

# Plan de mise en oeuvre du détroit du Pas de Calais





# Plan de mise en œuvre du détroit du Pas de Calais

## Contenu

<b>Introduction</b>	p. 2
Zone couverte par le plan	p. 3
Vision du détroit du Pas de Calais	p. 4
<b>Thèmes d'action clés</b>	p.5
L'opportunité de travailler en collaboration	p. 6
Un riche patrimoine naturel et culturel	p. 12
Changement climatique et développement d'un corridor de transport durable	p. 18

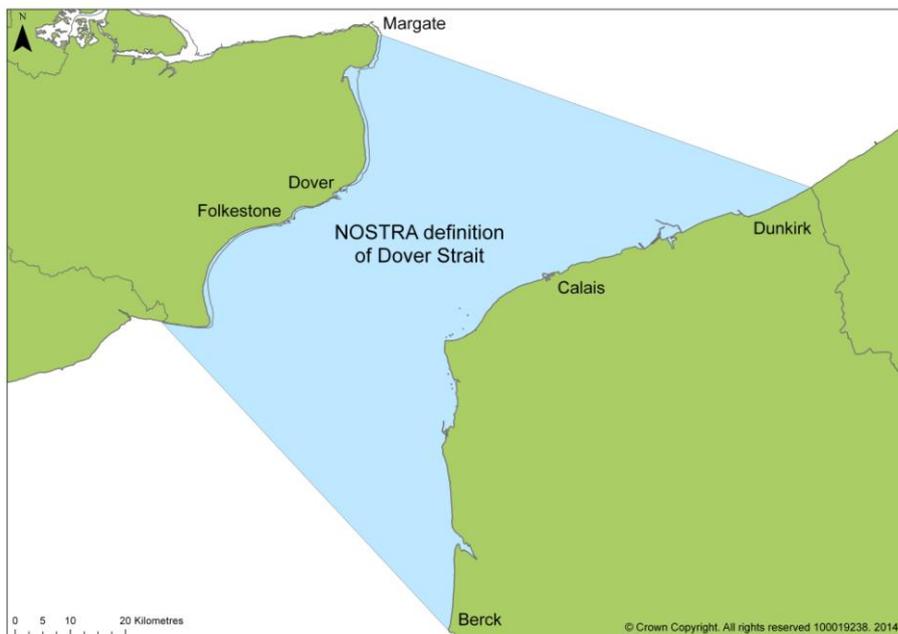
## Introduction

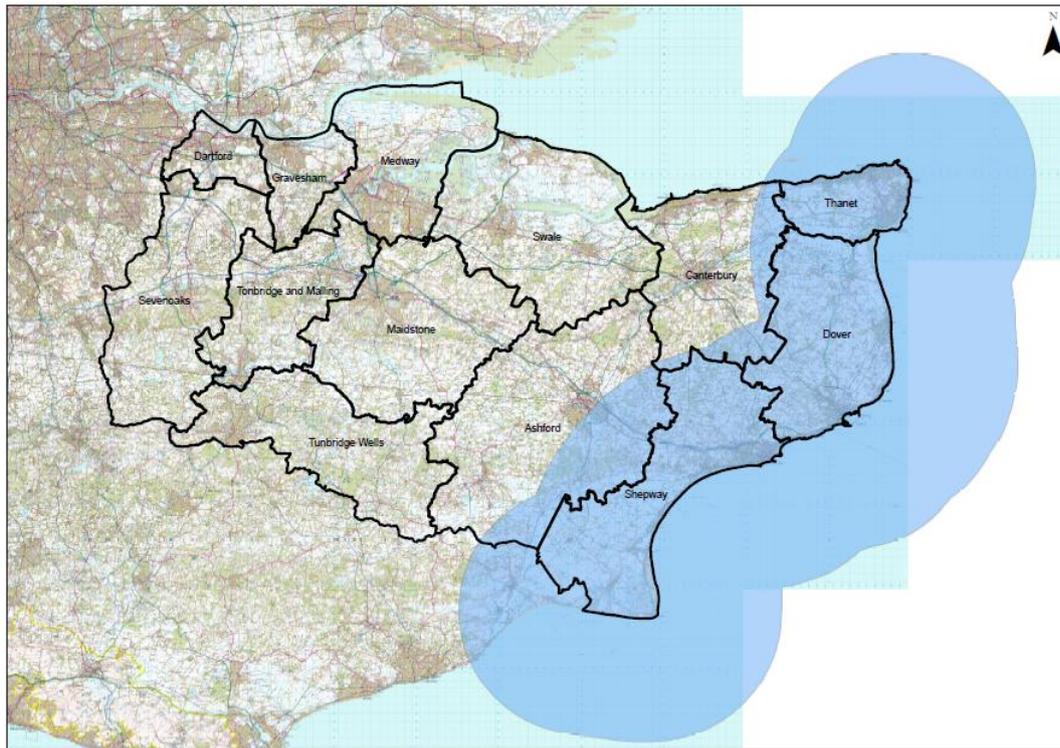
Ce document présente la vision commune du détroit du Pas de Calais par le Conseil général du Pas-de-Calais et le Kent County Council ainsi que la ligne directrice stratégique à suivre afin d'atteindre ce but. Il a été établi conjointement à partir de l'analyse de la gestion transfrontalière de détroits d'Europe et des expériences et connaissances acquises au niveau local. Les actions présentées dans ce document seront mises en œuvre conjointement par le Département du Pas-de-Calais et le Kent County Council ; les deux collectivités apporteront un soutien tout particulier aux actions et aux projets menés par d'autres acteurs ayant aidé à l'élaboration de ce plan.

Le Kent County Council et le Conseil général du Pas-de-Calais sont tous deux impliqués dans l'Initiative des Détroits d'Europe (European Straits Initiative – ESI), un partenariat entre des collectivités locales bordant des détroits européens. Son but est de permettre une meilleure reconnaissance des particularités des détroits au niveau européen et de développer des projets de coopération et des échanges d'expériences entre les différents partenaires.

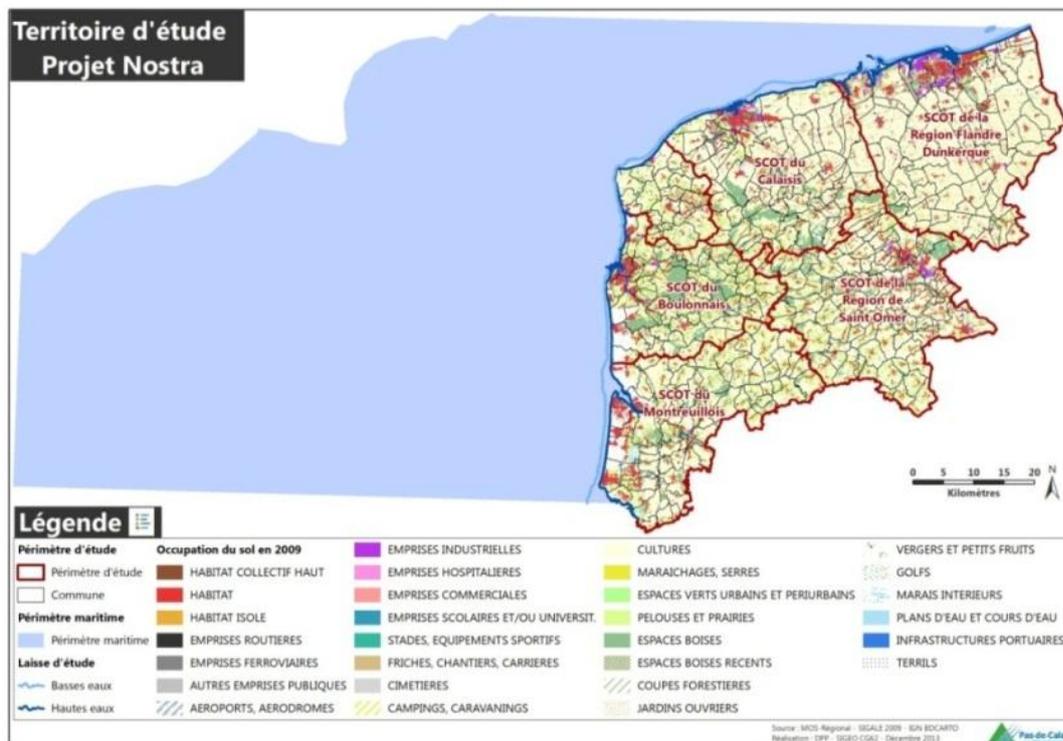
En 2012, le programme INTERREG IVC a approuvé le projet NOSTRA (Network Of STRAits) dont le but est de démontrer comment une gouvernance transfrontalière des détroits, sur la base d'une approche intégrée et globale, peut améliorer les politiques publiques concernant la préservation de la biodiversité et du patrimoine naturel et peut permettre le développement économique durable du territoire. Durant deux ans, les 16 partenaires du projet NOSTRA ont échangé 50 bonnes pratiques relatives à la gestion transfrontalière des principales problématiques des détroits (tourisme, environnement, transport, sécurité maritime, etc.). La dernière année du projet consiste à élaborer le guide des bonnes pratiques, document de référence des partenaires du projet, et à établir les plans de mise en œuvre qui visent à transférer certaines bonnes pratiques d'un détroit à l'autre.

## Zones couvertes par le plan de mise en œuvre





Carte du Kent représentant la zone d'étude NOSTRA et les districts. Le Kent County Council est la collectivité responsable du Comté.



Carte représentant la zone d'étude NOSTRA côté français ainsi que les territoires administratifs concernés.

Les définitions du détroit du Pas de Calais diffèrent considérablement mais la plupart font avant tout référence à la navigation et au transport maritime. Dans le cadre du projet NOSTRA, il a été décidé d'utiliser une définition qui correspond aux frontières administratives du Kent County Council et de la région Nord - Pas de Calais.

Cette zone s'étend de la frontière entre l'East Sussex et le Kent (Dungeness) jusqu'à Berck au sud et de North Foreland (près de Margate) jusque la frontière franco-belge au nord.

## **Vision du détroit du Pas de Calais**

*En 2034, le détroit du Pas de Calais sera d'avantage reconnu au niveau européen, ce qui favorisera une gestion améliorée de la région, à travers des actions communes engagées par les autorités françaises et britanniques. Le détroit sera reconnu comme une zone cohérente avec un environnement naturel riche et une longue et fascinante histoire en tant que zone d'échanges et de conflits.*

*Les caractéristiques de cette forte identité feront partie intégrante des activités économiques, y compris une offre touristique reconnue, favorisée par la proximité du Tunnel sous la Manche et des ports. Cette activité économique sera source d'emplois durables des deux côtés du détroit et permettra aux communautés de bénéficier pleinement de cette proximité avec des paysages exceptionnels tels que les Deux Caps et les Falaises Blanches.*

*Des actions cohérentes de préservation et de mise en valeur de l'environnement naturel permettront à cette région d'être reconnue en tant que lieu de vie, de travail et de détente.*

*Le caractère culturel et naturel de cette région sera ancré dans la politique de planification et les menaces telles que la pollution atmosphérique ou maritime seront atténuées grâce aux actions conjointes des autorités françaises et anglaises.*

Afin d'atteindre cet objectif, ce plan de mise en œuvre conjoint servira de ligne directrice stratégique pour la coopération entre le Conseil général du Pas-de-Calais et le Kent County Council. Les parties suivantes de ce plan de mise en œuvre approfondissent l'objectif du plan sous trois thématiques clés grâce à l'analyse des bonnes pratiques du projet NOSTRA qui pourraient être adaptées ou appliquées à l'échelle du détroit.

## Thèmes d'action clés

### 1. L'opportunité de travailler en collaboration

**Action 1** Adopter des outils de gouvernance communs

**Action 2** Evaluer les caractéristiques des paysages marins

### 2. Un riche patrimoine naturel et culturel

**Action 3** Obtenir la reconnaissance internationale du détroit du Pas de Calais

**Action 4** Renforcer l'identité du détroit du Pas de Calais

### 3. Changement climatique et développement d'un corridor de transport durable

**Action 5** Mettre en place un groupe de travail transfrontalier et multi-acteurs sur le transport

**Action 6** Encourager les politiques publiques locales à soutenir des actions et des projets visant à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique

Les éléments de réflexion pour ces trois champs d'action ont été collectés entre 2012 et 2014 à travers les éléments suivants du projet INTERREG IVC NOSTRA :

- **Le groupe de travail régional pour le détroit du Pas de Calais** : Ce groupe composé d'acteurs français et britanniques variés (représentants de collectivités locales, des ports, de l'industrie, des associations et des universités) a identifié des champs d'action potentiels. Les comptes-rendus des neuf rencontres territoriales ont fourni une base solide à une bonne partie de ce plan.
- **L'étude de référence pour le détroit du Pas de Calais** : Produite par l'équipe de consultants français de Bio by Deloitte pour chacun des détroits, cette étude montre la difficulté de caractériser une région aussi complexe que celle du détroit du Pas de Calais ; la partie proposant des recommandations a fourni une base importante de discussion pour ce plan de mise en œuvre.
- **Le guide des bonnes pratiques** : Le partenariat NOSTRA (et ESI – European Straits Initiative ou Initiative des détroits d'Europe) représente une riche expérience sur la gestion des problématiques à l'échelle d'un détroit, de la Méditerranée à la Scandinavie. Ce plan de mise en œuvre a été enrichi par les visites d'étude et les ateliers qui se sont déroulés pendant deux années et par le guide des bonnes pratiques, qui présente des pratiques dont certaines seront mises en œuvre ou adaptées dans le détroit du Pas de Calais et sont incluses dans ce plan.

## 1. L'opportunité de travailler en collaboration

### Problématique

Comme le souligne l'étude de référence, le détroit du Pas de Calais est une région transfrontalière aux nombreuses particularités. Le trafic de biens et de passagers (par le tunnel ou en ferry) y est très important. Cependant, les populations françaises et anglaises n'ont pas le sentiment d'appartenir à une région transfrontalière et le détroit n'est pas reconnu comme une région intégrée. Par conséquent, l'objectif global est de changer cette perception et de construire une identité commune, de donner à la population et aux visiteurs un réel sentiment d'appartenance au détroit.

Comme l'indiquent les recommandations de l'étude de référence, une des solutions pourrait être le renforcement de la gouvernance du détroit du Pas de Calais, les collectivités locales et régionales anglaises et françaises travaillant ensemble pour une meilleure intégration du détroit. Comme dans d'autres régions d'Europe, une institution transfrontalière pour le détroit pourrait faciliter les actions conjointes, améliorer les échanges d'opinions et d'expériences et renforcer la cohérence de la zone. Comme précisé au début de ce plan, des problématiques clés doivent être abordées à l'échelle du détroit et pourraient bénéficier de cette approche, y compris la pollution atmosphérique, le dénuement économique et la préservation du patrimoine culturel et naturel. Ceci pourrait être fait à travers, par exemple, une appellation internationale du détroit ou la mise en place de groupes de travail thématiques transfrontaliers.

Le Kent County Council et le Conseil général du Pas-de-Calais ont un passé en termes de coopération, qui doit servir de base ; en novembre 2005, un accord de partenariat a été signé dans le but de développer la collaboration dans divers domaines tels que la culture, le sport, le tourisme, l'économie, etc. Des résultats positifs ont été retirés de la coopération autour des Jeux Olympiques 2012 à Londres et de la célébration du centenaire de la traversée du détroit du Pas de Calais par Blériot, en 2009. Les deux collectivités sont impliquées en tant que co-chefs de file de l'Initiative des détroits d'Europe (ESI – European Straits Initiative).

Dans la continuité de cette coopération longue et variée entre le Pas-de-Calais et le Kent, certains éléments des bonnes pratiques NOSTRA pourraient servir d'inspiration à de futures actions.

### Action 1 – Adopter des outils de gouvernance communs

#### Bonnes pratiques

Quatre des 50 bonnes pratiques NOSTRA semblent particulièrement intéressantes pour renforcer la gouvernance transfrontalière et l'identité commune du détroit :

Organisée par les collectivités locales de Finlande, d'Estonie et de Russie **l'Année du Golfe de Finlande** vise à chercher des solutions pour une exploitation durable de la mer à travers l'effort conjoint des trois pays et une collaboration active au sein des communautés scientifiques et

décisionnelles et au sein de la société via un certain nombre d'évènements. Plus d'informations sur [www.gof2014.fi](http://www.gof2014.fi)

**Les journées du Fehmarn Belt (Fehmarn Belt Days)** sont un évènement qui a pour objectif de créer des liens entre les rives allemande et danoise du Fehmarn Belt. Elles visent également à identifier de nouvelles opportunités de coopération transfrontalière pour le détroit. Cet évènement met l'accent sur le tunnel ferroviaire/routier actuellement en cours de construction sous le détroit. Il s'agit du plus grand projet d'infrastructure en Europe du Nord. Plus d'informations sur [www.fehmarnbeltdays.com](http://www.fehmarnbeltdays.com)

**Le Conseil du Kvarken** a été fondé par les collectivités locales de chaque rive (finlandaise et suédoise) du détroit de Kvarken en 1972. Le conseil d'administration et le personnel de cette organisation régionale transfrontalière sont composés à la fois de finlandais et suédois. Plus d'informations sur [www.kvarken.org](http://www.kvarken.org)

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

## Mise en œuvre

L'action proposée consiste à favoriser le renforcement de l'identité du détroit à travers l'organisation d'un évènement régulier qui rassemblerait des partenaires publics et privés et le secteur de la recherche. À plus long terme, cela pourrait conduire à une gouvernance plus structurée et institutionnalisée du détroit, avec par exemple un GECT (Groupement Européen de Coopération Territoriale).

### Ressources politiques et institutionnelles

- Soutien politique et/ou institutionnel :
  - Conseil général du Pas-de-Calais et Kent County Council
  - Partenaires associés tels que les universités, sociétés privées, associations, etc.
- Structure(s) / outil(s) de mise en œuvre de la bonne pratique :
  - Un comité d'organisation transfrontalier commun (comité de pilotage)
  - Un GECT

### Échéances

- Date de début de la mise en œuvre (si effective) :
  - Le premier évènement pourrait avoir lieu en 2016
- Temps nécessaire pour la mise en œuvre (si effective) :
  - Un évènement tous les deux ans à partir de 2016
  - Une structure officielle comme un GECT pourrait être créée dans les 10 ans (horizon 2024)

### Cadre financier

- Source(s) de financement :
  - Financements publics des conseils généraux
  - Sponsors privés (par exemple, Eurotunnel pourrait être impliqué à travers sa nouvelle convention avec le Conseil général du Pas-de-Calais)
- Fonds européens qui pourraient être utilisés pour financer le transfert :
  - INTERREG VA des 2 Mers et INTERREG VA France (Manche) Angleterre
  - Autres selon le sujet choisi pour l'événement : Horizon 2020, Erasmus +, Cosme, Europe Créative etc.

### Ressources humaines

- Personne en charge de la réalisation du transfert :
  - Direction Europe et International du Conseil général du Pas-de-Calais et Département International du Kent County Council
- Ressources humaines nécessaires à la mise en œuvre de la bonne pratique :
  - Un chef de projet travaillant des deux côtés du détroit

### Connaissances et compétences

- Connaissances et compétences nécessaires à la mise en œuvre de la bonne pratique sur le territoire :
  - Mise en réseau de partenaires
  - Forte implication politique
  - Compréhension mutuelle
  - Compétences en gestion d'événements
  - Compétences en communication
- Connaissances et compétences déjà disponibles sur le territoire :
  - Longue coopération
  - Première implication de partenaires dans les réunions territoriales NOSTRA

### Résultats attendus de la mise en œuvre (si effective)

- Réalisations qualitatives :
  - Renforcement du sentiment d'appartenance à la région du détroit
  - Meilleure visibilité du détroit
  - Coopération politique approfondie
  - Réseau transfrontalier de partenaires publics, privés et de la recherche
- Résultats quantitatifs :
  - Un grand événement transfrontalier tous les deux ans
- Indicateurs d'évaluation pour vérifier que les objectifs sont atteints :
  - Nombre d'événements organisés
  - Nombre de personnes assistant aux événements

- Nombre d'occurrences du détroit dans les médias nationaux et européens

#### Possibles obstacles que nous pourrions rencontrer

- Manque de synergie entre les différents partenaires
- Manque de soutien politique
- Manque de ressources humaines et financières
- Manque de médiatisation de l'événement
- Différences culturelles (langue, habitudes, etc.)

#### Lignes directrices pour réussir la mise en œuvre

- Forte implication politique
- Forte implication des partenaires des deux côtés du détroit
- Efforts conjoints de compréhension mutuelle
- Mobilisation de moyens suffisants

## **Action 2 – Evaluer les caractéristiques des paysages marins**

Les deux rives du détroit du Pas de Calais sont séparées par une frontière maritime ; elles constituent cependant un espace cohérent disposant de nombreuses similarités. L'objectif global est donc de développer un sentiment d'appartenance à cette zone transfrontalière et de contribuer à une meilleure compréhension et valorisation de son patrimoine naturel et culturel.

Afin d'atteindre ce double objectif, le côté français du détroit fait actuellement l'objet d'une évaluation des caractéristiques des paysages marins déjà réalisée du côté anglais, couvrant ainsi la zone d'étude NOSTRA dans sa totalité.

En 2014, une équipe de consultants va compléter l'évaluation des caractéristiques des paysages marins grâce au financement du Kent County Council et du programme INTERREG IVC à travers le projet NOSTRA. Il est espéré que cette étude présentera le détroit comme une « unité cohérente », servira de base aux futurs projets qui renforceront l'identité du détroit en ce qui concerne son patrimoine naturel et culturel unique et contribuera fortement à la future reconnaissance du détroit. En plus des bénéfices cités, ce travail servira également d'outil d'aide à la décision pour l'environnement maritime. C'est un bon exemple de travail collaboratif entre les deux côtés du détroit.

### **Bonne pratique**

S'appuyant sur l'Évaluation des caractéristiques du paysage (Landscape Character Assessment ou LCA) au Royaume-Uni, **l'évaluation des caractéristiques des paysages marins** est sur le point d'être

intégrée aux tous premiers plans maritimes qui sont en cours de rédaction au Royaume-Uni, conformément à la loi britannique de 2009 relative à l'accès aux zones maritimes et côtières. Utilisant un large éventail de données, l'approche axée sur les paysages marins peut contribuer à identifier les caractéristiques naturelles, culturelles et esthétiques d'une zone afin d'aider à élaborer des politiques et prendre des décisions en étant mieux informé.

## **Mise en œuvre**

Il s'agit de compléter l'évaluation des caractéristiques des paysages marins commencée en Angleterre afin de lui donner une dimension transfrontalière. L'étude achevée pourra être utilisée par les deux collectivités.

### Ressources politiques et institutionnelles

- Soutien politique et/ou institutionnel :
  - Kent County Council
- Structure(s) / outil(s) de mise en œuvre de la bonne pratique :
  - Équipe de consultants (LUC)

### Echéances

- Date de début de la mise en œuvre :
  - 2014
- Temps nécessaire pour la mise en œuvre :
  - 6 mois
  - Utilisation du travail final de l'évaluation des caractéristiques des paysages à partir de 2015 :
    - Utilisation du travail final de l'évaluation des caractéristiques des paysages marins par l'organisation de gestion maritime (Marine Management Organisation - MMO) pour des plans maritimes sur le territoire britannique
    - Promotion de ce travail en tant qu'outil de gestion transfrontalier pour les détroits de l'Initiative des Détroits d'Europe (European Strait Initiative - ESI)

### Cadre financier

- Source(s) de financement :
  - Financement du Kent County Council
- Fonds européens utilisés pour financer le transfert :
  - INTERREG IVC à travers le projet NOSTRA

### Ressources humaines

- Personne en charge de la réalisation du transfert :
  - Chris Drake, Kent County Council

- Ressources humaines nécessaires à la mise en œuvre de la bonne pratique :
  - Une équipe de consultants
  - Aide de la Direction Europe et International du Conseil général du Pas-de-Calais
  - Implication des partenaires locaux

#### Connaissances et compétences

- Connaissances et compétences nécessaires à la mise en œuvre de la bonne pratique sur le territoire :
  - Méthodologie d'évaluation des caractéristiques des paysages marins
  - Données précises
- Connaissances et compétences déjà disponibles sur le territoire :
  - Données précises

#### Résultats attendus de la mise en œuvre

- Réalisations qualitatives :
  - Meilleure connaissance des paysages du détroit côté français
  - Présentation du détroit dans sa totalité en tant que zone cohérente disposant de recommandations communes en matière de gestion
- Résultats quantitatifs :
  - Un rapport d'évaluation des caractéristiques des paysages marins fourni par l'équipe de consultants
- Indicateurs d'évaluation pour vérifier que les objectifs sont atteints :
  - Les résultats du rapport

#### Possibles obstacles que nous pourrions rencontrer

- Différences culturelles et linguistiques

#### Lignes directrices pour réussir la mise en œuvre

- Poursuite de l'étroite collaboration entre le Kent County Council et le Conseil général du Pas-de-Calais
- Large distribution et application de l'étude finale de 2014

## 2. Un riche patrimoine naturel et culturel

### Problématique

Le détroit du Pas de Calais est une région de paysages emblématiques, avec une biodiversité riche et une histoire culturelle à la fois longue et fascinante. Les Falaises Blanches de Douvres et les Deux Caps Blanc-Nez et Gris-Nez ne sont pas seulement des paysages d'une grande beauté ; ils ont une place dans les histoires nationales de France et du Royaume-Uni, avec des événements qui ont eu un écho à l'échelle mondiale.

La géologie de cette zone est toute une histoire : on pense à présent qu'un simple amas de craie séparait les deux pays avant qu'une énorme masse d'eau et de roches n'écarte ce « pont » à la fin de la dernière ère glaciaire. Cette dernière « méga crue » aurait formé le détroit du Pas de Calais, transformant la Grande-Bretagne en île.

La vie marine dans le détroit est riche et variée, avec un large éventail d'Aires Marines Protégées et d'importantes zones de pêches ; Boulogne est le premier port de pêche français et la pêche est un secteur bien établi dans le Kent.

Malgré cela, le potentiel de cette ressource et les bénéfices pour nos économies respectives sont sous-évalués. La région ne bénéficie pas encore pleinement, au sens économique du terme, de ce riche patrimoine culturel et naturel et elle a récemment souffert de la crise économique. Malgré une importante infrastructure de transport (premier tunnel sous la mer au monde entre Coquelles en France et Folkestone au Royaume-Uni), la région n'est pas encore vraiment une destination réellement attractive que ce soit pour s'y établir ou pour visiter. De plus, la région n'est que très rarement perçue comme une région transfrontalière intégrée.

L'objectif est donc de mieux gérer le patrimoine naturel et culturel du détroit du Pas de Calais afin de renforcer son attractivité et de faire prendre conscience aux populations locales de la singularité de leur territoire. Le second objectif est d'encourager le développement économique du territoire transfrontalier du détroit grâce au développement d'une activité touristique durable. Le détroit du Pas de Calais doit devenir une destination choisie et non une région que l'on traverse.

Compte tenu du changement de perception et de l'amélioration continue de l'environnement de la région, le potentiel d'augmentation des opportunités d'emploi dans le tourisme, y compris dans l'hébergement et dans d'autres services, pourrait être important. Obtenir la reconnaissance du détroit en tant que zone cohérente et destination à part entière est un des objectifs ; cela nécessitera du temps et un large éventail de ressources.

En s'inspirant des bonnes pratiques NOSTRA, les actions suivantes pourraient être entreprises d'un côté ou des deux côtés du détroit du Pas de Calais.

## **Action 3 – Obtenir la reconnaissance internationale du détroit du Pas de Calais**

Les paysages, la biodiversité et les caractéristiques historiques du détroit du Pas de Calais doivent être gérés avec attention et protégés afin que les générations futures puissent en profiter. Agir dans ce domaine permettra aussi d'atteindre les autres objectifs de ce plan de mise en œuvre, notamment relatifs à l'emploi et au tourisme.

Pour le Kent County Council et le Conseil général du Pas-de-Calais, faire reconnaître ces caractéristiques à l'échelle internationale est un objectif depuis plusieurs années. Une appellation telle que l'entrée au patrimoine mondial de l'UNESCO pourrait entraîner une amélioration de la gouvernance et de la gestion environnementale et des bénéfices touristiques importants à l'échelle internationale. D'autres appellations internationales comme Geopark ou Ramsar, bien que moins connues, valent aussi la peine d'être envisagées.

### **Bonne pratique**

Le détroit du Kvarken est entré au Patrimoine Mondial de l'UNESCO en 2000 pour la partie suédoise et en 2006 pour la partie finlandaise.

### **Mise en œuvre**

Le Conseil du Kvarken a l'expérience du processus d'acquisition de l'appellation, des données probantes, des bénéfices économiques et des risques associés à l'obtention d'une appellation internationale. Un projet regroupant des partenaires européens pour échanger des bonnes pratiques sur les appellations internationales pourrait être une étape utile en vue d'atteindre cet objectif pour le détroit du Pas de Calais.

L'évaluation des caractéristiques des paysages marins pour le détroit du Pas de Calais, complétée grâce à NOSTRA, a aussi un rôle à jouer en tant que donnée probante pour une appellation internationale.

Si l'obtention d'une appellation internationale est l'objectif principal, une suite de projets visant à la protection et la mise en valeur des caractéristiques naturelles et culturelles de la région doit être identifiée et poursuivie à court et moyen terme. Ces projets ne doivent pas laisser de côté les éléments marins et des actions communes autour des Aires Marines Protégées et des pêcheries doivent aussi être envisagées.

#### Ressources politiques et institutionnelles

- Soutien politique et/ou institutionnel :
  - Kent County Council et Conseil général du Pas-de-Calais

- L'Initiative des détroits d'Europe (ESI)
- Structure(s) / outil(s) de mise en œuvre de la bonne pratique :
  - Un projet européen sur les appellations internationales pour les détroits
  - Une structure de support
  - Utilisation de l'évaluation des caractéristiques des paysages marins du détroit du Pas de Calais

### Échéances

- Date de début de la mise en œuvre (si effective):
  - 2015
- Temps nécessaire pour la mise en œuvre (si effective) :
  - 5 ans et plus pour un projet européen sur les possibilités d'une appellation internationale du détroit
  - 10 et plus pour l'obtention d'une appellation internationale

### Cadre financier

- Fonds européens qui pourraient être utilisés pour financer le transfert :
  - INTERREG VA

### Connaissances et compétences

- Connaissances et compétences nécessaires à la mise en œuvre de la bonne pratique sur le territoire :
  - Bénéfices et risques d'une appellation

### Résultats attendus de la mise en œuvre (si effective)

- Réalisations qualitatives :
  - Reconnaissance accrue du détroit
- Résultats quantitatifs :
  - Une appellation internationale du détroit du Pas de Calais
- Indicateurs d'évaluation pour vérifier que les objectifs sont atteints :
  - L'appellation

### Possibles obstacles que nous pourrions rencontrer

- Difficultés d'obtenir une appellation internationale

### Lignes directrices pour réussir la mise en œuvre

- Travail avec les autres partenaires de NOSTRA pour échanger des expériences sur les appellations des détroits
- Soutien politique
- Utilisation de tous les outils à disposition (évaluation des caractéristiques des paysages marins, études précédentes etc.)

## Action 4 – Renforcer l'identité du détroit du Pas de Calais

Il est nécessaire de développer une promotion transfrontalière commune du territoire du détroit à destination des habitants, des touristes et des partenaires économiques. Tous les efforts doivent être conjugués afin de changer l'image parfois négative de la région et de renforcer les aspects positifs d'une région transfrontalière au cœur de l'Europe. Comme souligné dans la vision pour le détroit du Pas de Calais, le patrimoine naturel et culturel du détroit doit être reconnu comme un atout pour la région, tant pour la qualité de vie que pour le tourisme, afin de répondre au déclin des industries traditionnelles et de « *créer des emplois durables des deux côtés du détroit* ».

Le potentiel autour du « tourisme de nature » est particulièrement important dans le détroit du Pas de Calais : un projet pourrait être mis en place afin d'identifier les meilleurs sites de randonnées, d'observation de la faune, d'équitation, de cyclisme et de canotage ainsi que les zones trop sensibles pour supporter ces pressions.

Plusieurs projets visent déjà à développer de nouvelles approches du tourisme en lien avec les valeurs locales et le patrimoine naturel. Par exemple, CAPland est un centre d'interprétation du paysage situé à Marquise, dans le Boulonnais, qui fait la promotion des différents aspects du territoire des Deux Caps.

Plusieurs projets INTERREG ont été menés sur le thème du tourisme, notamment CAST (Actions Côtières pour un Tourisme Durable) et GREET the world (Créer une nouvelle destination touristique), qui ont servi à promouvoir d'une certaine façon les deux pays en tant que destination unique et à impliquer la population locale en tant que « Greeters » pendant les Jeux Olympiques.

Un projet plus récent, Cool Tourism, a pour objectif de développer les réseaux d'entreprises et d'améliorer la communication entre ces dernières et leurs marchés potentiels en milieu rural.

Dans la continuité, de nouveaux projets pourraient intégrer quelques éléments des bonnes pratiques NOSTRA.

### Bonnes pratiques

Les bonnes pratiques NOSTRA suivantes semblent particulièrement intéressantes pour atteindre ces objectifs et valoriser le patrimoine naturel et culturel du détroit :

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

Afin de donner vie au patrimoine de la région, l'archipel de Kvarken inscrit au **patrimoine mondial de l'UNESCO** a été mis en avant grâce à l'utilisation du récit. Un projet LEADER (Liaison Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale) a été établi par les municipalités de Korsnäs et Malax, avec un chef de projet en charge du dialogue avec les entreprises et les collectivités locales, les ONG et

également les écoles. Comme point de départ, le chef de projet a utilisé un très vieux livre (1894) racontant l'histoire d'un gardien de phare défendant son phare contre les Russes à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle. Ce livre a servi de base à l'utilisation du récit comme un révélateur de l'histoire et de la culture locale pour les groupes touristiques, en particulier par le biais de sentiers pédestres menant à une reproduction miniature du phare où, surplombant la mer, les touristes écoutent l'histoire romancée du gardien de phare. Le chef de projet a été fait Ambassadeur du patrimoine mondial de l'archipel de Kvarken.

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

## Mise en œuvre

Le renforcement de l'identité du détroit du Pas de Calais est l'objectif général ; aucun projet unique ne saurait y répondre et plusieurs parties de ce plan de mise en œuvre viennent nourrir cette problématique de l'identité et sont les premières étapes nécessaires pour faire de cette région une véritable destination.

Ceci dit, des projets touristiques ciblés pourraient être identifiés lors des prochaines rencontres territoriales et grâce à l'implication de Visit Kent et de Pas-de-Calais Tourisme dans la démarche de propositions de projets INTERREG V.

### Ressources politiques et institutionnelles

- Soutien politique et/ou institutionnel :
  - Visit Kent et Pas-de-Calais Tourisme
  - Kent County Council et Conseil général du Pas-de-Calais
- Structure(s) / outil(s) de mise en œuvre de la bonne pratique :
  - Mise en place d'un groupe de travail pour contrôler les opportunités et soutenir les projets
  - Partenaires associés : Eden 62, directions culturelles du Conseil général du Pas-de-Calais et du Kent County Council, institutions du milieu rural, etc.

### Échéances

- Date de début de la mise en œuvre (si effective):
  - Début 2015
- Temps nécessaire pour la mise en œuvre (si effective) :
  - 5 ans

### Cadre financier

- Source(s) de financement :
  - Financement public des deux organismes de tourisme
- Fonds européens qui pourraient être utilisés pour financer le transfert :
  - INTERREG V des 2 Mers et France (Manche) – Angleterre

### Connaissances et compétences

- Connaissances et compétences nécessaires à la mise en œuvre de la bonne pratique sur le territoire :
  - Compréhension mutuelle des deux organismes
  - Bonne connaissance en marketing et promotion
- Connaissances et compétences déjà disponibles sur le territoire :
  - Bonne connaissance en marketing et promotion
  - Implication des populations locales
  - Connaissances en formation commerciale

### Résultats attendus de la mise en œuvre (si effective)

- Réalisations qualitatives :
  - Identité du détroit renforcée
  - Valorisation des petites zones rurales d'intérêt
  - Zones rurales plus attrayantes pour les acheteurs immobiliers
  - Développement du tourisme nature (observation des oiseaux, etc.)
- Résultats quantitatifs :
  - Augmentation de l'impact économique dans les zones rurales
  - Nouvelles attractions touristiques innovantes (remettre en état les vestiges d'un château médiéval à Fressin, développer et promouvoir les dimensions culturelles des ports - Musée départemental d'Étaples par exemple)
- Indicateurs d'évaluation pour vérifier que les objectifs sont atteints :
  - Indicateurs économiques
  - Indicateurs touristiques (nombre de lits, de nuitées, etc.)

### Possibles obstacles que nous pourrions rencontrer

- Besoins humains et financiers

### Lignes directrices pour réussir la mise en œuvre

- Soutien politique
- Implication des communautés locales

### **3. Changement climatique et développement d'un corridor de transport durable**

Comme le souligne l'étude de référence NOSTRA pour le détroit du Pas de Calais, l'environnement naturel subit de nombreuses pressions comme l'augmentation du trafic maritime, le développement côtier, les espèces invasives et le changement climatique. La problématique du changement climatique semble particulièrement importante pour le détroit du Pas de Calais car c'est un problème commun qui impacte les deux rives (inondations, érosion côtière, etc.).

La problématique de la pollution atmosphérique provoquée par la navigation et le fret routier a été élevée au rang de priorité dans l'étude de référence et lors des réunions territoriales, par les ports et Eurotunnel, le Conseil général du Pas-de-Calais et le Kent County Council, les universités et les associations.

Les émissions de dioxyde de carbone (y compris les oxydes d'azote, monoxydes de carbone et les hydrocarbures) et leurs conséquences sur la santé et la qualité de vie dans le détroit du Pas de Calais seront impactées par l'augmentation du trafic maritime dans le détroit (dû à l'augmentation du commerce international) ainsi que par la réglementation MARPOL sur les zones de contrôle des émissions de soufre qui sera appliquée à partir de 2015. Il est nécessaire d'analyser les possibilités de diminuer la pollution atmosphérique et les embouteillages dans les ports et leurs alentours. En effet, bien que le smog de soufre dû à la navigation puisse dans un premier temps être atténué par la réglementation qui limitera les émissions de la navigation à 0,1 % d'oxydes de soufre, cela pourrait être annulé par une augmentation globale à long terme du volume de navigation.

#### **Action 5 – Mettre en place un groupe de travail transfrontalier et multi-acteurs sur le transport**

Les équipes du Port de Douvres et d'Eurotunnel prévoient une augmentation de 40% du trafic (notamment du fret) d'ici à 2030 (NOSTRA, 2014). Cela est lié au développement du commerce international ainsi qu'aux conséquences de la réglementation sur les zones de contrôle des émissions de soufre qui s'appliquera à partir de 2015.

Cette augmentation significative est à la fois menaçante en terme de pollution et de congestion et positive en terme d'emplois dans les domaines du transport et du tourisme.

La qualité de l'air, liée aux émissions issues de la navigation (oxyde de soufre) et de la circulation des véhicules dans les ports et sur les routes (y compris les oxydes d'azote, monoxydes de carbone et les hydrocarbures), a été identifiée comme problématique pour le détroit du Pas de Calais depuis le début du projet NOSTRA. Alors que les niveaux d'oxyde de soufre ont été réduits dans le port de Douvres grâce à une zone de gestion de la qualité de l'air, la question plus large de la pollution atmosphérique est toujours d'actualité.

La réglementation sur les zones de contrôle des émissions de soufre dans la Mer du Nord va limiter les émissions liées à la navigation mais est susceptible de rendre la liaison Douvres-Calais plus rentable, entraînant un report de navigation depuis des routes maritimes plus longues vers cette route Douvres-Calais (prévisions des experts et de l'industrie).

Cela va probablement conduire à une augmentation significative du fret au sein du détroit, dont la majorité passera par la route. Le fait que la capacité d'augmentation du fret ferroviaire via le Tunnel sous la Manche ne soit pas aujourd'hui à l'ordre du jour est une problématique importante.

Les effets immédiats de la réglementation pourraient conduire à une atténuation du brouillard de soufre dans le détroit, mais également à une augmentation de la pollution atmosphérique et de la congestion des routes.

L'équipe du Port de Douvres et Eurotunnel adaptent aujourd'hui les infrastructures pour faire en sorte de répondre à ces pressions, mais les impacts que cette augmentation du trafic aura sur le réseau routier et sur le caractère et l'attractivité de zones comme Douvres, Folkestone et Calais doivent être anticipés.

Cela nous amène aux opportunités qui vont émerger, non seulement en termes d'augmentation de l'emploi dans le domaine du transport mais aussi en termes de captation des bénéfices touristiques liés au développement des infrastructures de transport.

Ailleurs dans ce plan de mise en œuvre est développée la problématique du détroit en tant que zone de passage et non comme une destination touristique. Point d'entrée en France et au Royaume-Uni, les paysages emblématiques immédiats tels que les Deux Caps et les Falaises Blanches ainsi que les villes côtières le long du détroit devraient attirer les touristes, mais ce n'est pas encore le vraiment le cas.

Avec le développement du réseau de transport, l'opportunité d'inclure des projets faisant le lien avec l'offre touristique du détroit devrait être explorée. Des démarches intéressantes existent déjà dans la région. Le port de Douvres est actuellement en train de restaurer la gare maritime de Douvres construite en 1914, qui ferait un point de départ idéal pour un circuit touristique patrimonial. De plus, le projet de relance des Docks Ouest du port de Douvres inclut la transformation du front de mer, qui devrait devenir une destination et une offre touristique fantastique.

Comment les liaisons de transport peuvent être davantage utilisées de cette façon en faveur du tourisme ? L'opportunité pour les gens de circuler à pied à partir des ferries est aujourd'hui limitée (seule P&O accepte des passagers piétons). C'est un sujet qui devrait être étudié, de même que la problématique des coûts ; l'augmentation des coûts liée à l'adaptation à la réglementation sur le soufre sera-t-elle répercutée au client ? Les ports, les ferries et Eurotunnel pourraient-ils travailler plus intensément avec les collectivités de la région et les organisations touristiques pour étudier les possibilités de promouvoir la région ? Il y a déjà d'importants exemples, tels que le partenariat primé autour d'une destination pour les croisières entre le Port de Douvres et Visit Kent.

Toutes ces opportunités et menaces ne peuvent être envisagées qu'à travers des actions communes.

## Bonnes pratiques

Les bonnes pratiques sélectionnées dans le cadre de l'Action 1, notamment les Fehmarn Belt Days ou le Conseil du Kvarken, peuvent aussi nourrir la réflexion sur un groupe de travail commun sur les sujets susmentionnés.

## Mise en œuvre

L'action proposée consiste à mettre en place un groupe de travail transfrontalier sur les opportunités et les menaces dans le domaine du transport, y compris la pollution atmosphérique. Ce groupe de travail transfrontalier associerait les ports, les compagnies ferroviaires, Eurotunnel, le Conseil général du Pas-de-Calais, le Kent County Council et tout autre organisme pertinent du secteur public, privé ou de la recherche. Il aurait pour but d'étudier les évolutions futures de la pollution et du domaine du transport pour établir une solide base de connaissances pour la région. Sans espérer que ce groupe puisse avoir une quelconque influence sur les réglementations internationales ou sur une concurrence de marché ouverte et équitable, l'étude de solutions locales telles que l'augmentation du fret ferroviaire dans le tunnel, au Royaume-Uni et sur le continent (interopérabilité) pourrait être un objectif pour ce groupe de travail. De même, des mesures visant à limiter les impacts globaux de l'augmentation du fret routier pourraient être envisagées.

### Ressources politiques et institutionnelles

- Soutien politique et/ou institutionnel :
  - Conseil général du Pas-de-Calais et Kent County Council
  - Partenaires associés tels que le Campus de la Mer, l'Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO), l'Observatoire Climat, la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), etc.
- Structure(s) / outil(s) de mise en œuvre de la bonne pratique :
  - Groupe de travail

### Échéances

- Date de début de la mise en œuvre (si effective):
  - Le plus vite possible, dans la continuité des projets existants
- Temps nécessaire pour la mise en œuvre (si effective) :
  - 6 mois

### Cadre financier

- Source(s) de financement :
  - Financement public des conseils généraux
  - Financements privés
- Fonds européens qui pourraient être utilisés pour financer le transfert :
  - INTERREG (2 Mers, France (Manche) – Angleterre, France – Wallonie – Flandres, Europe du Nord-Ouest, Europe)

### Connaissances et compétences

- Connaissances et compétences nécessaires à la mise en œuvre de la bonne pratique sur le territoire :
  - Mise en réseau des partenaires
  - Vision globale des problématiques du détroit

### Résultats attendus de la mise en œuvre (si effective)

- Réalisations qualitatives :
  - Meilleure connaissance des opportunités et menaces liées au transport dans le détroit
  - Amélioration de la mise en réseau des partenaires impliqués dans ce domaine
  - Implication plus intense des autorités locales
- Résultats quantitatifs :
  - Mise en place d'un groupe de travail

### Possibles obstacles que nous pourrions rencontrer

- Manque de synergie entre les différents projets et les partenaires

### Lignes directrices pour réussir la mise en œuvre

- Sensibilisation mutuelle et forte synergie entre le secteur public et le secteur privé.

## **Action 6 – Encourager les politiques publiques locales à soutenir des actions et des projets visant à l'atténuation et à l'adaptation au changement climatique**

Au regard des enjeux environnementaux importants auxquels doit faire face le détroit du Pas de Calais (voir l'étude de référence du détroit du Pas de Calais), l'objectif est double :

- Réduire l'empreinte climatique et écologique du détroit à travers des actions visant à développer des technologies innovantes et durables, notamment dans les transports et la logistique.
- Faire face aux impacts du changement climatique à l'échelle régionale transfrontalière, notamment concernant les risques d'inondation et l'érosion côtière. Ceci pourrait être réalisé à travers des actions visant à assurer le suivi et l'évaluation de ces impacts afin de mettre en œuvre les meilleures solutions possibles pour protéger les territoires et les populations.

Sur un plan stratégique, le Conseil général du Pas-de-Calais a développé un *Agenda 21* dont le but est le développement durable du territoire. Au niveau local, cela a été suivi par l'adoption de Plans Climat territoriaux. Certains territoires du Pas-de-Calais sont particulièrement sensibles à la

problématique de l'érosion côtière et des risques d'inondation. Par exemple, la zone autour de Montreuil-sur-Mer est confrontée à d'importants risques pour la population et met actuellement en œuvre des plans d'urgence.

À l'échelle des projets, plusieurs initiatives ont déjà été prises afin de relever les défis du changement climatique. Le projet ARCH (Assessing Regional Changes to Habitats), projet INTERREG IVA des 2 Mers, vise à contrôler l'évolution de la biodiversité dans le détroit à l'échelle transfrontalière. Il implique le Conseil Régional du Nord – Pas de Calais et le Kent County Council et permet d'évaluer les impacts du changement climatique sur la biodiversité à l'échelle du détroit.

Pour le Kent County Council, des travaux ont déjà été menés dans ce domaine, y compris Coastal Communities 2150 et le cluster PRIME-C. Ce travail peut être partagé et communiqué.

Dans le contexte de l'entrée en vigueur de la directive « soufre » en janvier 2015, plusieurs projets sont actuellement mis en œuvre dans la région Nord - Pas de Calais. Le projet Fish2ecoenergie développé par les partenaires du secteur de la pêche vise à expérimenter un moteur hybride (électricité et gaz) sur un bateau de pêche. Ce projet a été notamment cofinancé par le Conseil général du Pas-de-Calais et le FEDER (Fonds Européen pour le Développement Régional). Le projet ARPEGE (*Approche Réaliste pour une Pêche GEnérique*) est un second projet dont le but est de créer le prototype d'un nouveau chalutier à double propulsion (diesel-électrique). Le Conseil général du Pas-de-Calais a également financé ce projet.

Le *Campus de la Mer* associe plusieurs partenaires régionaux (université, conseils généraux et régionaux, intercommunalités, etc.) et a pour objectif d'aborder la problématique des zones côtières et la gouvernance des risques.

Ce sont des exemples de projets actuellement en cours et qui abordent la problématique du changement climatique : ils constituent une riche base de connaissances et de compétences sur laquelle la mise en œuvre des bonnes pratiques NOSTRA peut s'appuyer et dont elle peut profiter.

## Bonnes pratiques

Sur le thème du changement climatique, deux bonnes pratiques NOSTRA semblent particulièrement intéressantes :

**Les bateaux sûrs et verts** sont une solution présentée par le partenaire roumain du projet NOSTRA. Compte tenu de la pollution engendrée par les bateaux, que ce soit lorsqu'ils naviguent (pollution aquatique, atmosphérique et sonore, accidents, etc.) ou au cours de leur processus de recyclage, l'idée est de concevoir des navires plus écologiques et sûrs, par exemple au moyen d'une double coque plus résistante aux chocs. Une diminution de la consommation d'énergie (optimisation de la forme de la coque, nouveau système de propulsion, récupération d'énergie et utilisation d'énergies renouvelables), une réduction de leur vitesse et/ou une augmentation de leur capacité peuvent permettre de limiter les émissions des bateaux.

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

## Mise en œuvre

La pratique proposée consiste à encourager les politiques publiques locales à soutenir des actions et des projets visant à lutter contre le changement climatique et s'adapter à ce dernier au niveau du détroit du Pas de Calais.

### Ressources politiques et institutionnelles

- Soutien politique et/ou institutionnel :
  - Conseil général du Pas-de-Calais et Kent County Council
  - Partenaires associés tels que le Campus de la Mer, l'Université du Littoral Côte d'Opale (ULCO), l'Observatoire Climat, la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement), etc.
- Structure(s) / outil(s) de mise en œuvre de la bonne pratique :
  - Structures locales (pôle Aquimer, armateurs, etc.) pour mettre en œuvre des projets de recherche et d'expérimentation (par exemple les bateaux écologiques, les énergies renouvelables, etc.) avec l'aide de financements publics et de conventions. L'objectif à long terme est de permettre de généraliser ces expériences.
  - Promouvoir des actions de gestion de l'érosion côtière (gestion des dunes de sable, etc.) et limiter les risques de submersion marine (utilisation du système de waterings, etc.).
  - Universités et laboratoires de recherche
  - Mettre en place des actions de sensibilisation

### Échéances

- Date de début de la mise en œuvre (si effective):
  - Le plus vite possible, dans la continuité des projets existants
- Temps nécessaire pour la mise en œuvre (si effective) :
  - 5 ans pour aboutir à la généralisation des bateaux écologiques

### Cadre financier

- Source(s) de financement :
  - Financement public des conseils généraux
- Fonds européens qui pourraient être utilisés pour financer le transfert :
  - FEDER

- Horizon 2020
- Life (sous-programme d'action pour le climat)
- INTERREG (2 Mers, France (Manche) – Angleterre, France – Wallonie – Flandres, Europe du Nord-Ouest, Europe)

### Connaissances et compétences

- Connaissances et compétences nécessaires à la mise en œuvre de la bonne pratique sur le territoire :
  - Bonne connaissance du territoire
  - Capacité d'innovation
  - Mise en réseau des partenaires
  - Vision globale des problématiques du détroit
- Connaissances et compétences déjà disponibles sur le territoire :
  - Connaissance académique
  - Compétences techniques

### Résultats attendus de la mise en œuvre (si effective)

- Réalisations qualitatives :
  - Réduction des émissions de CO<sub>2</sub>
  - Meilleure connaissance des risques liés au changement climatique
  - Amélioration de la mise en réseau des partenaires impliqués dans ce domaine
  - Implication plus intense des autorités locales
  - Sensibilisation accrue de la population et des partenaires
- Résultats quantitatifs :
  - Augmentation du nombre de bateaux de pêche écologiques (grâce à des projets comme ARPEGE)
  - Un Plan d'Action Climat afin d'évaluer les impacts du changement climatique pour le Conseil général du Pas-de-Calais et définir les actions pour s'y adapter et y pallier (en plus des Plans d'Actions Climat territoriaux)
  - Diminuer le nombre de personnes en situation de précarité énergétique
- Indicateurs d'évaluation pour vérifier que les objectifs sont atteints :
  - Nombre de projets lancés
  - Nombre d'études réalisées
  - Nombre de bateaux écologiques utilisés

### Possibles obstacles que nous pourrions rencontrer

- Manque de synergie entre les différents projets et les partenaires
- Manque d'anticipation dans le processus décisionnel

### Lignes directrices pour réussir la mise en œuvre

- Forte implication politique
- Sensibilisation mutuelle et forte synergie entre le secteur public et le secteur privé.