (ports et communautés locales)</li> <li>- PATCH (ports)</li> <li>- CAST (Actions côtières sur le tourisme durable)</li> <li>- Autres projets transfrontaliers</li> </ul>

### 3.2.3 Recommandations pour les actions à venir

#### GOUVERNANCE

- Mettre en place une structure unique qui pourrait représenter le Détroit du Pas de Calais aux niveaux européen et national.
- Clarifier la gouvernance en charge de la prise de décisions sur les problématiques associées à la biodiversité et de la mise en œuvre d'actions de manière à définir la portée des responsabilités et des activités et d'éviter les chevauchements.
- Développer un réseau d'acteurs regroupant les institutions publiques, les secteurs privés, et les chercheurs spécialisés dans un secteur clé : par ex. développer un réseau similaire au Réseau des acteurs de l'information naturaliste (RAIN) dans le Kent.

#### CONNAISSANCES

- Développer, mettre à jour et partager des connaissances communes et transfrontalières :
  - la biodiversité et le milieu naturel (par ex. l'intégralité des inventaires en cours)
  - Les impacts des pressions humaines et naturelles sur la biodiversité et le milieu naturel :
- S'attaquer aux pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel, et aux impacts associés dont les initiatives et actions n'ont pas pour objectif de s'occuper.

#### ACTION

- Partager l'expérience et les bonnes pratiques entre partenaires transfrontaliers lorsqu'il existe un manque d'action dans un secteur spécifique d'une rive du détroit.
- Développer des actions et des initiatives qui relèveraient le défi commun sur la pollution de l'air générée par le trafic.
- La problématique de la pollution de l'air due à la congestion et au trafic maritime très dense doit être traitée en priorité à l'aide d'une action transfrontalière.
- Dans le Kent, une action s'attaque à l'intégration des défis sur la biodiversité dans le secteur agricole.
- Créer des opportunités d'emploi grâce au développement d'opportunités commerciales transfrontalières (produits communs et offre commune) afin de gérer le dénuement économique.
- Mettre en place une stratégie commune pour évaluer et réduire l'impact des infrastructures de transport dans le détroit.

### **3.2.4 Vers la mise en œuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA**

Au cours de l'atelier qui s'est tenu à Reggio de Calabre en février 2014, il a été demandé aux partenaires du réseau NOSTRA d'identifier les bonnes pratiques développées par d'autres partenaires du Réseau qu'ils aimeraient mettre en œuvre afin d'atteindre, selon eux, le détroit idéal. La pertinence du transfert de ces bonnes pratiques dans le Détroit du Pas de Calais est analysée ci-dessous, en prenant en compte les résultats de l'étude de base.

#### **Vers les « Journées du Fehmarn Belt »**

Les Journées du Fehmarn Belt ont pour but de créer des connexions entre les deux rives du détroit. Pendant une durée limitée (3 jours en 2014), elles fournissent une plate-forme destinée aux intervenants du détroit pour qu'ils puissent échanger leurs idées et leurs expériences, discuter d'une collaboration transfrontalière et identifier de nouvelles opportunités pour soutenir l'émergence de la région du détroit.

Cet événement semble réalisable et il semble pertinent de le transférer dans le Détroit du Pas de Calais. L'étroite collaboration qui existe déjà entre le Kent et le Pas-de-Calais représentera un facteur essentiel de réussite pour permettre la mise en œuvre de cette initiative. De plus, un événement de ce genre pourrait permettre l'émergence de nouvelles opportunités et solutions transfrontalières dans le domaine du tourisme, de le dénuement économique et du marché du travail, ainsi que dans le domaine des transports et de la logistique.

Le Fehmarnbelt Business Council (Conseil commercial du Fehmarn Belt) coordonne cet événement dans le détroit de Fehmarn Belt. Il représente environ 400 000 entreprises qui mènent des activités transfrontalières. Dans le cas du Détroit du Pas de Calais, une telle organisation commerciale n'existe pas. La première étape pour proposer un tel événement consisterait à identifier les meilleurs points de contact pour le gouvernement et les administrations qui pourraient coordonner l'événement et sensibiliser les acteurs commerciaux, les chercheurs, les experts et les décideurs publics sur le fait qu'ils doivent travailler ensemble sur les problèmes transfrontaliers et contribuer à l'émergence de solutions innovantes orientées vers un Détroit du Pas de Calais dynamique et de plus en plus intégré.

#### **Vers le « GECT-PIMBB »**

Un accord conjoint a été récemment adopté entre le Kent et le Pas-de-Calais. Il permet de mettre en œuvre des travaux communs dans différents domaines, tels que le tourisme, le sport, l'art et la culture. Néanmoins, il n'existe aucune structure transfrontalière en charge des défis relatifs à la biodiversité et au milieu naturel. Il est recommandé au Détroit du Pas de Calais de procéder à la création d'un GECT puisque cet instrument permettrait de déterminer une structure unique en charge de gouverner le territoire au niveau du territoire, par le biais de responsabilités et obligations précises, de règles de fonctionnement et de gouvernance, d'un processus de prise de décisions et d'un processus de communication. Il assurerait une meilleure coordination dans le travail entre les deux rives, dans le cas de la détermination d'une stratégie et de plans d'action, et de la mise en œuvre d'actions.

#### **Vers la « Gulf of Finland year » (année du Golfe de Finlande)**

Gulf of Finland Year 2014 est un projet réunissant des experts estoniens, russes et finnois qui a créé pour la première fois l'opportunité d'analyser en détail le statut écologique du Golfe de Finlande.

L'étude de base a montré qu'un grand nombre d'acteurs sont impliqués dans la recherche et le développement des connaissances en vue de développer les connaissances sur le statut écologique et environnemental du Déroit du Pas de Calais dans un contexte où le nombre de pressions exercées par l'Homme et la nature augmente. Cependant, il peut s'avérer difficile de déterminer un bon contact afin de collecter des informations. De plus, il n'existe aucune vue globale de l'état écologique au niveau du Déroit du Pas de Calais. Dans ce contexte, la mise en œuvre d'une initiative telle que la « Gulf of Finland year » dans le Déroit du Pas de Calais serait extrêmement utile pour combler le manque de connaissances existant. La première étape consisterait à créer un réseau d'experts ayant travaillé sur des projets de recherches (projets nationaux ou transfrontaliers).

### **Vers « le patrimoine mondial de l'UNESCO par le récit »**

En s'appuyant sur les résultats de l'étude de base, il semble pertinent de mettre en œuvre une initiative similaire au « patrimoine mondial de l'UNESCO par le récit » dans le Déroit du Pas de Calais. Les principales raisons sont :

- La région dispose d'un patrimoine historique et culturel fort. Le Déroit du Pas de Calais possède une forte identité culturelle. Le patrimoine culturel commun (Défense et invasion) constitue une référence importante dans le paysage culturel.
- Le Conseil Général du Pas-de-Calais et le Kent County Council sont d'ores et déjà engagés dans un processus de préservation et d'amélioration du patrimoine naturel et culturel du Déroit du Pas de Calais. Le projet prévoit de proposer conjointement la classification du déroit sur la liste des sites classés au patrimoine naturel mondial de l'UNESCO.
- Une telle initiative soutiendra le travail en cours en identifiant et en évaluant les caractéristiques essentielles de la région.
- Une telle initiative soutiendrait les objectifs de création de nouvelles opportunités commerciales communes dans le secteur du tourisme au niveau local et transfrontalier.

## **3.3 Fehmarn Belt**

### **3.3.1 Analyse de la situation au niveau des déroits**

#### **Contexte socio-économique du Déroit**

Les deux rives du déroit de Fehmarn Belt sont plutôt des régions rurales. En Allemagne, environ 67% de l'intégralité des terres sont dédiés à l'agriculture, et certaines sont utilisées à plusieurs fins, y compris comme parc éolien et pour l'agritourisme. De plus, le déroit de Fehmarn Belt est un point d'accès essentiel pour le transport de passagers et de marchandises entre la Scandinavie et l'Europe du Nord puisqu'il connecte deux grandes villes situées dans l'hinterland : Hambourg du côté allemand et Copenhague du côté danois. Il représente l'une des

principales voies de navigation entre la mer Baltique via le Grand Belt et l'Atlantique qui permettent à de gros porte-conteneurs et pétroliers qui ne peuvent naviguer que dans des eaux profondes, de circuler. Pour le moment, le projet en cours concernant la construction d'un tunnel visant à connecter les deux rives et qui aurait pour but de remplacer la liaison de transbordeurs actuelle entre Puttgarden et Rødbyhavn accélérera le transport entre Copenhague et Hambourg. Ce changement aura des conséquences dramatiques sur le développement des deux rives du détroit sur le long terme.

### **Importance de la biodiversité et du milieu naturel dans le Détroit**

Fehmarn Belt est un détroit de 35 mètres de profondeur dont environ 70% de l'eau sont brassés entre la mer du Nord et la mer Baltique, ce qui le rend très important au regard du déplacement et de l'échange de variétés d'espèces marines. La présence de récifs fournit des valeurs écologiques essentielles au milieu marin local. La mer Baltique est dans l'ensemble une route migratoire importante, en particulier pour les oiseaux d'eau, les oies et les échassiers faisant leur nid dans la toundra arctique. Le Fehmarn Belt est une région particulièrement importante pour de nombreux oiseaux terrestres et d'eau protégés et vulnérables. Les oiseaux hivernants tels que les eiders et autres canards plongeurs se comptent par milliers dans les mois d'hiver, et de nombreux oiseaux migrateurs traversent le Fehmarn Belt. Il existe pour cette région de nombreuses zones considérées comme sites Natura 2000 et réglementées conformément aux directives européennes «Oiseaux » et « Habitat ». L'on peut trouver également quelques réserves naturelles sur les deux rives du détroit.

### **Pressions exercées par l'Homme et la nature sur la biodiversité et le milieu naturel**

Les activités humaines telles que le traitement des eaux usées domestiques, l'agriculture, l'industrie, le trafic et la production énergétique exercent également des pressions sur la biodiversité et les écosystèmes dans le détroit. Les biotopes marins de la côte allemande sont principalement menacés par l'eutrophisation et d'autres formes de pollution (en particulier la pollution par les hydrocarbures). Ces pollutions sont principalement causées par le trafic maritime intensif dans le détroit qui, selon une estimation, représenterait 35 000 à 40 000 navires par an. Cependant, on s'attend à ce que ce nombre augmente de 47% d'ici 2030, voire plus selon d'autres études (entre 80 000 et 100 000 navires par an sont attendus d'ici 2030). Le transport maritime génère également des rejets de gaz d'échappement, d'eaux usées et de détritiques, d'eaux de cale, de peinture anticorrosive, de matières dangereuses, d'eaux de ballast, des dégazages criminels ou des déversements d'hydrocarbures accidentels.

De plus, l'extraction de sable et de gravier, et le déversement de déblais de dragage peuvent également détériorer la vie marine dans les régions concernées. La pêche conduit principalement au massacre de canards de mer et de mammifères marins lors de prises accidentelles, en particulier en cas de pêche au filet. Depuis que l'utilisation de chaluts de fond pour la pêche est interdite par la loi dans les eaux côtières jusqu'à trois milles marins de la ligne de base, la plupart des communautés benthiques sensibles peuvent être considérées comme espèces protégées de ce genre de perturbation.

### **Politiques, actions et initiatives contribuant à une gestion intégrée de la biodiversité**

L'Allemagne et le Danemark disposent d'une tradition établie de longue date en matière de coopération politique. L'Allemagne du Nord et le Danemark ont particulièrement été suffisamment proches par le passé pour être en mesure de laisser une trace concrète sur le

Fehmarn Belt. Un des résultats de cette proximité est que les danois et les allemands sont remarquablement doués en langues : selon les statistiques nationales, 58% des danois parlent l'allemand<sup>25</sup>.

Il existe de nombreuses structures en matière de coopération transfrontalière dans la région du Fehmarn Belt ; le Fehmarn Belt a bénéficié du soutien du programme européen Interreg (Axe A : coopération transfrontalière). Cela a permis de développer de nombreux programmes différents comme « Destination Fehmarnbelt » ou le STRING corridor.

### **3.3.2 Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ?**

Les interventions menées dans le Déroit figurent dans les tableaux suivants :

---

<sup>25</sup> Eurobaromètre spécial n°243 (2006), [Les européens et leurs langues – Trois des langues les plus connues](#)

Tableau 8: Interventions en termes de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Fehmarn Belt (1/2)

Activités du détroit	Valeur ajoutée pour les moyens de subsistance locaux			Pressions et impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel		
	Création d'emplois	Création de revenus	Porteur de l'identité et de la culture		Côté allemand	Côté danois	Transfrontalier
Transport maritime	x	x		Risque d'abordage des bateaux, induisant un risque de rejet de substances dangereuses transportées dans les bateaux	- Législation conforme au Règlement international pour prévenir les abordages en mer	- Législation conforme au Règlement international pour prévenir les abordages en mer	- Mise en place d'un système de suivi des bateaux
				Espèces envahissantes			
				Pollution de l'air / de l'eau			PRIVÉ : - des ferries plus écologiques : objectif ferries à émission zéro
				Tout type de pressions / Transversal			- Programme d'action danois pour l'environnement aquatique (APEA) - STRING Corridor - Création de passages pour les animaux lors de la construction de la liaison fixe
Transport terrestre	x	x		Tout type de pression / transversal			- STRING Corridor
Production énergétique (éoliennes)	x	x		Tout type de pression / transversal			
Pêche	x	x	x	Appauvrissement des réserves halieutiques			- Programme d'action danois pour l'environnement aquatique (APEA)
Agriculture	x	x	x	Réduction de la biodiversité			
Tourisme terrestre et côtier	x	x	X	Développement urbain, artificialisation du territoire, perturbation de l'équilibre naturel, destruction de la végétation au sol			
Tourisme maritime	x	x		Perturbation de l'équilibre naturel			- Programme d'action danois pour l'environnement aquatique (APEA)



### 3.3.3 Recommandations pour les actions à venir

#### GOUVERNANCE

- Incorporer le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) dans la région du Fehmarn Belt. Le GECT est un instrument de coopération au niveau communautaire, qui a été introduit en 2007 en tant que partie de la réforme de la politique régionale pour la période 2007-2013.
- Rationaliser le nombre des diverses structures de coopération. Il existe un trop grand nombre de structures de coopération transfrontalière dans la région du Fehmarn Belt, ce qui conduit à une concurrence malvenue entre ces structures.

#### CONNAISSANCES

- Il est nécessaire d'accroître le partage de connaissances en se basant sur la coopération des deux rives du détroit. Les informations relatives à la biodiversité régionale sont particulièrement pauvres, et la capacité de recherche sur les deux rives est très limitée et cela se reflète dans le nombre de biologistes/d'écologistes participant au travail de développement régional.
- Davantage d'efforts seraient nécessaires pour étudier de manière systématique les causes variées de stress qui impactent la biodiversité et les écosystèmes dans la région. Pour le moment, une seule étude complète à cet égard existe/a été achevée, et est une évaluation de l'impact environnemental utilisée pour évaluer les impacts des deux plans de construction du lien fixe.

#### ACTION

- Le souci d'une durabilité à long terme en ce qui concerne l'utilisation durable des ressources de la biodiversité doit être intégré aux plans de développement régionaux sur les deux rives du détroit, car de nombreuses activités économiques locales reposent sur des écosystèmes sains.
- Il est nécessaire de renforcer la biodiversité et les mesures de conservation naturelle dans les deux régions, ce qui peut également contribuer à la création d'emplois « environnement et développement durable » et améliorer les moyens d'existences locaux (via les services culturels et de régulation fournis par l'écosystème).

### 3.3.4 Vers la mise en œuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA

Au cours de l'atelier qui s'est tenu à Reggio de Calabre en février 2014, il a été demandé aux partenaires NOSTRA d'identifier les bonnes pratiques développées par d'autres partenaires du Réseau qu'ils aimeraient mettre en œuvre afin d'atteindre, selon eux, le détroit idéal.

Cependant, les partenaires du Fehmarn Belt n'ont pas communiqué les bonnes pratiques qu'ils avaient choisies.

## 3.4 Détroit du Golfe de Finlande

### 3.4.1 Analyse de la situation au niveau des détroits

Le Golfe de Finlande est une zone géographique qui allie villes, infrastructures importantes (principalement les ports) et sites naturels remarquables.

#### Contexte socio-économique du Détroit

Le Golfe de Finlande est considéré comme l'une des zones maritimes les plus denses jamais exploitées au monde. Plus de sept millions de traversées sont réalisées chaque année (principalement des traversées aller-retour) entre Tallinn et Helsinki (Projet HTTransPlan [plan de transport entre Helsinki et Tallinn], 2012). Les volumes transportés croissants sont liés à l'interaction croissante entre les régions en termes de tourisme, d'activités commerciales, de migration, de travail transfrontalier, d'études et de toutes sortes d'interactions sociales. L'interaction économique transfrontalière entre les régions de Tallinn-Harju et Helsinki-Uusimaa croît, principalement dans les secteurs suivants : le commerce de biens et services, les activités transfrontalières des entreprises, le transport, le tourisme et le travail transfrontalier (Laakso et al, 2013). Le travail transfrontalier a considérablement augmenté ces 10 dernières années, particulièrement via la participation des travailleurs estoniens aux marchés du travail d'Helsinki-Uusimaa. Laakso et al. (2013) a estimé que la part des gains provenant de Helsinki-Uusimaa vers l'Estonie a causé une augmentation nette de 200 à 300 millions d'euros de valeur ajoutée en Estonie présentant des effets directs et indirects. Le commerce et la production transfrontaliers ont également augmenté avec rapidité au cours des 10 dernières années. Ils ont principalement été influencés par les entreprises manufacturières finlandaises qui ont délocalisé leurs usines en Estonie. En 2010, environ 440 filiales finlandaises fonctionnaient en Estonie, et dégageaient un chiffre d'affaires de 3900 millions d'euros. Le nombre de personnes employées par les entreprises finlandaises représente environ 5% de l'emploi total en Estonie.

#### Importance de la biodiversité et du milieu naturel dans le Détroit

La mer Baltique est une mer jeune en termes géologiques. La différenciation des espèces n'a pas eu le temps de se faire. L'eau saumâtre fixe également les limites de l'adaptation des espèces : elle est trop salée pour les espèces d'eau douce, et pas assez salée pour les espèces marines. Il n'existe que quelques espèces spécifiquement adaptées à la vie en eaux saumâtres. Le Golfe de Finlande s'étend le long de la principale route migratoire des oiseaux arctiques. Il existe de nombreux sites nationaux de conservation dans le Golfe de Finlande, la plupart font partie du réseau européen Natura 2000. L'ensemble des sites de conservation situés dans le Golfe font partie du réseau des Sites protégés de la mer Baltique. Dans cette région, les espèces envahissantes introduites accidentellement via les eaux de ballast des navires, ou intentionnellement, représentent la menace principale pour la biodiversité et les écosystèmes locaux en général.

#### Pressions exercées par l'Homme et la nature sur la biodiversité et le milieu naturel

La mer Baltique fait partie des mers les plus polluées du monde. Cela s'explique en partie par son manque de profondeur, son faible volume d'eau et le faible brassage d'eaux. De plus, les activités humaines telles que le traitement des eaux usées, l'agriculture, l'industrie, le trafic, et la production énergétique exercent également d'importantes pressions sur l'écosystème marin déjà vulnérable. Dans le Golfe de Finlande, le transport d'hydrocarbures représente plus de

50% du transport maritime total, ce qui exerce des pressions sur le milieu naturel en termes de risques accrus de déversement de pétrole, de pollution de l'eau et du nombre d'espèces envahissantes présentes dans l'eau. De plus, d'autres activités humaines provoquant la présence de contaminants chimiques tels que les PCB (polychlorobiphényles), le DDT (dichloro-diphényl-trichloroéthane), les dioxines, les organotines et les traces de métaux hautement toxiques ont conduit à des conditions d'exposition chronique des organismes marins.

### **Politiques, actions et initiatives contribuant à une gestion intégrée de la biodiversité**

En Finlande, il est déterminé sur le plan national que les conseils régionaux, tels que le Conseil régional d'Uusimaa, sont responsables de l'élaboration de plans de développement pour leurs propres régions et ce en coopération avec les municipalités et d'autres acteurs publics et privés. La planification soignée de l'utilisation des terres, et la localisation géographique des communautés et activités est un élément essentiel dans la fourniture de niveaux de vie élevés, d'une fonctionnalité de l'environnement physique, ainsi que dans le développement durable. Les plans régionaux d'utilisation des terres définissent essentiellement les zones réservées au développement, désignées zones vertes, et les infrastructures vitales y compris les routes de transport et les services municipaux. Ils délimitent et labellisent également de manière spécifique certains sites ayant une importance particulière pour diverses raisons, y compris les sites appartenant au réseau Natura 2000, les eskers et d'autres présentant des réserves de précieuses eaux souterraines et d'autres paysages culturels importants. Des plans régionaux d'utilisation des terres visent à créer et préserver des milieux de vie favorables tout en encourageant le développement durable de manière écologique, économique, sociale et culturelle.

En termes de bonnes pratiques dans le détroit du Golfe de Finlande, il existe plusieurs projets louables qui valent d'être mentionnés, par ex. l'Année du Golfe de Finlande 2014, qui est un **projet conjoint composé d'experts estoniens, russes et finnois**, qui a créé la première opportunité d'**analyser en détail le statut écologique du Golfe de Finlande**, et TOPCONS, qui est un **projet de coopération finno-russe** qui développera **des outils spatiaux innovants destinés à la planification régionale et à l'invocation sur le long terme des zones maritimes**. Ces derniers aideront la société dans la poursuite des valeurs marines et de la consolidation durable des activités humaines.

Enfin, il est important de noter que les deux rives du Golfe de Finlande font face à une restructuration des organes administratifs à court terme qui peut également avoir des effets sur les mesures et actions à prendre en ce qui concerne la gestion et la protection de la biodiversité régionale dans le futur.

#### **3.4.2 Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ?**

Les interventions menées dans le Détroit figurent dans les tableaux suivants :

Tableau 10: Interventions en termes de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Détroit du Golfe de Finlande (1/2)

Activités du détroit	Valeur ajoutée pour les moyens de subsistance locaux			Risques et pressions, impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel		
	Création d'emplois	Création de revenus	Porteur de l'identité et de la culture		Côté finnois	Côté estonien	Transfrontalier
Transport maritime	x	x		Risque d'abordage des bateaux, induisant un risque de rejet de substances dangereuses transportées dans les bateaux			-Transport sur le golfe
				Espèces envahissantes			
				Pollution de l'air / de l'eau			- Navigation maritime propre en mer (CLEANSHIP)
				Tout type de pression / transversal			- Navigation maritime propre en mer (CLEANSHIP) - PENTA - Transport sur le golfe - Golfe de Finlande 2014
Transport terrestre				Tout type de pression / transversal			
Pêche	x	X		Appauvrissement des réserves halieutiques			- Golfe de Finlande 2014
Agriculture				Réduction de la biodiversité			
Production énergétique	x	X		Pollution de l'air / de l'eau			PRIVÉ : - Conformément à la réglementation du gazoduc NordStream
Tourisme terrestre et côtier	x	x	X	Développement urbain, artificialisation du territoire, perturbation de l'équilibre naturel, destruction de la végétation au sol	- Agencement territorial régional - Directives de tourisme durable naturel - Direction des musées de Finlande		
Tourisme maritime	x	x	x	Perturbation de l'équilibre naturel	- Agencement territorial régional - Directives de tourisme durable naturel - Direction des musées de Finlande		

**Table 11: Interventions en termes de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Déroit du Golfe de Finlande (2/2)**

	Risques et pressions, impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel		
		Côté finnois	Côté estonien	Transfrontalier
Aménagement urbain / territorial	Artificialisation du territoire Développement côtier, érosion côtière, impact sur les écosystèmes marins	- Agencement territorial régional		
Agencement maritime				- Navigation maritime propre en mer (CLEANSHIP) - PENTA - Transport sur le golfe - TOPCONS - Golfe de Finlande 2014
Amélioration de la gouvernance entre les acteurs et stratégies conjointes				- Convention autour de l'évaluation de l'impact environnemental dans un contexte transfrontalier

### 3.4.3 Recommandations pour les actions à venir

#### GOVERNANCE

- Bien que les différents projets transfrontaliers aient été développés entre la Finlande et l'Estonie, il est clairement nécessaire d'améliorer les actions et initiatives transfrontalières au niveau des organisations gouvernementales afin d'identifier les actions uniformisées pour réagir à l'augmentation des pressions environnementales exercées sur la biodiversité et de traiter certains problèmes communs de gestion du milieu marin. La solution à cela pourrait être la création d'un **Groupement européen de coopération territoriale (GECT)** entre les deux autorités régionales sur les deux rives du détroit. En ce sens, une convention GECT doit être créée pour définir le nom et le siège, le territoire, ainsi que l'objectif et les tâches du GECT. Le GECT pourrait se consacrer, dans le Golfe de Finlande, à la gestion et la mise en œuvre des programmes de coopération territoriale ou de projets co-financés par la Communauté grâce au Fonds européen de développement régional (FEDER), au Fonds social européen (FSE) et/ou au Fonds de cohésion.
- La structure de gouvernance actuelle du conseil régional d'Uusimaa en Finlande est très décentralisée, ce qui a donné lieu à une expertise et une main d'œuvre très dispersées pour pouvoir s'attaquer à certains problèmes très techniques et complexes, tels que la planification de l'espace maritime intégrée. Le conseil peut améliorer cet aspect en créant des groupes de travail spécifiques afin de permettre aux experts appropriés de faire part de leur contribution d'une manière plus efficace.
- En Estonie, en raison de sa faible superficie, de nombreuses autorités régionales ne disposent pas d'experts techniques à même de traiter les problématiques marines et environnementales. Cependant, étant donné que la planification de l'espace maritime est plutôt un problème transfrontalier, la région Tarju peut profiter fortement du développement d'un nombre plus important de projets conjoints avec la région Uusimaa qui visent la planification spatiale maritime. Une fois encore, le **GECT** semble être la meilleure solution.

#### CONNAISSANCES

- Un manque de données dans la zone marine protégée est principalement dû au fait que l'Estonie n'en est qu'aux balbutiements de la planification spatiale des zones maritimes, avec uniquement deux pilotes en cours dans les comtés de Hiiu et Pärnu. De plus, de nombreuses statistiques et de nombreux pronostics, tels que les sites Natura 2000 sont uniquement faits à l'échelle nationale parce que l'Estonie est un trop petit pays. Il est donc nécessaire d'effectuer davantage de travaux de recherche du côté estonien afin d'améliorer sa base de données.
- Encourager le partage des connaissances entre les deux rives du Golfe en développant, en mettant à jour et en partageant des connaissances communes et transfrontalières sur : la biodiversité marine et l'environnement. De plus, les deux autorités régionales peuvent envisager

le co-financement d'un nouveau portail web qui peut être utilisé comme centre de connaissances pour le stockage de données collectées à partir des deux rives du détroit sur un nombre de sujets tels que les inventaires environnementaux et les inventaires sur la biodiversité.

- Encourager le partage des connaissances, non seulement entre l'Estonie et la Finlande, mais également avec d'autres pays situés autour de la mer Baltique, par ex. le détroit du Kvarken. Cela permettra de renforcer les capacités de recherches sur l'évaluation des impacts sur la biodiversité à la fois en Estonie et en Finlande, et de générer les connaissances pour faire face aux pressions humaines et naturelles croissantes exercées sur la biodiversité et les écosystèmes de la région.

## **ACTION**

- Gestion maritime. Les deux régions, conjointement avec la Russie, peuvent envisager développer un corridor logistique commun similaire au corridor logistique scandinave dans le détroit du Kvarken qui gère les itinéraires de transport et de logistiques entre la Finlande, l'Estonie et la Russie. Cela permettrait d'améliorer l'infrastructure dans les secteurs et ports logistiques et de conduire à des itinéraires de transport routier plus courts, à un très bon accès aux moyens de transport intermodal (l'utilisation de multiples formes de transport de fret et passagers) et des solutions de manutention modernes.
- Conservation naturelle. En termes de protection des oiseaux migrateurs, le Golfe de Finlande peut apprendre de la brillante expérience du projet Baltic Flyway dans le Fehmarn Belt, et engager des organisations davantage orientées vers la nature des deux rives du Golfe pour créer de meilleures conditions environnementales pour les oiseaux migrateurs. Le domaine d'action doit, en particulier, mettre l'accent sur : (1) une coopération transfrontalière entre les stations et les refuges pour oiseaux ; (2) des initiatives de conservation pour promouvoir les particularités biologiques dans des conditions précises en ce qui concerne les oiseaux migrateurs ; (3) la promotion des activités d'aventure en mettant l'accent sur les oiseaux migrateurs.
- Infrastructures de transport. Bien que l'établissement d'un lien fixe entre Helsinki et Tallinn soit envisagé, il n'est pas recommandé pour deux principales raisons : (1) la construction d'un lien fixe le plus long au monde dans le détroit est très onéreuse ; (2) cette construction aurait des impacts très lourds sur l'environnement marin et côtier, et rendrait son avenir très incertain.

### **3.4.4 Vers la mise en œuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA**

Au cours de l'atelier qui s'est tenu à Reggio de Calabre en février 2014, il a été demandé aux partenaires NOSTRA d'identifier les bonnes pratiques développées par d'autres partenaires du Réseau qu'ils aimeraient mettre en œuvre afin d'atteindre, selon eux, le détroit idéal. Les partenaires du Golfe de Finlande ont choisi quatre bonnes pratiques.

**Vers une « planification spatiale maritime et du paysage marin »**

L'« Évaluation des caractéristiques des paysages marins » (Seascape Character Assessment – SCA) pilote que le Kent County Council a entreprise pour informer la planification spatiale maritime dans le Détroit du Pas de Calais représente en effet une initiative intéressante. Une telle initiative suit les principes de la Convention européenne du paysage (CEP) qui confirme l'importance du « paysage marin ». Les objectifs de la CEP sont de « *promouvoir la protection, la gestion et la planification du paysage, et d'organiser la coopération européenne sur les questions liées au paysage terrestre* ».

Parmi les nombreux résultats qu'elle fournit, la SCA peut être utilisée comme instrument de planification de l'espace maritime. La SCA peut contribuer aux exigences de la directive-cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) (par exemple en atteignant le bon état environnemental dans les mers d'Europe d'ici 2020).

Dans le contexte du Golfe de Finlande, la SCA pourrait contribuer à atteindre un bon état environnemental de la zone et pourrait résulter en un cadre spatial de prise de décision qui supportera dans une large mesure les actions de coordination. De plus, la SCA fournira une évaluation de la sensibilité afin de comprendre combien un paysage marin peut être vulnérable ou dans quelle mesure il peut résister au changement. Les informations contenues dans une SCA peuvent fournir des éléments de base compréhensifs pour évaluer la sensibilité au changement. Elles permettront de gérer la région et de mettre au point des projets futurs, en gardant à l'esprit que la construction de voies logistiques est la meilleure des choses à faire.

#### **Vers le « Projet FLYWAY pour sécuriser la migration des oiseaux dans le Fehmarn »**

Le partenaire de la région d'Uusimaa a semblé être intéressé par la mise en œuvre d'une initiative similaire au « Projet FLYWAY pour sécuriser la migration des oiseaux dans le Fehmarn ». Il est logique de mettre en place une telle initiative étant donné que le Golfe de Finlande se situe sur la principale route migratoire des oiseaux arctiques. Une telle initiative pourrait soutenir la mise en œuvre des stations de surveillance et d'observation et de sensibiliser à l'état écologique de la région. De plus, cela permettrait de promouvoir le tourisme naturel.

Une telle initiative serait davantage couronnée de succès si elle était soutenue en tant qu'action de coopération transfrontalière.

#### **Vers « le Corridor logistique scandinave de Kvarken »**

Le Corridor logistique scandinave est une voie de transport et de logistique reliant la Norvège, la Suède et la Finlande. Il a été conçu pour raccourcir les voies de transport routier, pour développer un excellent accès au transport intermodal (l'utilisation de différentes formes de transport de fret et de passages) et pour moderniser les solutions de manutention. Dans le cadre d'une zone maritime très exploitée qui présente une augmentation des volumes de transport de marchandises et une augmentation du flux de passagers, ainsi qu'une interaction économique transfrontalière accrue entre les régions de Tallinn-Harju et Helsinki-Uusimaa (essentiellement due aux secteurs suivants : commerce de biens et services, activités transfrontalières des entreprises), la mise en œuvre d'un corridor logistique dans le Golfe de Finlande pourrait profiter aux domaines socio-économiques et environnementaux.

#### **Vers le « lien fixe du Fehmarn Belt »**

Étant donné que le trafic entre les deux rives est très dense, la construction d'un tunnel immergé, y compris à la fois des connexions ferroviaires et routières, pourrait permettre de réduire les risques d'incidents maritimes, d'améliorer la logistique et le commerce, et de supporter les flux de travailleurs. Cette alternative serait pertinente pour le transport maritime et aérien entre les deux rives. La mise en œuvre d'une telle initiative implique une coopération et une collaboration transfrontalières fortes. Il serait pertinent d'établir une structure de gouvernance officielle au niveau du détroit (tel que mentionné précédemment, en créant un GECT) afin de supporter conjointement cette initiative.

## **3.5 Le détroit du Kvarken**

### **3.5.1 Analyse de la situation au niveau des détroits**

Le détroit du Kvarken est une région géographique qui allie des villes, de grandes infrastructures (principalement des ports et le tunnel sous la Manche), et des zones naturelles remarquables.

#### **Contexte socio-économique du Détroit**

Le détroit du Kvarken est une région stratégiquement importante pour le transport maritime au nord de la Mer de Botnie. La plupart des produits forestiers et miniers produits dans le nord de la Suède et de la Finlande sont transportés par bateau vers le reste de l'Europe en passant par l'étroit détroit du Kvarken entre Vassa et Umeå. De plus, il représente la seule ligne de transport dans le région de la Botnie à transporter également des passagers dans le détroit, pour des raisons touristiques, familiales ou professionnelles. Ces traits spécifiques du détroit ont contribué à l'élaboration des caractéristiques socio-économiques dans la région du Kvarken qui est dominée par les secteurs des services sociaux et manufacturiers. Ces derniers sont les domaines qui emploient le plus dans la région, ce qui représente respectivement (SE/FI) 73/63% et 32/30%. Une très faible part de la population (3/6% - SE/FI) est employée dans le secteur de l'agriculture et de la pêche.

#### **Importance de la biodiversité et du milieu naturel dans le Détroit**

En plus du trafic maritime très dense, le détroit du Kvarken est également renommé pour sa valeur paysagère unique en termes de soulèvement de terrain provoqué par la dépression créée par la dernière ère glaciaire. C'est également la raison pour laquelle Kvarken est sélectionné pour faire partie de la liste des sites classés au patrimoine culturel mondial de l'UNESCO. Conjointement avec les caractéristiques topographiques du manque de profondeur de la mer de Botnie, la surface et la profondeur de la mer diminuent lentement et davantage de terres sont en train de se créer sur la côte. Ce phénomène a une valeur essentielle pour l'étude de la formation d'écosystèmes marins et côtiers dans la région. Dans le cadre de la convention HELCOM (NDT : Le sigle « HELCOM » (ou « Helcom ») désigne la Commission qui gère la Convention d'Helsinki, visant la protection de l'Environnement pour la zone de la mer Baltique, associant les pays baltes dans cet objectif. Helcom est une association de 9 pays en plus de l'U.E.) et grâce au financement de la Commission européenne, différents projets ont été développés pour étudier la biodiversité et les écosystèmes marins et côtiers spécifiques dans le détroit, notamment les projets EcoChange, SUPERB, SeaGIS et FLISIK. Différents intervenants sont impliqués dans ces projets, notamment des universités, des instituts de recherche et des organes administratifs régionaux de différents pays en vue d'étudier ensemble la biodiversité et les écosystèmes dans le mer Baltique, de chercher des solutions pour gérer les défis et

pressions imposés au milieu naturel, et encourager le partage des connaissances dans différents pays de la région de Botnie. De nombreux réseaux officiels entre gouvernements régionaux, tels que le réseau NOSTRA, ont été également créés pour assurer un partage efficace des connaissances et la conservation de la biodiversité dans la région.

### **Pressions exercées par l'Homme et la nature sur la biodiversité et le milieu naturel**

Les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel proviennent du transport maritime, des activités agricoles et industrielles terrestres, et les rejets d'eaux usées urbaines directement dans la mer. Ces activités rejettent des polluants de l'air et de l'eau qui ont déjà des effets importants sur la biodiversité et l'écosystème. Il est par exemple strictement interdit par la législation européenne de consommer du saumon pêché dans la Baie de Botnie en raison de la forte concentration en composants chimiques appelés dioxines que l'on retrouve dans le poisson. En outre, le transport maritime présente non seulement un risque élevé de déversement d'hydrocarbures qui pourraient contaminer l'eau de la mer, mais également d'espèces envahissantes qui sont présentes dans les eaux de ballast des navires. Ces dernières pourraient avoir de lourds impacts sur les espèces endémiques de la région, et provoquer le déclin de certaines espèces de poissons et d'oiseaux. De plus, le changement climatique représente une autre pression naturelle importante. Ses effets peuvent d'ores et déjà être observés dans les écosystèmes marins en mer Baltique. Le projet EcoChange a été lancé en ce sens avec pour objectif d'aider à mieux comprendre la manière dont les espèces et écosystèmes marins peuvent réagir aux changements de température et d'étudier les stratégies de gestion et d'adaptation qui peuvent permettre aux écosystèmes de s'adapter au changement climatique.

### **Politiques, actions et initiatives contribuant à une gestion intégrée de la biodiversité**

La gouvernance inter-gouvernementale a été correctement développée par le biais des nombreux programmes de coopération officiels entre les autorités régionales des deux pays, par ex. la création du **Conseil de Kvarken**. La conservation de la biodiversité dans le détroit est principalement assujettie à la mise en œuvre des directives européennes « Habitats » et « Oiseaux » qui se reflètent également dans le respect de la création de sites protégés Natura 2000. En outre, dans la zone de la mer Baltique, l'initiative politique la plus importante est la signature de la **convention sur la protection du milieu marin de la zone de la mer Baltique** en 1992 (Convention d'Helsinki), qui est une convention internationale incluant différentes mesures de prévention et d'élimination de la pollution de la mer Baltique. La Convention définit une Commission de protection des milieux marins dans la zone de la mer Baltique (HELCOM) qui a pour responsabilité d'implémenter la Convention, de faire des recommandations aux Parties, de définir des critères et des objectifs de contrôle de la pollution et de promouvoir des actions supplémentaires en termes de coopération avec les organes gouvernementaux respectifs des Parties. Les Parties entreprennent de mettre en place des mesures pour maintenir des capacités adéquates et pour répondre aux incidents de pollution afin d'éliminer ou de minimiser les conséquences de ces incidents, et de soumettre régulièrement des rapports à la commission HELCOM, et d'informer le grand public des mesures prises en accord avec la Convention. Ces initiatives de conservation ont déjà été incorporées dans des politiques et législations nationales en Suède. Par exemple, en Suède, des dispositions spécifiques concernant la protection des espèces animales et végétales sont reprises dans le Chapitre 8 du Code de l'environnement suédois (SFS 1998:808) et dans l'Ordonnance sur la protection des

espèces (SFS 2007:845). Le Conseil d'Administration du comté représente l'unique organe de gouvernance en charge de la gouvernance du milieu marin. La législation finnoise sur l'environnement est principalement couverte par la loi sur l'eau (587/2011) ; Statsrådets förordning om vattenhushållningsärenden (1560/2011); la loi sur la protection environnementale (86/2000); le Décret de protection environnementale (169/2000); Havsskyddslag (1415/1994); la loi sur la conservation de la nature (1096/1996) et la loi sur l'utilisation des sols et la construction (132/1999). La gouvernance du milieu marin en Finlande est divisée entre deux autorités : ELY-keskus et Metsähallitus. Ces dernières reçoivent des recommandations de la part de l'Institut finlandais de recherches sur le gibier et la pêche (FGFRI).

### **3.5.2 Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ?**

Les interventions menées dans le Déroit figurent dans le tableau suivant :

Table 12: Interventions en termes de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Détroit de Kvarken

Activités du détroit	Valeur ajoutée pour les moyens de subsistance locaux			Risques et pressions, impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel		
	Création d'emplois	Création de revenus	Porteur de l'identité et de la culture		Ostrobotnie (Finlande)	Västerbotten (Suède)	Transfrontalier
Transport maritime (passage et traversée)	x	X		Risque d'abordage des bateaux, induisant un risque de rejet de substances dangereuses transportées dans les bateaux			- NLC CORRIDOR - Liaison multimodale du Kvarken
				Tout type de pression / transversal			
Pêche traditionnelle	x	x	X	Appauvrissement des réserves halieutiques (limité)			
Agriculture	x	X		Pollution de l'eau de mer liée au déversement des nutriments			
Tourisme terrestre et côtier	x	x		Développement urbain, artificialisation du territoire, perturbation de l'équilibre naturel, destruction de la végétation au sol		- Soutenir le développement du tourisme terrestre	- Odyssea France Italie Maritime - Réseau transfrontalier de parcs (RETRAPARC)
Agencement urbain / territorial				Artificialisation du territoire Développement côtier, érosion côtière, impact sur les écosystèmes marins	- Agencement des sols régi par la loi sur la protection de l'environnement (2000)	- Programmes d'actions spécifiques pour les espèces menacées d'extinction (AGP)	
Amélioration de la gouvernance entre les acteurs et stratégies conjointes					- Conseil du Kvarken - Ambassadeurs du patrimoine mondial	- Ambassadeurs du patrimoine mondial	- De nombreux projets sont développés dans le cadre de la convention HELCOM et de programmes de développement régionaux de l'Union Européenne, tels que le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) ou le programme européen INTERREG
Recherches sur la biodiversité et sur la conservation des ressources marines						- Projet SUPERB - Projet SeaGIS - Projet FLISIK	- Le conseil du Kvarken collabore sur de nombreux projets interrégionaux

### 3.5.3 Recommandations pour les actions à venir

#### GOVERNANCE

- Centralisation vs. décentralisation. Les structures de gouvernance opposées sur les deux rives du détroit peuvent permettre aux autorités régionales des deux pays d'apprendre de l'une et de l'autre. Le conseil régional d'Ostrobotnie en Finlande peut, par exemple, envisager l'intégration d'un processus de prise de décisions centralisé d'un certain niveau dans sa structure de gouvernance décentralisée actuelle. Cela permettrait à la gouvernance régionale d'être de plus en plus en mesure de gérer certains problèmes techniques qui émergent de la gestion marine et côtière. Au contraire, le conseil d'administration du comté de la région de Västerbotten peut également apprendre de la Finlande en ce qui concerne la décentralisation de la structure de gouvernance en vue d'améliorer son efficacité au quotidien et permettre aux dirigeants de se focaliser sur des décisions importantes.
- Soutenir l'implication du secteur privé : la gouvernance actuelle de la région du Kvarken est principalement assujettie aux organes publics. Cependant, l'intégration de la biodiversité marine et de l'écosystème marin pourrait être plus efficace si les autorités régionales pouvaient modifier la gouvernance afin de promouvoir les synergies des intérêts publics et privés, et de permettre aux secteurs privés de reconnaître la valeur essentielle de la biodiversité marine et de l'écosystème marin dans le cadre d'une durabilité commerciale à long terme, et de prendre leurs responsabilités en ce qui concerne leurs décisions portant sur la gestion interne de leur entreprise au niveau social et environnemental.

#### CONNAISSANCES / RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

- Améliorer le renforcement des capacités : La nécessité d'améliorer le renforcement des capacités est prévue pour équilibrer le partage de connaissances entre la Suède et la Finlande. En outre, il se peut que l'autorité régionale finnoise envisage le fait qu'il faille recruter davantage d'experts techniques afin de renforcer sa capacité à développer dans la région des stratégies de gestion côtière et marine plus intégrées.
- Réaliser des études spécifiques au bassin : des études spécifiques au bassin sont nécessaires. La mer Baltique possède un gradient de salinité du nord au sud, en raison du manque d'afflux d'eau salée et d'un important afflux d'eau douce au nord. Il existe également de nombreux bassins et radiers différents dont les conditions de vie varient en mer Baltique. Elle ne peut donc pas être considérée comme une masse d'eau uniforme.
- Développer l'échange de connaissances entre les chercheurs universitaires (provenant des universités locales) et les fonctionnaires régionaux du gouvernement : en plus des projets de collaboration gouvernementaux dans le cadre de la convention HELCOM, un échange de connaissances plus fréquent entre des chercheurs universitaires (provenant des universités locales) et des fonctionnaires régionaux du

gouvernement pourrait permettre de renforcer les connaissances scientifiques en ce qui concerne la valeur écologique de la biodiversité et d'identifier les options rentables en vue de s'attaquer au changement climatique dans la région.

## **ACTION**

- Du côté finnois, une collaboration intergouvernementale renforcée serait nécessaire pour générer des actions collectives afin de réagir aux problèmes de gestion côtière, y compris la conservation de la biodiversité et la gestion des réserves naturelles.
- Du côté suédois, des actions peuvent être prises pour permettre une prise de décisions plus décentralisée afin de réagir plus rapidement aux problèmes environnementaux émergeant dans la région.
- Les autorités gouvernementales devraient développer des plans d'actions et des orientations pour aider les secteurs commerciaux à mieux comprendre l'indépendance de leur entreprise avec la biodiversité marine et les écosystèmes marins, et les avantages que la biodiversité peut apporter aux entreprises, et encourager les entreprises à intégrer la valeur de la biodiversité dans leur prise de décisions en matière de gestion et dans le respect environnemental. Il se peut que le gouvernement local doive fournir davantage d'efforts dans l'identification de nouvelles opportunités d'emploi associées à la biodiversité et aux écosystèmes afin de développer des solutions bénéfiques à tous pour encourager à la fois la croissance économique et la conservation de la biodiversité dans la région du Kvarken.
- Il est nécessaire de constituer une base de données commune sur la biodiversité marine dans le détroit du Kvarken.

### **3.5.4 Vers la mise en œuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA**

Au cours de l'atelier qui s'est tenu à Reggio de Calabre en février 2014, il a été demandé aux partenaires NOSTRA d'identifier les bonnes pratiques développées par d'autres partenaires du Réseau qu'ils aimeraient mettre en œuvre afin d'atteindre, selon eux, le détroit idéal. Cependant, les partenaires du détroit du Kvarken n'ont pas communiqué les bonnes pratiques qu'ils avaient choisies.

## **3.6 Détroit d'Otrante**

### **3.6.1 Analyse de la situation au niveau des détroits**

#### **Contexte socio-économique du Détroit**

Les principales caractéristiques économiques de la province sont des entreprises de taille généralement modeste, et la domination des services et industries. Même si l'agriculture ne semble pas être l'un des principaux secteurs économiques, elle occupe un rôle transversal. Les activités touristiques peuvent être en partie mises en corrélation avec le paysage agricole traditionnel. L'agritourisme se développe également très rapidement dans la région grâce au

soutien des organes publics locaux et régionaux. Les activités de pêche sont principalement traditionnelles.

La région est marquée par un taux de chômage élevé. Il est presque 10 points supérieur à celui du reste de l'Italie. Ce problème touche particulièrement les jeunes.

### **Importance de la biodiversité et du milieu naturel dans le Déroit**

Le territoire compte plusieurs réserves naturelles régionales, nationales et européennes qui abritent une grande diversité d'espèces et d'habitats. Les zones terrestres protégées représentent 5% du territoire de la province (16 654 ha). Les zones marines protégées représentent 14 702 ha. Le milieu naturel est largement présent dans les pratiques traditionnelles et dans le patrimoine culturel de la province. Les ports traditionnels qui parsèment la côte et le « sagra », coutume ayant lieu tout au long de l'année, en sont la preuve.

### **Pressions exercées par l'Homme et la nature sur la biodiversité et le milieu naturel**

Il se peut que les principales activités humaines exerçant des pressions sur l'environnement soient le tourisme et la production de déchets. La présence d'infrastructures directement responsables de la couverture végétale artificielle peut également avoir un impact raisonnable. De nombreuses bases militaires sont particulièrement présentes dans la province de Lecce.

Cette zone est également confrontée à l'érosion naturelle due aux vents violents. L'on doit trouver des réponses à cette pression naturelle exercée sur l'environnement local en s'engageant au niveau régional, national ou transnational.

### **Politiques, actions et initiatives contribuant à une gestion intégrée de la biodiversité**

#### **Les initiatives européennes couvrant la rive italienne**

Différentes politiques s'avèrent pertinentes concernant la gestion et la protection des ressources naturelles. L'objectif des politiques locales, nationales et européennes est de réduire l'impact des activités humaines, et de développer dans la mesure du possible des stratégies durables pour le développement local. La directive-cadre Stratégie pour le milieu marin est une initiative de l'U.E. et elle permet de réconcilier le principe de gestion durable des ressources halieutiques aux impératifs socio-économiques et territoriaux des activités de pêche. Le réseau européen Natura 2000 protège les espèces d'intérêt communautaire. La zone est riche en espèces d'oiseaux migrateurs, certains d'entre eux sont protégés par ce réseau européen. De manière beaucoup plus large, la stratégie européenne pour les régions adriatiques et ioniennes est de promouvoir la prospérité économique et sociale de la région en la rendant plus attractive, plus concurrente et plus connectée. Cette stratégie est fondée sur le développement marin, sur l'accessibilité, et le développement économique durable.

Il manque des autorités compétentes capables de prendre des décisions lorsque des dommages causés à l'environnement se produisent dans les eaux internationales.

#### **Initiatives transfrontalières en charge du développement économique**

L'instrument d'aide de pré-adhésion en Adriatique a fonctionné de 2007 à 2013, et a été conçu pour faciliter la coopération entre la Grèce, l'Italie, la Slovénie, l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine et la Croatie. Il représente le prolongement du programme INTERREG qui comprenait des

éléments spécifiques à la coopération de l'Italie et de l'Albanie. L'instrument de coopération internationale dans la région pour la période à venir est en discussion. Les objectifs devraient être les mêmes : « renforcer durablement les capacités de développement dans la région adriatique ».

### **Initiatives locales destinées au développement durable et à la protection du milieu naturel**

Plusieurs initiatives montrent l'intérêt local pour la protection du milieu naturel. La nature des régions s'illustre fortement dans l'identité locale et les pratiques traditionnelles, et semble désormais également être une source de développement économique et de bien-être. La présence de plusieurs parcs régionaux et nationaux permet à la fois de protéger les espèces locales et de valoriser le capital naturel par l'industrie du tourisme. L'identification des besoins en termes d'innovation dans le domaine agricole, basée sur des pratiques durables, montre également un profond désir d'améliorer le développement économique de la région en intégrant et en respectant les caractéristiques naturelles. Il est intéressant de noter que les ressources marines reçoivent une attention toute particulière au regard de leur protection et de l'évaluation de leur potentiel économique. Des institutions sont en charge de l'observation et de la protection du milieu naturel. L'Observatoire de la faune et le Centre de récupération de la faune sauvage collectent des données, alors que l'Agence régionale pour les activités forestières et d'irrigation est en charge de la gestion des ressources en eau et de la protection des zones sensibles contre les incendies.

### **La gouvernance**

Il y a une grande variété d'acteurs impliqués dans les questions liées au milieu naturel et à la biodiversité en Italie, avec une grande distribution des compétences entre eux. Il n'existe aucune structure officielle entre l'Albanie et l'Italie, mais des actions de coopération transfrontalière ont été entreprises.

### **3.6.2 Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ?**

Les interventions menées dans le Déroit figurent dans les tableaux suivants :

Tableau 13: Interventions en termes de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Déroit d'Otrante(1/2)

Activités du détroit	Valeur ajoutée pour les moyens de subsistance locaux			Risques et pressions, impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel		
	Création d'emplois	Création de revenus	Porteur de l'identité et de la culture		Côté italien (Provincia di Lecce)	Côté albanien	Transfrontalier
Transport maritime (à travers le détroit)				Risque d'abordage des bateaux, induisant un risque de rejet de substances dangereuses transportées dans les bateaux	- Législation conforme au Règlement international pour prévenir les abordages en mer	n/a	
				<i>Tout type de pression / transversal</i>		n/a	
Pêche traditionnelle	x	x	X	Appauvrissement des réserves halieutiques	- Politique de pêche commune - Observatoire de la faune, centre de rétablissement des animaux sauvage	n/a	- Instrument d'aide de préadhésion adriatique
Agriculture	x	x	X	Réduction de la biodiversité	- Stratégie pour le développement d'une agriculture durable - Stratégie maritime pour les mers Adriatique et Ionienne (MSAIS) - Observatoire de la faune, centre de rétablissement des animaux sauvage - Recensement des oliviers massifs dans les Pouilles - Étude soulignant le besoin d'innovation dans les Pouilles	n/a	
Tourisme terrestre et côtier	x	x	X	Développement urbain, artificialisation du territoire, perturbation de l'équilibre naturel, destruction de la végétation au sol	- Orientations et études relatives à l'intervention sur les côtes basses des Pouilles - Politique LEED-OCDE des parcs régionaux et réserves naturelles relative au « tourisme durable et développement local de la région des Pouilles »	n/a	
Tourisme maritime	x	x	X	Perturbation de l'équilibre naturel	- Observatoire de la faune, centre de rétablissement des animaux sauvage - Politique LEED-OCDE relative au « tourisme durable et développement local de la région des Pouilles »	n/a	

Table 14: Interventions en termes de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Déroit d'Otrante(2/2)

Activités du déroit	Risques et pressions, impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel		
		Côté italien (Provincia di Lecce)	Côté albanien	Transfrontalier
Aménagement urbain / territorial	Artificialisation du territoire Développement côtier, érosion côtière, impact sur les écosystèmes marins	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stratégie européenne pour la région de l'Adriatique et de la mer Ionienne (EUSAIR)</li> <li>- Agence régionale pour les activités d'irrigation et forestières (ARIF)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instrument d'aide de préadhésion adriatique</li> </ul>
Agencement maritime		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stratégie européenne pour la région de l'Adriatique et de la mer Ionienne (EUSAIR)</li> <li>- Lignes directrices et études pour l'intervention sur les côtes basses des Pouilles</li> </ul>		
Amélioration de la gouvernance entre les acteurs et stratégies conjointes		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lignes directrices et études pour l'intervention sur les côtes basses des Pouilles</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instrument d'aide de préadhésion adriatique</li> </ul>

### 3.6.3 Recommandations pour les actions à venir

#### GOUVERNANCE

- Mettre en place une structure unique qui pourrait représenter le détroit aux niveaux international, européen et national.
- Offrir des perspectives sur le long terme à la coopération entre les pays de l'Adriatique (états membres de l'U.E. ou pas)
- Développer des instruments de coopération au niveau régional ou au niveau de la province
- Clarifier la gouvernance en charge de prendre des décisions sur les questions liées à la biodiversité et prendre des mesures
- Développer un réseau d'acteurs regroupant des institutions publiques, des secteurs privés et des chercheurs spécialisés dans chaque secteur clé
- Développer une coopération entre l'Albanie et l'Italie dans le cadre d'initiatives techniques
- Développer une structure officielle pour travailler sur les responsabilités des acteurs dans le cas où des dommages causés à la biodiversité et au milieu naturel se produisent dans les eaux internationales.

#### CONNAISSANCES

- Développer, mettre à jour et partager des connaissances communes et transfrontalières :
  - La biodiversité et le milieu naturel (par ex. achever et partager les inventaires en cours) ;
  - Les impacts des pressions humaines et naturelles sur la biodiversité et le milieu naturel.
- Clarifier les pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel, et leurs impacts.
- Clarifier en priorité les pressions responsables de l'érosion côtière. De plus, l'intensité du trafic maritime et son impact sur les ressources naturelles n'ont pas été évalués.
- Préciser quels sont les effets du tourisme sur l'environnement côtier et intérieur.

#### ACTION

- Partager les expériences et les bonnes pratiques entre les partenaires transfrontaliers

- Renforcer la promotion des emplois et de la formation et l'identification des opportunités d'emploi en relation avec la gestion intégrée de la biodiversité et du milieu naturel par le biais de partenariats transfrontaliers, par exemple dans les secteurs suivants : transport maritime, tourisme, programmation locale, pêche et l'agriculture.
- Reproduire le travail avec les communautés locales dans les zones naturelles protégées afin de développer les avantages locaux et en même temps d'accroître la protection de la biodiversité.

### **3.6.4 Vers la mise en œuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA**

Au cours de l'atelier qui s'est tenu à Reggio de Calabre en février 2014, il a été demandé aux partenaires NOSTRA d'identifier les bonnes pratiques développées par d'autres partenaires du Réseau qu'ils aimeraient mettre en œuvre afin d'atteindre, selon eux, le détroit idéal. Les partenaires du détroit d'Otrante ont montré leur intérêt dans les bonnes pratiques suivantes.

#### **Vers un « Plan d'actions GECT pour la préservation de la biodiversité »**

La biodiversité représente un défi pour le détroit d'Otrante. Si des actions et initiatives ont été prises du côté italien, on compte à ce jour nettement moins d'actions menées du côté albanais. De plus, l'étendue des actions menées sur la rive italienne du détroit et les résultats associés peut être réduite en raison du manque d'actions cohérentes implémentées sur la rive albanaise. La priorité est d'engager un plan d'actions conjoint afin de préserver la biodiversité. L'idée d'établir une structure dédiée conjointe et officielle pour assurer le processus de prise de décisions et la définition des rôles et responsabilités afin de gérer la biodiversité, est pertinente.

#### **Vers « le projet CAST (Actions côtières sur le tourisme durable) »**

Le projet CAST mené dans le Détroit du Pas de Calais vise à renforcer le tourisme côtier en identifiant de nouvelles opportunités pour attirer et retenir les visiteurs, et pour améliorer les produits et services tout en garantissant la durabilité du tourisme. Cela présenterait une bonne initiative de développer cette activité économique d'envergure d'une manière durable sur les côtes albanaise et italienne, dans le cadre d'un travail de coopération. Il est crucial de rechercher des innovations et solutions communes en vue d'améliorer le produit, la qualité, la communication, le marketing et la recherche. Le projet a mis l'accent sur une analyse conjointe de la zone, sur des actions de marketing communes, et sur une étude pilote dans le domaine de la gestion côtière. Les partenaires du projet font leur possible pour faire évoluer les perceptions par le biais d'outils tels que les campagnes de marques conjointes, les voyages d'études, un site web conjoint faisant la promotion des activités côtières. Cependant, dans le cas du détroit d'Otrante, l'initiative doit intégrer la question d'évaluer les territoires intérieurs afin de faire baisser la pression exercée sur le tourisme sur les côtes.

#### **Vers la « Gouvernance commune du Conseil de Kvarken »**

Le Conseil de Kvarken est une association de coopération transfrontalière formée d'autorités publiques de Finlande et de Suède. Il a développé environ 100 projets de coopération différents

dans le domaine des infrastructures, des communications, du tourisme, de la coopération universitaire, de l'alimentaire, des affaires, de l'éducation, de la culture, etc.

Dans le cas du détroit d'Otrante, des initiatives ont été prises pour accroître la coopération et le nombre d'actions conjointes entre les deux rives du détroit, mais il n'existe aucune structure officielle entre l'Albanie et l'Italie. Mettre en place une structure officielle prenant comme exemple le Conseil de Kvarken permettrait de faire un pas vers une nouvelle coopération.

### **3.7 Détroit de Messine**

#### **3.7.1 Analyse de la situation au niveau des détroits**

##### **Contexte socio-économique du Détroit**

La valeur économique ajoutée par secteur montre l'importance du secteur des services (80,4%), qui comprend principalement les activités commerciales, l'assistance juridique et administrative, l'administration publique, la mobilité et la logistique. Environ 4,5% de l'activité économique provient de l'agriculture, 15,2% de l'industrie (principalement l'industrie manufacturière et la construction).

Le principal objectif de la mobilité du détroit est un type intégré de mobilité combinant les quatre modes de transport – routier, ferroviaire, portuaire et aéroportuaire – qui peut garantir une continuité qui manque à ce jour et qui peut contribuer à la création d'une passerelle destinée aux marchés nationaux et européens.

En ce sens, «l'Autoroute maritime », en particulier le lien rapide entre Messine et l'aéroport du détroit de Reggio de Calabre, joue un rôle important dans le renforcement de la connexion entre les deux rivages et également en rendant cette zone accessible aux touristes. La position stratégique du détroit au niveau international représente une valeur clé pour transformer cette zone en une plate-forme logistique dans les relations locales et mondiales.

Selon les autorités locales, le détroit de Messine pourrait être davantage valorisé d'un point de vue touristique.

##### **Importance de la biodiversité et du milieu naturel dans le Détroit**

L'intense hydrodynamisme et les caractéristiques chimiques des eaux du détroit affectent l'environnement tout entier au point de créer un extraordinaire écosystème unique en son genre dans la mer Méditerranée de par sa biocénose et l'abondance d'espèces qui y vivent. C'est la raison pour laquelle le détroit de Messine constitue une source unique de biodiversité.

##### **Pressions exercées par l'Homme et la nature sur la biodiversité et le milieu naturel**

De fortes pressions exercées sur la biodiversité existent dans cette zone : le transport maritime vers le port de Gioia Tauro, la pêche à l'aide d'instruments de pêche illégaux (longs filets), le traitement insuffisant des eaux usées (inefficace voire inexistant), la construction illégale de bâtiments sur la côte, la production saline, l'érosion des sols, et les nuisances lumineuses et sonores. S'il est approuvé, le projet de création d'un pont sur le détroit aura des impacts importants sur l'écosystème marin, notamment à cause de l'ombre projetée sur l'eau qui représente un signal contradictoire pour les poissons en pleine migration.

La présence d'espèces envahissantes associées au transport maritime et l'aquaculture a été identifiée comme « pression » exercée sur la biodiversité dans le détroit. Cependant, aucune information n'est fournie dans la « boîte à outils » en ce qui concerne les espèces spécifiques concernées (un seul exemple a été donné : la *Caulerpa taxifolia*).

### **Politiques, actions et initiatives contribuant à une gestion intégrée de la biodiversité**

La mairie de Messine a décidé d'entamer une procédure pour inclure cette zone à la liste des sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO. Étant donné que la procédure est censée prendre du temps et être complexe, l'administration de la ville a transmis une demande de partenariat aux autres villes impliquées (y compris Reggio de Calabre), mais également à l'autorité aéroportuaire, aux autorités portuaires, au centre universitaire et de recherches local et à plusieurs ONG.

Le projet européen ODISSEA a été développé afin d'assurer la certification EMAS (système européen d'audit et de management environnemental) d'un certain nombre de villes et villages qui n'ont pas continué dans cette voie une fois l'autorisation obtenue. Le projet était orienté vers la restauration environnementale et le développement durable de sa position, l'axe de la côte Tyrrhénienne et d'Aspromonte, y compris les municipalités de Reggio de Calabre, de Santo Stefano in Aspromonte, Scilla et San Roberto.

Un des accords mis en pratique consiste en la création d'une autorité maritime dans le détroit de Messine qui est responsable de la sécurité et de la surveillance du trafic maritime. La province de Messine et la province de Reggio de Calabre, peuvent, en termes de gouvernance, jouer un rôle important en amenant un changement politique important grâce aux projets visant à créer « la Région du Déroit ».

### **3.7.2 Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel**

Les interventions menées dans le Déroit figurent dans les tableaux suivants :

Tableau 15: Interventions en termes de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Détroit de Messine(1/2)

	Valeur ajoutée pour les moyens de subsistance locaux			Risques et pressions, impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel		
	Création d'emplois	Création de revenus	Porteur de l'identité et de la culture		Côté calabrais	Côté sicilien	Transfrontalier
Transport maritime (traversée)	x	x		Risque d'abordage des bateaux, induisant un risque de rejet de substances dangereuses transportées dans les bateaux	- Législation conforme au Règlement international pour prévenir les abordages en mer		- Autorité maritime du Détroit de Messine
				<i>Espèces envahissantes</i>			
				<i>Tout type de pression / transversal</i>			- Pratiques durables de l'entreprise de ferries
Pêche	x	X		Appauvrissement des réserves halieutiques			
Agriculture	x	x	X	Réduction de la biodiversité			
Tourisme terrestre et côtier	x	X		Développement urbain, perturbation de l'équilibre naturel, destruction de la végétation au sol			
Tourisme maritime	x	X		Perturbation de l'équilibre naturel			
				Espèces envahissantes			
Urbanisation / construction	X	X		Artificialisation des sols, érosion des sols, limitation de l'infiltration d'eau			
Patrimoine culturel			x			Procédure pour inclure la zone au patrimoine mondial de l'UNESCO	

Table 16: Interventions en termes de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Détroit de Messine(2/2)

	Risques et pressions, impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel		
		Côté calabrais	Côté sicilien	Transfrontalier
Aménagement urbain / territorial	Artificialisation du territoire Développement côtier, érosion côtière, impact sur les écosystèmes marins			
Agencement maritime				
Amélioration de la gouvernance entre les acteurs et stratégies conjointes				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement intégré dans le contexte de l'Initiative des Détroits d'Europe</li> <li>- Autorité maritime du Détroit de Messine</li> </ul>

### 3.7.3 Recommandations pour les actions à venir

#### GOVERNANCE

- L'hétérogénéité de la gouvernance est notamment due au manque d'intégration dans la gestion des rives terrestres (province) et marines (autorités portuaires). De préférence, une seule entité en charge de la gestion du détroit devrait être créée.
- L'U.E. pourrait contribuer à entamer un travail de coordination au niveau local via le projet NOSTRA. Les initiatives contribueraient à former les jeunes de la région à reconnaître le fait que le patrimoine culturel et naturel de la région est une chose qui se doit d'être valorisée et développée, et à les aider à rejoindre les autorités locales en amenant avec eux un regard neuf et différent.

#### 1.1.1 Vers la mise en œuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA

Au cours de l'atelier qui s'est tenu à Reggio de Calabre en février 2014, il a été demandé aux partenaires NOSTRA d'identifier les bonnes pratiques développées par d'autres partenaires du Réseau qu'ils aimeraient mettre en œuvre afin d'atteindre, selon eux, le détroit idéal. Cependant, les partenaires du Détroit de Messine n'ont pas communiqué les bonnes pratiques qu'ils avaient choisies.

### 3.8 Détroit de Sicile

#### 3.8.1 Analyse de la situation au niveau des détroits

##### Contexte socio-économique du Détroit

Les principales activités de la région sont l'extraction du marbre, le tourisme (de nombreux sites archéologiques importants), la pêche (le thon traditionnel est désormais transféré aux investisseurs japonais), l'extraction de sel et l'agriculture, principalement le vin (80% de la production sicilienne) et le pétrole (principalement des PME). Les activités commerciales sont les plus présentes dans la région, en particulier dans la ville de Trapani alors que les infrastructures touristiques et les restaurants sont sévèrement influencés par la saisonnalité du tourisme et sont moins développées (environ 500 entreprises dans la région).

##### Importance de la biodiversité et du milieu naturel dans le Détroit

Plusieurs sites protégés sont répertoriés dans la région en plus de ceux appartenant au réseau Natura 2000 y compris (en italien) : La Riserva dello Zingaro (réserve naturelle du Zingaro), il Monte Bonifacio, Lo Stagnone, la riserva del Belice e Favigna (les réserves de Belice et Favignana), qui constituent des attractions très touristiques.

La vaste variété d'habitats marins, et notamment les prairies de Posidonies, contribue au niveau élevé de biodiversité dans cette région qui se caractérise également par la présence d'espèces de poissons dont les consommateurs sont friands.

### **Pressions exercées par l'Homme et la nature sur la biodiversité et le milieu naturel**

La récente participation de la province de Trapani au réseau Natura 2000 a influencé le rejet de l'activité d'extraction de marbre pour des raisons de conservation. Pour les mêmes raisons et à cause de la mobilisation publique générale, la production en énergie éolienne dans les détroits a été stoppée et le démantèlement des bâtiments construits illégalement sur la plage est désormais planifié. L'importance relative des activités de pêche sur la zone est relativement faible en termes de création d'emplois (seulement 2,1% des travailleurs de la région sont employés dans ce secteur). Cependant, ce nombre ne prend pas en compte la création d'emplois liée à la transformation des produits de la mer. Ces 40 dernières années, l'innovation technologique des techniques de pêche et la demande accrue en poisson ont influencé l'exploitation excessive des ressources marines de la zone.

#### **3.8.2 Comment les interventions ont-elles géré les principales pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel ?**

Les interventions menées dans le Déroit figurent dans les tableaux suivants :

Table 17: Interventions en termes de gestion des risques et des pressions exercées sur la biodiversité et le milieu naturel – Déroit de Sicile

	Valeur ajoutée pour les moyens de subsistance locaux			Risques et pressions, impact sur la biodiversité et l'environnement naturel	Réponses possibles aux risques et aux pressions exercées sur la biodiversité et l'environnement naturel	
	Création d'emplois	Création de revenus	Porteur de l'identité et de la culture		Côté italien (Sicile)	Transfrontalier
Transport maritime (traversée)	x	X		Risque d'abordage des bateaux, induisant un risque de rejet de substances dangereuses transportées dans les bateaux <i>Tout type de pression / transversal</i>	- Législation conforme au Règlement international pour prévenir les abordages en mer	
Pêche traditionnelle	x	x	X	Appauvrissement des réserves halieutiques (limité)	- Groupe d'action côtière	- Programme Italie-Tunisie ENPI CBC
Agriculture	x	x	X	Réduction de la biodiversité		- Programme Italie-Tunisie ENPI CBC
Marais salés	x		X	<i>Tout type de pression / transversal</i>		
Tourisme terrestre / côtier	x	X		Développement urbain, ratification du territoire, perturbation de l'équilibre naturel, destruction de la végétation au sol	- Groupe d'action côtière	- Programme Italie-Tunisie ENPI CBC
Tourisme maritime	x	x		Perturbation de l'équilibre naturel		- Programme Italie-Tunisie ENPI CBC

### 3.8.3 Recommandations pour les actions à venir

#### GOVERNANCE

- Le nombre d'instruments de planification et de coordination ciblant la gestion des financements public et privé est insuffisant. Une gestion européenne intégrée des détroits pourrait aider, dans ce contexte particulier, à éliminer certains points de blocage. Cependant, la position spécifique du détroit (Italie-Afrique) et la relation complexe qu'il entretient avec les autorités tunisiennes inflexibles en ce qui concerne les zones maritimes nationales représentent un problème important pour la zone, notamment en termes de pratiques de pêche étant donné que l'U.E. et la Tunisie ne partagent pas la même approche législative en ce qui concerne la pêche dans des zones maritimes internationales. Il serait nécessaire d'élaborer des accords internationaux - manquants pour le moment - afin de trouver une solution à la situation et de disposer d'une gestion intégrée. A un niveau plus local, le nombre d'entités dans le cadre de la certification environnementale des produits de la pêche est insuffisant, et il manque un réseau intégré pour promouvoir le tourisme.

### 3.8.4 Vers la mise en œuvre de bonnes pratiques développées par d'autres partenaires NOSTRA

Au cours de l'atelier qui s'est tenu à Reggio de Calabre en février 2014, il a été demandé aux partenaires NOSTRA d'identifier les bonnes pratiques développées par d'autres partenaires du Réseau qu'ils aimeraient mettre en œuvre afin d'atteindre, selon eux, le détroit idéal.

Les partenaires du détroit de Sicile ont montré leur intérêt dans les bonnes pratiques suivantes.

#### **Vers un « Scénario pour un développement socio-économique durable\_Vlora »**

La mise au point d'un scénario pour le développement socio-économique durable du territoire de la côte sicilienne du détroit de Sicile fournira un soutien pour l'intégration de la biodiversité dans la planification locale et dans le développement socio-économique de la zone.

#### **Vers « le projet CAST (Actions côtières sur le tourisme durable\_Kent »**

Le projet CAST implémenté dans le Détroit du Pas de Calais vise à renforcer le tourisme côtier en identifiant de nouvelles opportunités pour attirer et retenir les visiteurs, et pour améliorer les produits et services tout en garantissant la durabilité du tourisme. A ce jour, la côte sicilienne du détroit de Sicile n'est pas correctement développée en termes de tourisme, alors qu'elle souffre dans le même temps d'une saisonnalité du tourisme très forte. Il est pertinent, dans le cadre du détroit de Sicile, d'implémenter cette initiative visant à promouvoir le tourisme et à préserver la biodiversité et le milieu naturel.

#### **Plan d'actions GECT pour la préservation de la biodiversité**

Le canal de Sicile reliant la Sicile à la Tunisie rejoint les bassins méditerranéens situés à l'ouest et à l'est, et abrite de nombreuses espèces. Il représente un haut lieu de la biodiversité en Méditerranée. Il semble pertinent d'engager une gestion conjointe et transfrontalière de la

biodiversité et de mettre en oeuvre des actions en vue de préserver la biodiversité. Une structure officielle dédiée clarifiera les rôles et responsabilités, le processus de prise de décisions et l'étendue des actions. Les défis de la préservation de la biodiversité doivent être considérés comme problème transfrontalier.

Deloitte fait référence à un ou plusieurs cabinets membres de Deloitte Touche Tohmatsu Limited, société de droit anglais (« private company limited by guarantee »), et à son réseau de cabinets membres constitués en entités indépendantes et juridiquement distinctes. Pour en savoir plus sur la structure légale de Deloitte Touche Tohmatsu Limited et de ses cabinets membres, consulter [www.deloitte.com/about](http://www.deloitte.com/about). En France, Deloitte SA est le cabinet membre de Deloitte Touche Tohmatsu Limited, et les services professionnels sont rendus par ses filiales et ses affiliés.

© 2014 Deloitte SA. Membre de Deloitte Touche Tohmatsu Limited