

fr



Union européenne  
Politique régionale

# info regio

| No 23 | septembre 2007 | **panorama**



**Les régions au cœur de la  
politique maritime  
européenne**

# Sommaire

## Vingt ans après: une politique de cohésion jeune et dynamique

A l'occasion du 4<sup>ème</sup> Forum sur la cohésion, La Commission européenne a donné le coup d'envoi d'une large consultation publique destinée à tracer les contours de la politique régionale à l'horizon de 2020.

## Les régions au cœur de la politique maritime européenne

### La politique maritime européenne: du Livre vert au plan d'action

#### Les villes portuaires en mutation

#### Les clusters maritimes, au croisement de l'innovation et du développement régional

#### Le FEDER en action: Lettonie, Estonie, Portugal, Italie

#### Témoignage: CRPM-CPMR

#### Reportage: L'avenir passe par la côte

Aux prises avec la restructuration de secteurs majeurs de son économie – agriculture, pêche, sidérurgie –, la région des Asturies entend valoriser les atouts – naturels, culturels et humains – de son littoral pour assurer son (re)développement.

#### Témoignage: INTERREG IIB Mer du Nord

#### INTERREG en action

### Coopération interrégionale 2007-2013 («INTERREG IVC») - Régions et villes d'Europe: la carte de la coopération

#### REGIO & Réseaux

#### En ligne

4	
7	
11	
13	
17	
18	
19	
24	
25	
26	
27	
28	

Photos (pages): Commission européenne (1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16), ESPO (11), Koneteknologiakeskus Turku Oy (14), Pomorskie Voivodeship Regional Office in Brussels (15), Finanšu ministrija (17), CIMBA (17), Aurora (17), Pärnu (17), CRPM (18), Gobierno del Principado de Asturias (19), Jean-Luc Janot (20, 25), Puerto de Gijón (22), Ayuntamiento de Avilés (23), Ministerie van Verkeer en Waterstaat (24), University College Cork (25), Baltic Gateways (25).

Couverture: Le village de Smögen sur la côte occidentale de la Suède - Photo William Steward (Commission européenne).

Ont également contribué à la rédaction de ce numéro: Jean-Yves Dalleau, Pierre Ergo, Jean-Luc Janot.

Editeur responsable: Ana-Paula Laissy, Commission européenne, DG Politique régionale.

Ce magazine est imprimé en allemand, anglais et français sur papier recyclé.

Le dossier thématique est disponible dans 22 langues de l'Union européenne sur le site

Internet: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_fr.htm)

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles de leur auteur et ne reflètent pas nécessairement celles de la Commission européenne.

## Les régions au cœur de la politique maritime européenne

Mers et océans apparaissent, suivant la vision sur le développement, comme un obstacle à la communication et aux échanges commerciaux, ou comme autant de ponts entre les territoires et les marchés. Ce dernier point de vue est celui auquel adhère l'Union européenne. Les régions maritimes, véritables interfaces terre-mer, doivent avoir un rôle essentiel dans la cohésion territoriale et un rôle déterminant dans la croissance économique et la création d'emplois dans l'UE. Elles abritent de nombreux intérêts économiques: pêcheries, tourisme côtier, recherche marine, réserves de combustibles fossiles en mer, énergie éolienne et houlomotrice, construction navale, sans oublier le transport maritime, avec le premier réseau mondial de ports de mer et la première flotte marchande du monde. Dans un tel contexte, il apparaît clairement que les mers et les régions côtières recèlent un gigantesque potentiel en termes de croissance économique durable et d'emplois pour l'Union européenne de demain.



La Commission a adopté, en octobre 2007, le Livre bleu «*Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne*». Plusieurs objectifs de cette politique s'inscrivent dans le droit fil de la Politique de cohésion: maximiser une utilisation durable des mers et des océans, créer un socle de connaissances et d'innovation pour la politique maritime et maximiser la qualité de vie dans les régions côtières.

Par un éventail d'investissements dans le secteur de la mer au cours de la période de programmation 2007-2013, la politique de Cohésion aidera les régions côtières à relever les défis et à saisir les opportunités propres à leur situation géographique particulière. Ces investissements incluront notamment des projets de recherche dans les domaines des sciences de la mer et des technologies marines, des actions de formation de la main d'œuvre maritime, la protection du patrimoine des régions côtières et le développement de la coopération maritime interrégionale.

Le plan d'action qui accompagne le Livre bleu sur la politique maritime intégrée met spécifiquement l'accent sur les aspects qui intéressent les régions maritimes: la planification spatiale maritime et la gestion intégrée des zones côtières, le transport maritime et la politique portuaire, la recherche maritime européenne et le tourisme maritime et côtier. Il intègre également les sept régions ultrapériphériques, ce qui confère une dimension planétaire à la politique maritime de l'UE. Ces régions entretiennent des liens étroits avec la mer par leurs activités économiques maritimes et par leur patrimoine naturel marin, ainsi que par leur vulnérabilité face au changement climatique et aux phénomènes météorologiques extrêmes. Leur intégration à part entière dans la Politique maritime de l'UE revêt donc une importance particulière.

En ce qui concerne les îles, les régions ultrapériphériques et d'autres régions maritimes isolées, la Commission estime que la création de réseaux d'échange sur les meilleures pratiques est de nature à atténuer les conséquences de leur isolement et à faire progresser le développement durable. Dès lors, nous encourageons activement la participation de ces régions aux activités en réseau financées au titre de l'initiative *Les régions, actrices du changement économique*.

Avec ce 23ème numéro d'Inforegio-Panorama, la Commission européenne entend démontrer combien les régions sont au cœur de la nouvelle politique maritime intégrée de l'Union européenne.

**Danuta Hübner**

Commissaire chargée de la politique régionale



**Joe Borg**

Commissaire chargé de la pêche et des affaires maritimes



## Quatrième Forum sur la cohésion

# Vingt ans après: une politique de cohésion jeune et dynamique

Les 27 et 28 septembre 2007 s'est déroulé à Bruxelles le Quatrième Forum sur la cohésion. À cette occasion, la Commission européenne a donné le coup d'envoi d'une large consultation publique destinée, au delà de la programmation des Fonds structurels 2007-2013, à tracer les contours de la politique régionale à l'horizon de 2020.



Formation en robotique automobile (Lisbonne, Portugal).

Organisé tous les trois ans, le Forum sur la cohésion a réuni pour sa quatrième édition plus de 800 participants, membres de 31 délégations nationales (les États membres ainsi que la Croatie, la République de Macédoine, la Turquie et la Norvège), représentants des institutions européennes (Conseil de l'UE, Commission, Parlement, Cour des Comptes, Banque européenne d'investissement, Comité économique et social européen, Comité des Régions) et d'une quinzaine d'associations européennes.

## 2007-2013: 450 programmes pour 268 régions

Les débats<sup>(1)</sup>, s'appuyant sur les résultats du Quatrième Rapport sur la cohésion économique et sociale<sup>(2)</sup> adopté par la Commission le 30 mai 2007, ont prélué au démarrage concret de la programmation 2007-2013. Celle-ci sera basée sur les stratégies nationales (toutes validées par la Commission, voir

encadré) et sur les quelque 450 programmes opérationnels qui doivent en découler et dont l'adoption va bon train. Un «tableau de bord» de la programmation est accessible en ligne<sup>(3)</sup>.

Mais au-delà de cet agenda, le Forum a aussi été l'occasion pour Danuta Hübner, la commissaire chargée de la politique régionale, qui introduisait la rencontre, de lancer une vaste consultation européenne autour de questions clés sur l'avenir de la politique de cohésion qui ont été publiées dans le Quatrième Rapport (voir *Inforegio Panorama* n° 22). Organisée jusqu'au 31 janvier 2008 sur le site Internet de la Commission<sup>(4)</sup>, cette consultation concerne tous les citoyens et l'ensemble des acteurs de la politique régionale. Les résultats en seront présentés au printemps 2008 en même temps que le Cinquième Rapport intermédiaire sur la cohésion et alimenteront par ailleurs l'examen du budget 2008-2009 de l'Union.

(1) Pour lire les interventions des orateurs disponibles en ligne:  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/4thcohesionforum/home\\_fr.cfm?nmenu=0](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/4thcohesionforum/home_fr.cfm?nmenu=0)

(2) Voir *Inforegio Panorama* n° 22 et le site du Quatrième Rapport:  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion4/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion4/index_fr.htm)

(3) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/newsroom/pdf/scoreboard22102007.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/newsroom/pdf/scoreboard22102007.pdf)

(4) Pour participer à la consultation et lire les contributions:  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/4thcohesionforum/consultation\\_en.cfm?nmenu=4](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/4thcohesionforum/consultation_en.cfm?nmenu=4)

## Les régions en première ligne de la mondialisation

«(...) la conviction que le véritable intérêt de chacun consiste à reconnaître et à accepter dans la pratique l'interdépendance de tous»: c'est en ces termes que Robert Schuman, cité par le président de la Commission européenne José Manuel Barroso lors de la session d'ouverture du Forum, définissait l'un des fondements de la construction européenne, la solidarité. «Ne perdons jamais de vue ce principe fondateur», dont la politique de cohésion est «emblématique», a exhorté M. Barroso. Cette politique, «reformatée» par la stratégie de Lisbonne pour la croissance et l'emploi, a un rôle essentiel à jouer face aux enjeux économiques et sociaux, environnementaux et démographiques du monde actuel.

Les régions d'Europe, a souligné M. Barroso, sont «les actrices directes, en première ligne», de cette mondialisation, dont les défis ont «une dimension régionale très visible et très directe» et «pèsent beaucoup plus lourdement sur les régions les plus déshéritées de l'Union». Mettant en parallèle les progrès considérables déjà réalisés et l'ampleur des disparités qui demeurent, le président de la Commission a rappelé que la politique de cohésion constitue un instrument «structurel» qui travaille en profondeur, à long terme et que la poursuite de son succès dépend du partage des compétences à tous les niveaux, en partenariat, entre acteurs liés par un «contrat de subsidiarité». «Oui, la solidarité est la valeur européenne fondamentale» et, «dans un monde plus ouvert que jamais, c'est notre force», conclura-t-il.



Test de résistance pour un téléski dans le Vorarlberg (Autriche).

## Le rendez-vous de 2009

Tout au long de ces deux journées, allocutions et débats se sont succédé «sans préjugés, sans tabous et sans exclure aucun thème», selon le vœu de M. Barroso. Parmi les nombreux orateurs, le président du Comité des Régions (CdR), Michel Delebarre, a notamment attiré l'attention sur la révision du budget de l'UE à l'horizon de 2009: «Le CdR estime que la politique de cohésion (...) exerce un effet multiplicateur au service des objectifs de l'Union. Par ailleurs, il considère que le succès de la stratégie renouvelée pour la croissance et l'emploi passe nécessairement par sa capacité à mobiliser les ressources dans tous les territoires de l'Union, les villes et les régions». À cet égard, les acteurs régionaux ont «la sérénité de ceux qui ont fait la preuve de l'efficacité de cette politique de cohésion sur le terrain. (...) Pour le rendez-vous de 2009, nous avons à cœur de produire très vite des résultats tangibles».

«Toutefois nous sommes aussi inquiets». Des propositions ont, dans le passé, mis en cause cette politique ou tenté de la renationaliser. «Sans aucun doute, ces propositions vont resurgir. L'inquiétude du Comité tient à la superficialité de l'analyse et à la sous-estimation des effets de la politique de cohésion qui a sous-tendu ces propositions», a souligné M. Delebarre en appelant à «améliorer le projet européen pour qu'il soit en mesure de concilier prospérité et solidarité».

## Vingt ans de cohésion: CQFD, mais peut encore mieux faire

Âgée d'à peine vingt ans, la politique de cohésion est une politique «jeune et dynamique, aujourd'hui largement reconnue comme la démonstration la plus pratique de la solidarité européenne et une force efficace de progrès économique», a souligné Danuta Hübner dans son allocution de clôture tout en mettant en garde contre l'autosatisfaction. Cette reconnaissance revêt d'ailleurs une dimension internationale comme en témoigne l'intérêt de pays tels que l'Inde, la Chine, le Brésil et la Russie, confrontés à des disparités et des tensions sociales croissantes. La politique de cohésion constitue en fait le «principal instrument» de l'UE pour faire face aux défis de l'époque et réaliser les objectifs de Lisbonne. Résumant les débats du Forum, la commissaire en a retiré quatre enseignements:

- Un **nouveau modèle** est en train d'émerger, dans lequel le rattrapage des régions les plus avancées par les moins développées va de pair avec l'effort de progresser ensemble dans une économie globalisée. Un modèle qui met en avant «les 'opportunités' pour l'avenir, en mobilisant le potentiel sous-exploité, plutôt que la compensation des 'problèmes' du passé.» C'est ce «processus dynamique de montée en puissance» qui sous-tend les programmes 2007-2013.
- Au-delà des critères macroéconomiques classiques tels que le revenu par habitant, il importe d'avoir en vue les **aspects qualitatifs** et la durabilité de la croissance, dans une politique abordant «les facteurs structurels de la compétitivité, qui incluent l'environnement et la durabilité sociale».
- La politique de cohésion a joué «un rôle pionnier dans la mise en place de stratégies régionales pour l'innovation et la société de la connaissance». Elle a prélué à des politiques nouvelles allant des «clusters» de développement à l'ingénierie financière, de la coopération territoriale aux projets urbains intégrés. Elle peut renforcer son effet de levier en favorisant l'amélioration des **structures de gouvernance**, grâce à son approche politique intégrée et au recours à de solides partenariats public-privé. Elle a été et doit rester un facteur de «subsidiarité intelligente» en aidant à «sauter les barrières institutionnelles» entre ministères et autres structures régionales et nationales, à assurer «la stabilité de l'effort de développement par-delà les cycles politiques de court terme».
- Enfin, la politique de cohésion doit approfondir son action en faveur de la **fourniture de biens publics** dans les régions structurellement faibles, grâce à «la création d'environnements institutionnels et entrepreneuriaux efficaces et «en allant au delà du simple octroi d'aides directes». En ce sens, elle «agit comme un instrument de régulation économique pour corriger les déséquilibres du marché» et améliorer son fonctionnement sans se substituer à lui.

## Vingt-sept stratégies nationales pour la cohésion

Le 8 octobre 2007 s'est achevée l'adoption des 27 «Cadres de référence stratégiques nationaux» (CRSN) 2007-2013, présentés par les États membres à la Commission. Une première évaluation<sup>(1)</sup> des CRSN montre que la politique de cohésion, premier poste d'investissement du budget communautaire avec 347,41 milliards d'euros (35,7% du total), contribue directement à réaliser les objectifs de l'UE en matière de croissance et d'emploi.

- **Taux moyen des investissements** clés prévus par la stratégie de Lisbonne: 62% au sein de l'Objectif Convergence et 77% au sein de l'Objectif Compétitivité régionale et emploi, ce qui constitue un investissement total de 215 milliards EUR (50 milliards de plus qu'en 2000-2006).
- **R&D et innovation:** près de 60 milliards EUR, dont 2/3 en faveur des PME. La part de ces dépenses dans le budget disponible pour les nouveaux États membres sera 4 fois plus élevée qu'en 2004-2006.
- **Efficacité énergétique:** les États s'engagent à accroître cette efficacité, développer les énergies renouvelables et les technologies alternatives, avec des investissements 5 fois plus élevés qu'auparavant pour l'Objectif Convergence et 4 fois plus pour l'Objectif Compétitivité/emploi.
- **Esprit d'entreprise:** il est mis en valeur dans tous les CRSN, en particulier via les services aux PME. Une large place est faite aux aides sous forme de prêts, capitaux-risques, etc., et l'on prévoit à cet égard un recours accru aux nouveaux instruments JEREMIE et JESSICA<sup>(2)</sup>.
- **Ressources humaines:** l'accent est mis sur l'inclusion et les jeunes générations, avec des moyens importants pour la modernisation des systèmes d'éducation/formation (en particulier dans l'Objectif Convergence) et pour des politiques actives du marché du travail.
- **Environnement et prévention des risques:** c'est partout une priorité, avec un investissement total de 51 milliards EUR. De nouveaux programmes visent à mieux concilier protection de l'environnement et croissance.

- **Transports:** 76 milliards EUR, dont la moitié pour les réseaux transeuropéens de transport. D'autres priorités sont les liaisons secondaires, le respect de l'environnement (surtout en zones urbaines) et une mobilité plus équilibrée au niveau régional en fonction des situations et atouts.
- **Capacités institutionnelles des administrations publiques:** cette priorité figure dans presque tous les CRSN où l'Objectif Convergence est concerné, pour un total de 3,6 milliards EUR. Centrée sur l'élaboration et le respect des législations, l'amélioration des réglementations (et notamment leur simplification en matière d'activités économiques) et la création de guichets uniques, elle vise aussi la qualité et l'accessibilité des services publics.
- **Partenariat:** les différentes autorités, les partenaires économiques et sociaux et les ONG ont activement pris part à la définition des stratégies, dont la mise en œuvre sera elle-même plus décentralisée et devrait passer par des partenariats plus larges et plus transparents.
- **Cohérence avec les «Programmes de réformes nationales» (PRN) liés à la stratégie de Lisbonne:** l'élaboration des CRSN a eu lieu en étroite collaboration avec les instances ministérielles (généralement différentes) chargées de la mise en œuvre des PRN.
- **Coordination avec d'autres politiques communautaires:** tous les CRSN définissent les mécanismes de la coordination indispensable entre, d'une part, les Fonds structurels et de Cohésion et, d'autre part, le Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER) et le Fonds européen pour la pêche (FEP).

(1) Communiqué: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/07/419&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=en>

(2) <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/693&format=HTML&aged=1&language=FR&guiLanguage=fr>

## Au plus près du terrain, mais dans une vision intégrée: la cohésion territoriale

Revenant sur la notion de politique intégrée, Mme Hübner a insisté sur son rôle clé dans des domaines comme, entre autres, l'innovation ou la cohésion territoriale. Cette dernière est appelée à être consacrée dans le Traité au même titre que la cohésion économique et sociale. Mais souvent, la commissaire a «l'impression que nous voyons la cohésion territoriale dans une perspective 'géographique'», où l'on divise le territoire en petites entités considérées séparément, ce qui empêche de voir le tableau d'ensemble. Dans l'exemple

classique des relations ville-campagne, «des stratégies purement 'rurales' ou 'urbaines' peuvent manquer une dimension importante de la compétitivité régionale», qui passe par les «clusters». Dans le même ordre d'idées, les pôles de croissance et d'innovation doivent s'inscrire dans des stratégies «assurant le développement équilibré des 'hinterlands'».

Vingt ans après sa naissance, liée à l'ouverture du Marché unique, et face aux contrecoups à répétition de la mondialisation sur les économies de beaucoup de régions de la zone Euro, la politique de cohésion garde-t-elle sa pertinence originelle? Elle demeure «plus irrésistible que jamais», plaide Danuta Hübner.



# La politique maritime européenne: du Livre vert au plan d'action

Par Nicolas Mariel et Frederico Ferreira <sup>(1)</sup>

**En présentant, le 10 octobre 2007, son Livre bleu pour une politique maritime intégrée de l'Union européenne («Un océan d'opportunités») et le plan d'action qu'il contient, la Commission répondait à un besoin ressenti depuis de nombreuses années mais dont l'évidence ne s'est imposée que depuis peu: celui d'une coordination des politiques publiques liées à l'espace maritime et côtier européen.**



Pêche au large de Thyborøn (Danemark).

En plus d'être un régulateur du climat de la planète, la mer emploie 5 millions d'Européens et représente une réserve d'emplois considérable, notamment dans des secteurs tels que les énergies renouvelables et les télécommunications.

Jusqu'à présent, l'intervention européenne en mer se limitait à cadrer le développement d'activités sectorielles (transport, environnement, recherche...), dans un sens incitatif ou restrictif, sans être axée sur une logique de développement durable, respectueux de l'avenir de ce patrimoine commun.

Cette tendance semble désormais inversée grâce au lancement de la nouvelle politique maritime européenne intégrée initiée par la Commission Barroso dans le cadre de sa stratégie 2005-2009. La mise en œuvre de cette politique s'est engagée en plusieurs étapes, à commencer par une phase de consultation.

Le **Livre vert** pour une politique maritime de l'Union, présenté en juin 2006, a ainsi ouvert, treize mois durant, un vaste

chantier de consultation sur la nécessité d'une politique maritime intégrée et sur l'identification des besoins spécifiques en ce domaine. Les résultats ont dépassé les espérances, avec près de 500 contributions écrites émanant de gouvernements et de régions, d'entreprises privées, syndicats, ONG ou encore de simples citoyens, adressées à la Task Force Politique maritime, service ad hoc créé pour l'élaboration et le suivi de cette nouvelle politique auprès de la Direction générale de la Pêche et des Affaires maritimes.

## Une boussole...

Forte de ce soutien de la société civile, mais aussi d'autorités publiques telles que le Comité des Régions ou la Présidence allemande de l'UE (premier semestre 2007), la Commission a décidé d'amorcer une deuxième phase consacrée à la formulation d'actions permettant d'établir un cadre concret pour la réalisation d'une politique maritime intégrée. Tel est l'enjeu du **Livre bleu**, présenté le 10 octobre 2007 par le Président de la Commission, José Manuel Barroso, et Joe

(1) Respectivement Analyste des politiques et Assistant analyste à la Task Force Politique maritime, DG Pêche et Affaires maritimes, Commission européenne.

Borg, le commissaire en charge de la Pêche et des Affaires maritimes. Le Livre bleu est un «pack» rassemblant deux communications de la Commission, à vocation politique, et deux documents de travail – un plan d'action et une étude d'impact –, élaborés sous la coordination de la Task Force Politique maritime dans le cadre d'une intense coopération interservices soutenue à haut niveau par les commissaires eux-mêmes réunis dans un groupe de contact.



Formation en sécurité maritime.

Le **plan d'action**, qui devrait être adopté lors du Conseil des ministres de décembre 2007, constitue véritablement la «bible» de la nouvelle politique maritime européenne. Il prévoit une trentaine d'actions regroupées en cinq grands objectifs:

- Favoriser une exploitation durable des mers et des océans;
- Créer un socle de connaissances et d'innovation pour la politique maritime;
- Offrir une qualité de vie supérieure dans les régions côtières;
- Promouvoir la position de chef de file de l'Union dans les affaires maritimes internationales;
- Améliorer la visibilité de l'Europe maritime.

Certaines de ces actions sont «structurelles», c'est-à-dire relevant de politiques traditionnelles de l'Union. C'est le cas des communications sur la politique portuaire, qui relève de la politique des transports, et sur la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée, qui relève de la politique commune de la pêche. D'autres sont véritablement novatrices et débordent du cadre d'une politique traditionnelle. Il en est ainsi de la mise en œuvre des nouveaux outils de décision politique prévus par le Livre bleu tels que le planning spatial des différentes activités en mer, la gestion intégrée des zones côtières, l'établissement d'un réseau européen d'observations et de données du milieu marin ou encore l'interopérabilité des systèmes de surveillance européens.

La **feuille de route** fixée par le plan d'action établit un calendrier relativement serré, qui prévoit la réalisation de la majorité des actions au cours de l'année 2008, au plus tard

début 2009. Certaines actions se sont d'ores et déjà concrétisées par la publication de documents: document de travail sur les clusters maritimes, communication sur la politique portuaire, document de consultation sur les autoroutes de la mer et le transport maritime sans frontières, communication sur les pratiques de pêche destructrices, communication sur le réexamen de la réglementation sociale maritime, document de travail sur la politique énergétique maritime, etc.

### ...et un gouvernail

Il est important de souligner que l'adoption du plan d'action porte les prémisses d'une nouvelle donne en matière de gouvernance. L'idée générale est de ne pas ajouter de la réglementation à la réglementation existante, de ne pas créer de structure administrative supplémentaire et surtout, d'impliquer autant que possible les différentes parties prenantes dans le processus décisionnel afin de recueillir leur assentiment avant de lancer des actions concrètes. C'est particulièrement vrai pour les nouveaux outils tels que le planning spatial qui sera mis en œuvre par le biais de projets pilotes. Le plan d'action accorde également une place importante aux mesures incitatives et prévoit des facilités pour les projets respectant les bonnes pratiques.

On peut certes objecter que la majorité des mesures prévues auraient de toute façon été adoptées par les services compétents de la Commission. Mais tout l'enjeu de la politique maritime européenne intégrée réside justement dans leur coordination afin de respecter un objectif global de développement raisonné. C'est ce souci qui a été exprimé dans le processus de consultation du Livre vert et c'est pourquoi la structure «Affaires maritimes» de la DG Pêche devrait normalement voir son existence confirmée et son pouvoir renforcé dans un futur proche.



Modernisation du port de Quarteira (Portugal).



## Les Régions ultrapériphériques: l'Europe du grand large

Açores, Canaries, Guadeloupe, Guyane, Madère, Martinique et Réunion: les sept régions ultrapériphériques (RUP) cumulent des handicaps permanents<sup>(1)</sup> liés à l'éloignement et à l'isolement, aux contraintes climatiques, territoriales, démographiques et économiques, qui justifient la possibilité d'adapter les politiques communautaires à leur situation. Mais, en tant que régions intégrées à l'UE sur deux océans (Atlantique et Indien), les RUP constituent aussi un atout. Avec plus de 3 000 000 de km<sup>2</sup>, les «Zones économiques exclusives» (ZEE) des RUP équivalent à la superficie totale de la Méditerranée et de la Baltique. Si on y ajoute les pays et territoires d'Outre-mer (PTOM)<sup>(2)</sup>, l'Union européenne est présente sur les trois océans et possède le premier espace maritime mondial.



Les RUP disposent jusqu'à présent de ressources halieutiques relativement préservées qui permettent encore un développement raisonné de l'effort de pêche. À cela s'ajoutent leurs ressources touristiques. Par leurs caractéristiques géographiques et géophysiques et la richesse de leur biodiversité marine, elles constituent en outre des «laboratoires» dans des domaines comme l'environnement, le climat et l'énergie, dans le droit fil des objectifs de Lisbonne et Göteborg pour un développement durable.

À cet égard, les RUP offrent un espace privilégié, aux frontières extrêmes de l'Union, pour un codéveloppement durable de tous les territoires de leurs bassins maritimes

respectifs. Quand elles ne sont pas isolées en mer comme par exemple les Açores, elles se situent au voisinage immédiat d'États tiers confrontés à des défis de développement plus aigus encore. Le dialogue entre l'UE, ses RUP, leurs États membres et les États tiers pourrait contribuer à des avancées significatives dans bien des domaines: cogestion durable des stocks halieutiques, lutte contre la pauvreté, sécurité maritime, flux migratoires...

À l'évidence, les RUP ont tout intérêt à la mise en place d'une politique maritime européenne. Dans le cadre du programme INTERREG IIIC Sud, elles ont développé un projet RUPMER pour apporter leur contribution au Livre vert sur le sujet. L'élaboration de cette politique implique en particulier pour ces régions des considérations internationales. Une première conclusion de RUPMER est la nécessité d'une approche différenciée par bassin maritime, afin de prendre en compte les spécificités des RUP tant par rapport au reste de l'UE qu'entre les zones Caraïbes, Sud-Ouest de l'océan Indien et Macaronésie (Madère-Açores-Canaries).

La protection de l'environnement marin des RUP suppose que les informations à ce sujet soient incluses dans les banques de données européennes en vue d'un futur Atlas de la Mer. La promotion d'une recherche spécialisée autour des RUP (énergies renouvelables, biotechnologies bleues, changement climatique, prévention des risques...) nécessite la mise en réseau de leurs organismes de R&D avec ceux du reste de l'UE. Enfin, la pêche illustre bien la nécessité d'une politique adaptée au contexte géographique des RUP, à même de contribuer à leur développement propre comme à la cogestion durable des ressources avec les États tiers voisins.

La communication sur une politique maritime intégrée, en relevant notamment la possibilité d'une approche intégrée pour chacun des trois bassins maritimes concernés et l'importance des RUP en termes de R&D, indique le bon cap.

**Contact:** [regionreunion1@wanadoo.fr](mailto:regionreunion1@wanadoo.fr)

(1) Article 299-2 du Traité.

(2) PTOM: une vingtaine de territoires qui relèvent constitutionnellement de quatre États membres (Danemark, France, Pays-Bas, Royaume-Uni) sans faire partie du territoire de l'UE ni être des États indépendants.

## NET-BIOME: la recherche au service du développement durable des territoires ultrapériphériques

Net-Biome est un projet du 6ème Programme-cadre de recherche et développement technologique (PCRD) qui associe pour la première fois les 7 régions ultrapériphériques (RUP) et la plupart des pays et territoires d'Outre-mer (PTOM) des zones tropicales et subtropicales appartenant à 5 pays européens (Espagne, France, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni). RUP et PTOM présentent une biodiversité

marine et terrestre exceptionnelle, atout majeur pour leur développement durable (agriculture, pêche, tourisme). Cependant, leurs environnements sont plus vulnérables aux changements climatiques, risques naturels et activités humaines que le reste de l'UE. Net-Biome vise la coopération dans la recherche en biodiversité, en vue de développer des stratégies et modèles originaux de gestion durable qui pourront être partagés avec l'Europe continentale et les pays tiers de leur voisinage.

**Contact:** [josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr](mailto:josiane.irissin-mangata@cr-reunion.fr)

## Cap sur la croissance durable: la politique portuaire européenne

Dans le sillage de sa communication sur une politique maritime intégrée, la Commission a adopté le 18 octobre 2007 la communication sur une politique portuaire européenne<sup>(1)</sup> qui reflète les résultats d'une large consultation des parties prenantes.

Maritimes ou fluviaux, les ports européens font face à des défis complexes: une demande de transport grandissante; des mutations technologiques majeures (transport en conteneurs, télécommunications, informatisation); les impératifs environnementaux, incluant une gestion intermodale des transports où le rôle des ports est favorisé; la nécessité d'un dialogue entre tous les acteurs liés aux activités portuaires, villes et régions comprises; et enfin, le respect des règles communautaires en matière notamment de transparence et de concurrence. Pour promouvoir un système portuaire qui contribue pleinement à une croissance durable et à l'emploi, la Commission se fixe un plan d'action qui comporte, en bref, les éléments suivants:

- **Améliorer les performances portuaires et les liaisons avec l'arrière-pays.** Si les plus grands ports européens peuvent être considérés comme efficaces, de nombreux ports présentent des goulets d'étranglement en termes de capacité, de connexions ou d'organisation. Il convient d'assurer une gestion intégrée de la chaîne de transport et d'étudier de nouveaux itinéraires, tout en procédant à une évaluation soignée avant la construction de nouvelles infrastructures.
- **Accroître la capacité tout en respectant l'environnement.** La Commission va publier des orientations visant à faciliter l'application des directives environnementales (habitats, oiseaux, eau, déchets) à l'aménagement des ports.

Il s'agit aussi de mettre en place des installations adéquates de traitement des déchets, d'assurer la gestion saine des masses d'eau et des sédiments et de combattre le changement climatique et la pollution de l'air.

- **Moderniser l'activité portuaire** par la mise en place de nouveaux systèmes de sûreté maritime et de télécommunications. Les «transports maritimes en ligne», notamment, facilitent le traitement administratif de la navigation et de la logistique. Les nouveaux équipements portuaires automatisés jouent également un rôle important. Il y a enfin lieu de simplifier les procédures du transport maritime à courte distance afin d'encourager ce dernier dans le marché intérieur et de favoriser la création d'«autoroutes de la mer».
- **Établir des règles juridiques équitables et transparentes pour les investisseurs, les opérateurs et les usagers:** rôle des autorités portuaires, financement public, concessions portuaires, services techniques nautiques (pilotage, remorquage...), manutention des cargaisons, redevances portuaires, concurrence avec les pays tiers.
- **Établir un dialogue structurel entre les ports et les villes** (voir article).
- **Développer le dialogue sectoriel sur le travail dans les ports** et améliorer les conditions de formation, de sécurité et d'hygiène.

(1) COM(2000) 616 final du 18.10.2007:  
[http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2007/com2007\\_0616fr01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2007/com2007_0616fr01.pdf)



## Les villes portuaires en mutation

Par Patrick Verhoeven<sup>(1)</sup>

**Au nom de la croissance et du développement durable, ports et villes doivent redevenir partenaires.**



L'Europe dans son ensemble compte plus de 1 000 ports de mer. Il faut cependant noter que la grande majorité d'entre eux sont de taille petite ou moyenne: 700 ports traitent moins de 1 million de tonnes de fret annuellement. À l'autre bout du spectre, une dizaine de mégaports en traitent plus de 50 millions.

### Les ports de mer, pôles de croissance pour l'Europe

De nombreux ports européens ont connu une explosion de leur activité au cours des vingt dernières années. Cette tendance devrait se poursuivre, en particulier pour le transport

de conteneurs où la forte croissance devrait se maintenir. Ceci est dû surtout à l'expansion rapide des marchés asiatiques et en particulier aux importations de Chine.

Cette tendance favorise la participation d'un plus grand nombre de ports européens aux marchés mondiaux. Les ports à conteneurs qui ont connu la plus forte croissance en 2006 étaient tous petits ou moyens, et répartis à travers le continent. Le secteur est donc de plus en plus diversifié en termes de nombre de ports impliqués, de fonctions et de services, ce qui offre aux affréteurs davantage de choix en matière d'itinéraires.

Pour répondre à cette croissance, les ports européens doivent investir dans de nouvelles capacités d'accueil et disposer de connections fiables avec leur hinterland. Mais un des principaux obstacles à cela est l'incertitude juridique liée à la mise en œuvre des normes environnementales communautaires. Ainsi, des projets portuaires importants ont connu des retards significatifs à cause de la lenteur et de la lourdeur des procédures.

### Reconversion des fronts de mer

C'est au Royaume-Uni, au début du 19<sup>ème</sup> siècle, qu'est apparu le concept du port moderne: en termes d'infrastructures, d'ingénierie, de techniques de manutention et de gestion, des ports comme Londres et Liverpool ont été des précurseurs dont les concurrents continentaux se sont inspirés. L'histoire s'est en quelque sorte répétée 150 ans plus tard lorsque, en 1981, avec la reconversion de ses docks, Londres a ouvert la voie à la réhabilitation des anciennes zones portuaires partout ailleurs en Europe.

Même si les projets sont différents, ils ont tous une caractéristique commune: rendre à la ville les zones portuaires abandonnées ou désaffectées pour en faire des espaces de bureaux, de logements et de loisirs, les activités portuaires allant s'installer à l'extérieur, loin du centre. Un bon exemple de cette mutation est le projet «HafenCity» de Hambourg: les revenus générés par la vente de bâtiments situés directement au bord de l'eau, dans le vieux port très proche du centre-ville, ont permis de financer le terminal à conteneurs ultramoderne d'Altenwerder sur la rive sud de l'Elbe.

### Réhabiliter la ville portuaire

Cette réappropriation des berges et fronts de mer qui s'est produite partout en Europe a très souvent coupé les villes de leur port: dans bien des cités portuaires européennes, le visiteur non averti ne se rendra pas compte immédiatement

(1) Secrétaire général de l'ESPO (European Sea Ports Organisation / Organisation européenne des ports de mer).  
E-mail: [pverhoeven@espo.be](mailto:pverhoeven@espo.be) – Web: [www.espo.be](http://www.espo.be)



que la ville où il se trouve abrite un port important. Le plus souvent, il n'apercevra qu'un plan d'eau où se croisent à l'occasion péniches et bateaux de plaisance, des quais aménagés en promenades, des docks convertis en attractions touristiques et d'anciens entrepôts transformés en lofts branchés.

Mais de plus en plus de gestionnaires portuaires commencent à se demander si cette politique est durable. À commencer par le défi de l'espace car les taux de croissance auxquels on s'attend en matière de transport maritime nécessitent toujours plus de capacités d'accueil. Or les terrains manquent et de fortes pressions environnementales limitent l'agrandissement des ports, ce qui force souvent ces derniers à retourner à l'intérieur des villes pour y redévelopper d'anciennes zones d'activités portuaires.

Avec bien sûr un important problème à la clé: le syndrome du «Pas dans mon jardin» rend difficile l'existence d'activités portuaires à proximité des zones habitées. Il s'agit pourtant d'un processus inéluctable pour de nombreux ports et qui exige un effort des deux parties: les autorités portuaires doivent veiller à ce que leur port soit aussi propre, discret et sécurisé que possible; les citoyens, quant à eux, doivent comprendre que le port est utile à leur confort et à leur bien-être en général. C'est seulement à cette condition que l'on pourra réussir une véritable revitalisation des villes portuaires en Europe.

Pour faire en sorte que les populations locales soient plus favorables aux activités portuaires, il importe tout d'abord de rendre le port plus visible au grand public. Il s'agit de convaincre les gens que les ports sont par essence des endroits fascinants. À cet effet, il existe des possibilités encore largement inexploitées de créer des partenariats avec les secteurs du tourisme, des loisirs, de la culture et du patrimoine afin de familiariser les citoyens à l'univers des ports et des transports maritimes. À l'ère du Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires et autres mesures de précaution, c'est un défi particulier, qui exige une certaine créativité de la part des gestionnaires de port.

### **Le développement durable des ports au cœur de la nouvelle politique portuaire européenne**

Le 18 octobre 2007, la Commission européenne a publié une nouvelle communication sur la politique communautaire des ports<sup>(2)</sup>. Comparée aux initiatives précédentes, cette communication attache beaucoup d'importance au développement durable des ports, tout en reconnaissant la nécessité de clarifier les règles d'application de la législation environnementale de l'UE. Les autorités portuaires européennes associées au sein de l'ESPO accueillent avec satisfaction l'annonce faite par la Commission de produire des lignes directrices pour l'application de cette législation au développement portuaire.



La communication vise également à améliorer la coopération entre les villes et les ports. Ce que le secteur accueille aussi très favorablement. Même si les autorités locales et portuaires sont les premières responsables de l'intégration des ports dans les villes et la vie urbaine, la Commission européenne peut servir de catalyseur à la démarche en soutenant les bonnes pratiques et l'apprentissage mutuel. Sa proposition que soit organisée chaque année une journée «ports ouverts» est un bon exemple du partenariat qui pourrait se développer entre autorités portuaires et autorités urbaines d'Europe.

(2) COM(2000) 616 final du 18.10.2007: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2007/com2007\\_0616fr01.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/fr/com/2007/com2007_0616fr01.pdf)

# Les clusters maritimes, au croisement de l'innovation et du développement régional

Par Patrick Bernard-Brunet<sup>(1)</sup>

**Les clusters peuvent être l'instrument clé d'une politique maritime ambitieuse, permettant à la fois des résultats concrets en matière d'innovation technologique et un développement économique des territoires.**



Faisant référence en anglais à la notion d'ensemble, le mot «cluster» désigne un regroupement d'entreprises d'un même secteur, présentes le plus souvent sur un même bassin d'emploi. Plus précisément, selon Michael E. Porter de l'université Harvard, un cluster est *«une concentration d'entreprises interconnectées, de fournisseurs spécialisés, de prestataires de services et d'institutions associées (universités, associations commerciales,...)»*.

## Différentes formes de "clustering"

Ces regroupements d'entreprises et de professionnels, qui touchent tous les secteurs d'activité, peuvent prendre plusieurs formes. Ainsi, dans le domaine maritime, il faut distinguer les clusters nationaux – qui servent souvent de relais d'opinion pour certaines filières ou professions maritimes – des clusters régionaux (appelés en France «pôles de compétitivité»). Ces derniers se consacrent au développement de l'économie maritime par le biais de l'innovation et du rapprochement entre la recherche, la formation et

l'industrie. Ils accompagnent des projets de recherche (conception du projet, recherche de partenaires et de financements), favorisent l'accès des PME à de nouveaux marchés et s'inscrivent ainsi pleinement dans les objectifs de la stratégie de Lisbonne – cette dernière reconnaissant toute l'importance des politiques d'innovation.

L'innovation est une nécessité dans le domaine maritime, en particulier pour les secteurs de la construction navale et de la logistique (la construction et la livraison d'un navire sont le fruit du travail d'un vaste réseau de fournisseurs), de l'exploitation des ressources énergétiques et biologiques marines (exploitation pétrolière off-shore, utilisation des énergies renouvelables produites notamment par les courants, les vagues et les marées, développement de nouvelles molécules issues de la biodiversité marine,...), de la sécurité, de la surveillance et enfin de l'environnement: prévention des risques, lutte contre les effets du changement climatique, développement d'un tourisme durable s'intégrant dans la protection du littoral.

(1) Analyste des politiques, Commission européenne, DG Politique régionale, unité "Développement thématique, Impact"

## Le Cluster maritime de Finlande

En Finlande, 13 clusters ont été créés dans le cadre du «Programme des centres d'expertise» mis en œuvre par le Conseil d'État pour la période 2007-2013.

La mission du Cluster maritime finlandais est de dynamiser et fédérer le développement des activités, la formation et la recherche appliquée dans des secteurs comme la construction navale, l'off-shore et la logistique maritime. Les champs d'action privilégiés concernent les matériaux et les technologies de transformation, l'internationalisation du secteur, la sécurité et les questions environnementales, le développement des entreprises.

Rassemblant industriels et chercheurs au plus haut niveau, cinq centres d'expertise participent activement à ce cluster dont la coordination est assurée par Koneteknologiakeskus Turku Oy. Il s'agit des centres de Finlande du Sud-Est, Finlande du Sud-Ouest, Finlande occidentale, Satakunta ainsi que du Centre d'expertise de la Métallurgie de l'Arc de Botnie.

La stratégie du cluster vise à favoriser la création d'activités, produits et services innovants; à améliorer la productivité et le travail en réseau; à augmenter l'offre de main-d'œuvre qualifiée. On cherche ainsi à promouvoir l'accroissement des investissements en recherche et développement et l'élévation des compétences des entreprises, l'échange et la centralisation des informations, l'organisation d'actions spécifiques, l'internationalisation et la coopération des PME.



Contact: Mervi Pitkänen, Directeur du Programme.  
[mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi](mailto:mervi.pitkanen@koneteknologiakeskus.fi)

En plus d'être des vecteurs d'innovation, les clusters permettent également de maintenir, à un niveau régional, le savoir-faire maritime de l'Union européenne puisque, par définition, ils regroupent à la fois des acteurs de l'industrie et de la formation professionnelle. Pour cette raison, le développement des clusters doit s'accompagner d'investissements dans l'éducation et la formation maritimes. La pénurie potentielle de gens de mer qualifiés pourrait en effet avoir des conséquences alarmantes, en particulier sur les

infrastructures de sécurité maritime. À terme, il existe aussi le risque de voir certains clusters s'affaiblir ou se réinstaller dans des régions offrant une main d'œuvre plus qualifiée.

## Soutien européen

L'Union européenne encourage le développement des clusters maritimes de plusieurs manières. Tout d'abord, la Commission européenne a participé en 2005 à la création de la plate-forme technologique WATERBORNE<sup>(1)</sup>, qui réunit les principaux acteurs du transport maritime. L'objectif est de définir, autour de groupes thématiques (construction navale, navigation, systèmes, sécurité,...), une vision à long terme dans un secteur qui – pour son développement – dépend de progrès technologiques majeurs. Cette plateforme a également pour but d'aligner les priorités de la recherche maritime européenne sur les besoins de l'industrie (le soutien aux clusters en fait partie).

De plus, à travers l'initiative EUROPE INNOVA<sup>(2)</sup>, la Commission européenne a procédé à un exercice de cartographie des clusters européens. L'objectif est de disposer d'une carte paneuropéenne d'ici la fin 2007 pour l'ensemble des États membres, tout en identifiant les initiatives menées en matière de clustering aux niveaux national et régional.



Ferry dans le port de Kiel (Allemagne).

(1) <http://www.waterborne-tp.org/>

(2) <http://www.europe-innova.org/index.jsp>



La Commission a également lancé un certain nombre de réseaux dans le domaine de la recherche et de l'innovation, avec souvent pour objectif d'échanger des bonnes pratiques. Cependant, ces réseaux peuvent aboutir à terme à l'émergence de clusters transnationaux. Pour stimuler cette coopération entre clusters européens et favoriser la création de nouveaux projets à dimension continentale, la Commission a mis sur pied en juillet 2007 l'Observatoire européen des clusters (toujours dans le cadre de l'initiative EUROPE INNOVA). Le rôle de cet Observatoire sera de collecter des données statistiques, de développer des indicateurs pour mesurer le dynamisme des clusters européens et d'évaluer l'impact des politiques nationales et régionales de clustering. Ce travail accompagnera celui mené par certains clusters européens pour faciliter le transfert des actions réalisées par les régions les plus avancées (pays nordiques, Royaume-Uni, Autriche, Espagne, Italie du Nord ...) vers les régions et les États membres où les réseaux d'entreprises sont encore peu développés. Bien évidemment, les clusters maritimes profiteront à la fois de ces initiatives et des actions menées par l'Observatoire européen.

Dans le domaine de la recherche, certains clusters orientés vers ces activités bénéficient d'un financement du Programme-cadre de l'Union européenne, notamment à travers le projet-pilote «Les régions de la connaissance» – le but de ce soutien étant de développer les capacités de recherche des régions et d'intégrer ces mêmes activités dans les stratégies régionales de développement.

### Clusters et cohésion

Enfin, les clusters peuvent compter sur un important soutien de la politique européenne de cohésion. En effet, parmi les investissements qui seront réalisés dans la période 2007-2013, l'innovation apparaît comme un secteur prioritaire pour l'ensemble des régions et des États membres: investir dans l'innovation permettra d'assurer une croissance économique durable et pour atteindre cet objectif, le développement des



Terminal automobile du port de Valence (Espagne).

### Poméranie, «Pays de l'Ambre»

Les côtes de Poméranie (Pologne) sont riches en ambre, cette oléorésine fossile sécrétée par des conifères il y a environ quarante millions d'années. Dans la région, quelque 10 000 emplois directs dépendent de cette ressource très recherchée, dont l'exportation génère annuellement 350 millions d'euros.



D'où la création d'un «Cluster de l'ambre» rassemblant tous les acteurs concernés par la filière: artisans et entreprises de bijoux et de produits de beauté à base d'ambre, collectivités locales et régionales, Institut pour l'économie de marché et Société des foires internationales de Gdańsk (qui organise chaque année les salons «Amberif» et «Ambermart»), musées, universités, groupements et autres associations liés au secteur.

Conjuguant tradition, innovation et coopération, ce pôle de compétitivité vise principalement à mieux valoriser la matière première en quantité et en qualité, à élargir et consolider les débouchés pour les produits de l'ambre, à développer un tourisme basé sur cette ressource précieuse. Comme le disent ses promoteurs, il s'agit de faire de la Poméranie le «Pays de l'Ambre» et de Gdańsk la «capitale de l'Ambre».

**Contact:** Krystyna Wróblewska

Directrice, Service de la Coopération internationale,  
Office du Maréchal de la Voïvodie de Poméranie.  
[k.wroblewska@woj-pomorskie.pl](mailto:k.wroblewska@woj-pomorskie.pl)

clusters est un des moyens dont disposent les régions. Les Orientations stratégiques communautaires en matière de cohésion<sup>(1)</sup>, adoptées par le Conseil européen en octobre 2006, précisent que les investissements qui seront réalisés dans le domaine de la recherche et du développement devront permettre notamment «*de renforcer la coopération entre les entreprises, ainsi qu'entre les entreprises et les institutions de recherche publique / d'enseignement supérieur, par exemple, par un soutien à la création de grappes d'excellence régionales et transrégionales*». Ceci s'applique évidemment aux

### Une formule valorisée par l'initiative "Les Régions, actrices du changement économique"

A partir de 2008, les régions maritimes de l'UE auront la possibilité de coopérer en réseau dans le cadre de l'initiative «Les Régions, actrices du changement économique». Soutenues par le nouveau programme de coopération interrégionale INTERREG IVC, ces activités en réseau seront organisées autour de 30 thèmes prioritaires dont deux sont particulièrement pertinents pour le développement de clusters maritimes: «*Tirer profit des mers et des océans*» et «*Améliorer la capacité des régions en matière de recherche et d'innovation*».

L'idée est que, dans un premier temps, les régions identifient et mettent en réseau leurs meilleurs projets en fonction de ces 30 thèmes prioritaires. Puis, dans un deuxième temps, qu'elles étendent le travail en réseau aux décideurs politiques, experts et organismes concernés pour tirer les enseignements de ces projets et les intégrer dans les programmes opérationnels de la politique de cohésion.

Les meilleurs réseaux thématiques proactifs dans la diffusion et l'intégration des résultats bénéficieront de l'assistance continue - en termes d'expertise et de services - que la Commission européenne fournira dans le cadre du «volet accéléré» de l'initiative.

#### Pour en savoir plus:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperation/interregional/ecochange/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_en.cfm)

régions côtières et aux clusters qu'elles développeront dans le secteur maritime. Toujours dans le cadre de la politique européenne de cohésion, l'initiative «*Les Régions, actrices du changement économique*» (voir encadré) permettra également, à travers des réseaux de coopération impliquant les autorités régionales, de développer tout le potentiel que représentent les clusters.

Depuis 2005, l'Union européenne a la volonté de mettre en place une politique maritime intégrée. Ce nouvel intérêt pour les activités maritimes a mis en lumière leur importance économique ainsi que leur interconnexion; il a rappelé également la contribution de ces industries à la croissance européenne et leurs besoins en matière d'innovation. Pour toutes ces raisons, l'Union continuera à soutenir le développement de clusters maritimes innovants, à travers notamment ses politiques de recherche, de cohésion et ses actions en faveur des entreprises et de l'industrie en général. Les clusters peuvent être l'instrument clé d'une politique maritime ambitieuse, permettant à la fois des résultats concrets en matière d'innovation technologique et un développement économique des territoires.



Développement du port à conteneurs de Las Palmas (Canaries, Espagne).

(1) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/2007/osc/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/index_en.htm)

## LETTONIE

## Rénovation d'un môle du port de Mersrags



**Coût total:** 2 000 000 EUR  
**Contribution UE:** 1 300 000 EUR

«Mis en œuvre en 2006 et 2007, le projet consiste à rénover et à prolonger de 120 mètres le môle nord du port de Mersrags. La longueur totale de la structure sera portée à 430 mètres, ce qui permettra d'accueillir davantage de cargos et de développer ainsi la région et l'économie locale. Le port et les collectivités locales vont y gagner en stabilité financière, tandis que de nouveaux emplois seront créés.»

*Sanda Rieksta, Chef de l'Unité Information,  
 Département des Fonds européens  
[www.esfondi.lv](http://www.esfondi.lv)*

## ITALIE

## Le nouveau port de plaisance de Vieste



**Coût total:** 12 700 000 EUR  
**Contribution UE:** 1 400 000 EUR

«Les nombreux plaisanciers visitant chaque année les côtes des Pouilles pourront désormais disposer des 650 places de stationnement de courte ou longue durée aménagées dans le nouveau port de plaisance de Vieste au terme du Programme régional opérationnel 2000-2006. Le projet a couvert la réalisation de toutes les infrastructures nécessaires aux services de base ou avancés: chantiers navals, zone de stationnement, zone commerciale et club nautique, service d'hivernage et d'entretien des petites embarcations, etc. Les travaux ont comporté le prolongement de la jetée, le dragage du port, l'aménagement d'un quai et la fixation de pontons flottants, la construction de 6 bâtiments commerciaux et d'ouvrages portuaires tels que des hangars. Le nouveau port offre ainsi une capacité d'accueil de quelque 3 500 plaisanciers par an.»

*Francesco Antonio Piracci, Aurora – Porto Turistico di Vieste SpA.)  
[info@portoaurora.eu](mailto:info@portoaurora.eu)*

## AÇORES (PORTUGAL)

## Réseau international de suivi océanographique



**Coût total:** 200 000 EUR  
**Contribution UE:** 170 000 EUR

«L'insuffisance des données et la topographie complexe de l'archipel rendent difficile la prédiction du mouvement des vagues, des marées et des courants autour des Açores. Le projet CIMBA vise à obtenir des images en 3 dimensions des courants océaniques et à étudier les variations saisonnières de ces courants. La mise en place d'un réseau international de suivi océanographique tout autour de l'archipel va permettre notamment d'identifier les endroits propices à la production d'énergie par les vagues ainsi que les zones à forte productivité biologique.»

*Ana Martins, Responsable du projet, Département de l'Océanographie et de la Pêche, Université des Açores.  
[anamartins@notes.horta.uac.pt](mailto:anamartins@notes.horta.uac.pt)  
<http://oceano.horta.uac.pt>*

## ESTONIE

## Aménagement de la plage de Pärnu



**Coût total:** 1 300 000 EUR  
**Contribution UE:** 831 000 EUR

«Par sa situation géographique, son architecture ancienne et son activité culturelle, Pärnu (44 000 habitants) est la station balnéaire la plus célèbre d'Estonie. La réalisation, grâce au FEDER, d'une nouvelle promenade aménagée le long de la plage a modernisé l'image de la station et contribué à renforcer son attrait comme destination touristique.»

*Mirje Auksmann, coordinatrice du projet, Ville de Pärnu  
[mirje.auksmann@lv.parnu.ee](mailto:mirje.auksmann@lv.parnu.ee)*



## “La future politique maritime européenne sera à la fois régionale et mondiale”

**Xavier Gizard**, Secrétaire général de la Conférence des régions périphériques maritimes (CRPM-CPMR)



Le changement climatique, la demande énergétique et la globalisation ont fait irruption dans l'agenda politique de l'Union, sous la pression des événements.

Comment prendre en compte ces changements, quelles stratégies élaborer pour protéger les populations et animer les territoires? Les 68 000 kilomètres du littoral européen sont des zones de forte activité, d'une part par leur vie économique et d'autre part par l'importance de leur population qui représente 50% du total. Naturellement, cela pose un certain nombre de problèmes de sécurité pour l'avenir si l'élévation du niveau de la mer et la multiplication d'événements d'origine climatique comme les tsunamis, cyclones et tempêtes - qui menacent régulièrement la vie de millions d'individus - se confirment. Et c'est l'apparition de ces changements climatiques qui démontre bien la nécessité de renforcer l'adaptation des régions maritimes aux conséquences de ces phénomènes, en complément de mesures d'atténuation.

Au niveau économique, cette adaptation doit considérer le potentiel de croissance et d'emploi des littoraux: le tourisme dans les zones côtières, par exemple, contribue à lui seul à 5% du PIB et il enregistre une hausse de 3% tous les ans. Sans oublier les 1 200 ports du continent qui représentent une ressource à exploiter, ainsi que les sources d'énergie renouvelable qui grâce au vent, au soleil ou aux mouvements des marées seront toujours abondantes sur les littoraux.

Les régions membres de la CRPM ont été étroitement associées aux discussions sur la politique de la mer en Europe, en proposant plusieurs idées, tant pour valoriser au niveau économique le potentiel maritime européen que pour engager un nouveau modèle de développement, basé sur les principes du développement durable et sur la gestion intégrée des zones côtières.

Elles se félicitent des points positifs contenus dans le «*Livre bleu pour une politique maritime intégrée de l'Union européenne*»: la création et la mise en place de clusters maritimes, le lancement de projets-pilotes pour atténuer les effets du changement climatique sur les côtes, ainsi que la stratégie européenne pour la recherche marine et maritime que la Commission présentera en 2008.



Le port de Bari (Italie).

Les régions européennes joueront un rôle moteur dans la mise en œuvre de ces actions. Mais la mer et les océans ne connaissent pas de frontière ! La dimension mondiale s'impose également comme une évidence dans les politiques maritimes et les régions ultrapériphériques, par définition, conféreront cette dimension à la future politique maritime de l'Union - a fortiori dans un contexte d'accélération des processus de globalisation.

C'est pourquoi l'Europe aura besoin de partager et de confronter ses analyses et ses interrogations avec celles des autres continents et des autres acteurs d'une politique maritime pour le XXIème siècle. Dans cet esprit, les régions de la CRPM et certains acteurs maritimes mondiaux se sont rencontrés aux Açores lors d'un séminaire en juillet 2007 sur «*Les politiques maritimes et la globalisation*», qui a vu se confronter les expériences européennes, chinoises, nord-américaines, australiennes et indonésiennes. Dans ce même esprit, la CRPM a également créé le premier réseau mondial de régions: le Forum global d'associations de régions du monde (FOGAR). Dans le domaine maritime, comme dans d'autres secteurs qui posent des défis mondiaux, les régions européennes auront besoin de faire alliance avec celles d'autres continents.

Contact: <http://www.crpm.org/>

## Restructuration et développement intégré dans les Asturies (Espagne)

## L'avenir passe par la côte

Aux prises avec la restructuration de secteurs majeurs de son économie – agriculture, pêche, sidérurgie –, la région des Asturies entend valoriser les atouts – naturels, culturels et humains – de son littoral pour assurer son (re)développement. C'est tout le sens de la stratégie maritime régionale.



Castropol, à l'extrémité occidentale des Asturies.

«La clé de notre succès, c'est que même les entreprises considèrent la côte comme le trésor des Asturies», se réjouit Manuel Carrero de Roa, fier de montrer la magnifique plage de Penarronda, en contrebas des falaises. Manuel est un des cinq urbanistes-aménageurs du «POLA», le Plan d'aménagement du littoral des Asturies. Ici, près de Castropol, juste avant que ne commence la Galice, le POLA a créé l'un des trois «beach parks» asturiens déjà réalisés. «L'objectif est d'en aménager quinze d'ici 2015, précise Manuel. Nos plages sont très belles mais petites et très fréquentées en été. La démarche consiste d'abord à ôter les voitures du sable'. Penarronda accueille des milliers de personnes en juillet-août. Avant que l'on aménage ces sentiers ainsi que le parking que vous voyez là-bas, tout le monde se garait sur ce terrain sablonneux, presque sur la plage. À présent, les gens doivent marcher quelques centaines de mètres mais la nature a repris ses droits; on voit même se reconstituer les dunes et se réinstaller des plantes typiquement côtières comme les roseaux des sables.»

Doté d'un budget de 80 millions d'euros sur dix ans, le POLA est la contribution asturienne à la gestion intégrée des zones côtières, approche pour laquelle la région est une pionnière en Espagne<sup>(1)</sup>. Les experts du POLA ont d'ailleurs activement participé à la consultation sur la stratégie maritime régionale élaborée en 2007 (voir encadré). Opérationnel depuis 2005 et récompensé en 2006 par le Conseil européen des urbanistes, le Plan est le fruit d'une démarche régionale entamée au début des années 90 et qui visait initialement à régénérer et protéger le plus grand nombre possible de sites naturels sur une frange de 500 mètres le long des quelque 400 kilomètres de côtes que comptent les Asturies. «Le littoral asturien a vécu un paradoxe», explique María José Rodríguez, directrice du département des affaires européennes de la Région des Asturies: «d'un côté, c'est là que se sont installées les industries lourdes... De l'autre, l'absence de bonnes communications terrestres qui a longtemps isolé la région a sauvé une grande partie de ce littoral. Nous sommes la région d'Europe

(1) Entre 2003 et 2006, la Principauté des Asturies a piloté le projet "Coastatlantic" auquel participaient 11 autres régions d'Europe sur le thème de la gestion intégrée des zones côtières (voir rubrique "INTERREG en action").



*qui compte le plus de sites naturels reconnus par l'UNESCO. N'empêche qu'il était temps d'intervenir: les nouvelles routes mettent Madrid à moins de quatre heures d'ici et le nombre de résidences secondaires a fortement augmenté depuis quelques années. Mais grâce au POLA, nous avons maintenant les instruments qu'il faut pour concilier protection du littoral et tourisme durable.»*

Le tourisme est une des principales tangentes que prend la région pour assurer son redéveloppement. C'est particulièrement visible à Luanco (5 000 habitants), jusqu'ici à la fois port de pêche et pôle sidérurgique. *«Ces deux activités sont en restructuration, mais, avec la proximité du Cap de Peñas et notre situation à mi-chemin entre Aviles et Gijón, nous sommes extrêmement bien placés pour développer le tourisme et les loisirs»,* affirme Victor Cuervo, directeur du Service municipal de formation et d'emploi. Au programme notamment: création d'entreprises touristiques (avec des fonds EQUAL), multiplication des hébergements ruraux (avec LEADER+), aménagement d'un port de plaisance (avec le FEDER et INTERREG) et formation professionnelle (800 000 euros par an cofinancés par le FSE) afin de répondre à la demande touristique. *«Il ne s'agit pas d'un changement radical»,* tempère Constantino Roces, directeur du Centre de formation agroalimentaire de Luanco. *«Point n'est besoin de réinventer la roue: à travers nos formations, nous ne faisons que diversifier et approfondir des activités et savoir-faire traditionnels: poissonnerie, conserverie, boulangerie-pâtisserie, cuisine basée sur les produits locaux...»* Et les résultats sont là: *«environ 80% des stagiaires trouvent un emploi à la sortie. Dans certaines filières, la poissonnerie notamment, l'offre ne suffit pas à la demande»,* indique Ines Lombas, professeur de biologie au Centre.

## De l'hameçon à la fourchette

Si la pêche asturienne, comme ailleurs en Europe, connaît de graves difficultés, le secteur est loin d'avoir dit son dernier mot: en amont, les pêcheurs misent sur la qualité et la traçabilité pour améliorer la mise sur le marché de leurs prises; en aval, les transformateurs des produits de la pêche renforcent leurs unités de conditionnement. Dans les deux cas, Fonds structurels et autres instruments européens sont mis à contribution.

La commune de Cudillero en est un très bon exemple: ici, dans le cadre du projet technologique «Collaboration@ Rural» soutenu par le 6ème Programme-cadre de recherche et développement (PCRD), la Confrérie des pêcheurs Virgen del Carmen expérimente un dispositif de traçabilité totale utilisant le GPS. *«C'est un peu de l'hameçon à la fourchette»,* s'enthousiasme Enrique Plaza, de la Direction générale Pêche du Gouvernement des Asturies. *«La traçabilité est complète et instantanée: les pêcheurs se rendent sur leur lieu de pêche; au fur et à mesure des prises, ils les inventorient et envoient ces données au port de Cudillero par WiFi ou satellite; avant le retour du navire, les responsables de la criée peuvent émettre un certificat d'origine ainsi qu'un numéro qui permettra de retracer le poisson jusque chez le détaillant. Tout le monde y gagne: le pêcheur, le contrôleur, le transformateur, le vendeur et, au final, le consommateur...»*



Formation de nouveaux employés à Cudillero.

Toujours à Cudillero, mais dans le village d'Oviñana, deux entreprises de transformation de poissons et crustacés ont agrandi et modernisé leurs installations. Importateur/exportateur de poisson et fruits de mer en gros, Inocencio Rodriguez a investi 10 millions d'euros dans la construction d'une toute nouvelle unité dénommée «Nuevos Desarrollos de la Pesca» (Nouveaux Développements de la Pêche). *«Il faut s'assurer que les opérateurs asturiens aient la capacité d'absorber tout ce qui est pêché ici et un peu plus, de façon à ce que la valeur ajoutée reste dans la région et qu'on puisse transformer et exporter les excédents»,* estime celui qui est aussi Président de l'AMPPA, l'Association des grossistes en poissons de la Principauté des Asturies. Des aides européennes de 3,5 millions d'euros ont complété les 6,5 millions mobilisés par l'entrepreneur. À la clé: une usine et un laboratoire de recherche ultramodernes, et 80 nouveaux emplois. Un investissement plus modeste mais une démarche similaire ont lieu non loin de là, chez Mariscos Oviñana, un transformateur de produits de la mer haut de gamme, qui construit un nouveau bâtiment plus spacieux. *«Nous avons atteint les limites de nos capacités»,* raconte Dionisio Otamendi, propriétaire de l'entreprise. *«Dans les grandes villes, la demande de plats préparés de fruits de mer a explosé; on n'arrivait plus à suivre... Il ne faut pas laisser passer cette occasion.»*

## Plaisance

Ne pas laisser passer l'occasion est aussi le souci des gestionnaires du port de plaisance de Gijón situé au cœur de la plus grande ville des Asturies (250 000 habitants). Créé il y a vingt ans, la structure s'était un peu assoupie, la navigation de plaisance étant moins pratiquée en Espagne que dans d'autres pays. *«En France, par exemple, on recense une embarcation de plaisance pour 40 habitants personnes contre une pour 300 habitants en Espagne et un pour 1 000 dans les Asturies»,* fait



## Une première stratégie maritime régionale

Afin d'assurer un développement intégré, de mieux coordonner l'action des différents acteurs publics et privés et d'optimiser l'impact des projets, la Principauté des Asturies a mis au point une stratégie maritime régionale qui devrait guider ses politiques socio-économiques au cours de la période 2007-2013.

Consignée dans un document intitulé «*MAREA - La MAR, una estrategia para Asturias*», la démarche est le fruit d'une large consultation qui a mobilisé une centaine d'organisations et de citoyens au cours du premier semestre de 2007.

### Bonne gouvernance

La stratégie maritime régionale des Asturies a d'abord un **objectif de bonne gouvernance**. Dans un domaine qui comprend une multitude de secteurs et où interviennent un grand nombre d'administrations publiques et opérateurs privés, le document vise en premier lieu à mettre en place une structure de gestion intégrée impliquant les différents niveaux de responsabilité régionaux, nationaux et européens. Ainsi, la stratégie maritime régionale propose un dispositif organisationnel que l'on peut résumer comme suit:

- Au **niveau régional**, instaurer une **Commission de la politique maritime** réunissant tous les ministres régionaux concernés; prévoir des organes de conseil et d'assistance technique, notamment un **Conseil scientifique** (pour les questions environnementales, l'innovation...) ainsi qu'un «**Forum maritime asturien**» (réunissant tous les acteurs socio-économiques).
- Au **niveau national**, le gouvernement espagnol pourrait coordonner l'organisation de **conférences sectorielles** ainsi que la mise en œuvre de **plans d'action conjoints** et de **coopérations** entre Communautés autonomes côtières; un **protocole général** convenu entre Madrid et les Communautés autonomes côtières définirait un cadre général et une méthodologie pour des coopérations en matière de politique maritime intégrée.
- Au **niveau européen**, la stratégie maritime asturienne propose de mettre en place un **cadre de coopération tripartite** voire un «**Pacte territorial européen**» entre la Communauté autonome, l'État espagnol et la Commission européenne. Un **Conseil consultatif maritime transnational** doté de **comités scientifiques** faciliterait la mise en œuvre des politiques et éclairerait les débats sur les enjeux maritimes à un échelon suprarégional.

### Objectifs et priorités

La consultation publique, les 21 contributions écrites, l'évaluation réalisée par la région elle-même, conjuguées au Livre vert de la Commission européenne et à d'autres réflexions politiques pertinentes, ont débouché sur les objectifs et priorités stratégiques suivants:

- **Objectif environnemental: protéger le littoral et la mer** (protection et réhabilitation de la côte et des ressources marines; aménagement et gestion des zones côtières).
- **Objectif économique: faire un meilleur usage des ressources marines et côtières** (améliorer la compétitivité du secteur maritime et des activités côtières; favoriser les activités basées sur les ressources marines et côtières et contribuant au développement durable; identifier des activités nouvelles ou possibles).
- **Objectif socioculturel: améliorer la qualité de vie sur la côte asturienne** (favoriser la création d'emplois pour la population locale; améliorer les équipements et les services, tant pour les résidents que pour les visiteurs; contribuer à maintenir l'identité culturelle des villes et villages côtiers).

Ces trois objectifs seront favorisés par l'intégration des objectifs transversaux suivants:

- **Recherche, développement et innovation** (promouvoir une recherche localisée dans les Asturies sur les questions maritimes et leur intégration dans les politiques publiques; favoriser l'intégration des connaissances scientifiques et technologiques dans le secteur maritime; faciliter l'innovation).
- **Formation et sensibilisation** (mieux adapter la formation au secteur maritime; ouvrir de nouvelles possibilités d'emploi à la population côtière; rendre les citoyens plus conscients de l'importance des ressources de la mer et de la côte).
- **Élaboration d'un modèle de gestion publique innovant** (gestion intégrée des zones côtières; intégration de clauses environnementales et sociales dans les contrats publics; mise en place de bases de données, utilisation d'indicateurs de performances,...).

Pour en savoir plus:

<http://www.asturias.es/portal/site/Asturias/menuitem.fe57bf7c5fd38046e44f5310bb30a0a0/?vgnextoid=c26f8bf1631b1110VgnVCM10000098030a0aRCRD&i18n.http.lang=en> <http://www.asturias.es>

remarquer José Carlos Martínez, intendant du Club nautique. Dans ce secteur aussi, la demande est en train d'exploser: les Espagnols découvrent les charmes du voilier ou du yacht et les plaisanciers français commencent à avoir de la difficulté à trouver des places à prix abordable dans leurs ports. Il y avait donc une opportunité, que l'Autorité portuaire de Gijón, propriétaire des lieux, a décidé de saisir sous forme de partenariat public-privé. Ainsi, en 2005, la concession du port de plaisance a été confiée à un concessionnaire privé qui a investi 4 millions d'euros dans l'agrandissement et la modernisation de l'équipement: rénovation et construction de nouveaux pontons pour passer de 750 à 1 100 places, nouveaux services (eau et électricité faciles d'accès, WiFi, salles de conférences...), qualité environnementale (tri sélectif des déchets, normes ISO...). *«Nous comptons 650 clients permanents, nous avons accueilli en 2006 plus de mille bateaux en transit et les chiffres vont en augmentant»*, relève Félix Gonzalez, responsable de la communication. *«Il faut dire que nous sommes le port de plaisance le moins cher de toute la côte cantabrique, que Gijón est une ville très conviviale et que nous organisons toute sorte d'activités sociales et sportives comme la pêche au thon ou des régates avec les ports français d'Arcachon, de Royan et de La Rochelle.»*

Difficile d'évaluer l'impact économique de cette nouvelle vague de plaisanciers sur la ville. Même Humberto Moyano, directeur de la recherche et développement pour l'Autorité portuaire de Gijón, ne peut répondre à la question, lui qui possède pourtant une connaissance encyclopédique du secteur maritime et est intarissable sur le développement local: *«ce qui est sûr, c'est que le port de Gijón représente 7% du PIB des Asturies.»*

Le port de Gijón, qui traite 20 millions de tonnes de marchandises par an, est bien entendu un levier majeur pour le développement régional. Il fait depuis 2004 l'objet d'un agrandissement soutenu massivement par l'Union européenne: 563 900 000 euros, dont près de la moitié fournis par le Fonds de cohésion et 250 000 000 euros prêtés par la Banque européenne d'investissement (BEI). Cette extension augmentera les capacités de traitement et de stockage du fret maritime transitant par le premier port des Asturies. Il s'agit principalement de renforcer les brise-lames et d'agrandir les aires d'entreposage et de mouillage, de façon à pouvoir accueillir les plus gros navires, notamment les porte-conteneurs encore sous-représentés à Gijón alors que ce marché est en pleine expansion. *«Toutes ces nouvelles infrastructures vont nous*



Le terminal sidérurgique du port de Gijón.





■ The Oscar Niemeyer centre which will transform the town of Avilés.

*permettre de passer à la vitesse supérieure mais je voudrais attirer votre attention sur une autre dimension de Gijón, au moins aussi importante», insiste Humberto Moyano. «Nous sommes de tous les projets européens de recherche et développement concernant les ports depuis quinze ans: pas moins de 42 projets depuis 1992... À travers les différents PCRD qui se sont succédés mais aussi LIFE et, bien-sûr, INTERREG dont six projets nous concernent actuellement. Dans le contexte de la mondialisation et des défis économiques, sociaux et environnementaux auxquels nous sommes confrontés, c'est grâce à la recherche et l'innovation que Gijón peut véritablement créer de la valeur ajoutée, pour lui-même mais aussi pour les autres ports de la planète. Par exemple, le modèle de manutention respectueuse de l'environnement que nous avons mis au point pour les matières volatiles a été exporté un peu partout dans le monde...»*

### Oscar Niemeyer

Mais les Asturies possèdent un deuxième port important: Avilés. Sa taille en matière de fret (6 millions de tonnes traitées annuellement) est inférieure à celle de Gijón mais c'est le plus grand port de pêche de toute la côte cantabrique. Il fait lui aussi l'objet d'importants travaux d'extension (nouvelle halle aux poissons, la plus moderne d'Espagne, nouveaux quais et promenades le long de l'estuaire...) mais bien d'autres projets touchent l'ensemble de la ville, au point qu'Avilés est peut-être la quintessence de toute la restructuration en marche dans les Asturies. D'une cité industrielle fortement polluée, la ville (85 000 habitants) se transforme petit à petit en centre de services. Elle mise aussi sur le tourisme et entend devenir, très prochainement, un pôle culturel de première importance.

Depuis dix ans, Avilés multiplie les projets d'assainissement et de réaménagement urbain. «Presque totalement structurée par les activités industrielles, la ville tournait le dos

à la mer», raconte Jorge Juan Manrique, coordinateur des projets européens pour la municipalité d'Avilés. «Il s'agit aujourd'hui de rendre le bout de l'estuaire à la ville et à ses habitants, de retrouver une nouvelle centralité... C'est une œuvre de longue haleine, qui oblige à mobiliser de nombreux acteurs publics, privés, associatifs ayant chacun leurs intérêts propres. À cet égard, la stratégie maritime régionale peut être d'un grand secours.»

Le projet phare de cette démarche est sans conteste le spectaculaire Centre culturel international Oscar Niemeyer dont la construction va commencer. Conçu par le grand architecte brésilien, ce complexe sera constitué d'une vaste esplanade et de quatre édifices futuristes occupant un ancien site sidérurgique de 44 213 m<sup>2</sup> récupéré sur la rive droite de l'estuaire. L'ensemble abritera un auditorium d'environ 1 000 places, un musée, des salles d'exposition et de conférences, un cinéma et un restaurant panoramique. «Le Centre Oscar Niemeyer résume tout ce que les Asturies veulent communiquer: l'avenir, l'innovation, l'excellence... Et tout ça à un coût plutôt raisonnable: 30 millions d'euros», s'exclame Natalio Grueso, responsable du projet. L'ouverture est prévue en 2010. En attendant, Avilés accueille en décembre 2007 un colloque des grands centres culturels du monde (Lincoln Center, Centre Pompidou, Sydney Opera House, Hong Kong Cultural Centre...) et Woody Allen tourne un film au bout de l'estuaire.

**Pour en savoir plus:** <http://www.asturias.es>



## INTERREG IIIB Mer du Nord

# “Partager les connaissances en matière de gestion des risques d’inondation côtière”



**Niels Roode**, chef du projet SAFECOAST, Rijkswaterstaat  
(Centre pour la gestion de l'eau), Pays-Bas

Depuis les raz-de-marée catastrophiques de 1953 et 1962, les pays riverains de la mer du Nord ont mis en place des dispositifs de défense côtiers de grande envergure:

des digues et des barrages anti-tempête ont été élevés pour protéger les vastes zones basses, tandis que les dunes côtières existantes ont été renforcées. Par ailleurs, au cours des années 1990, les apports de sable se sont avérés être une bonne mesure «douce» pour contrecarrer l'érosion des côtes dans des pays comme la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark et le Royaume-Uni.

Mais ces succès sont peut-être le fruit du hasard. Au cours des cinquante dernières années, malgré des investissements continus en matière de défense côtière, les risques de raz-de-marée ont sensiblement augmenté, alors que la prise de conscience de ces risques par les citoyens et les décideurs politiques pourrait, quant à elle, diminuer du fait de l'absence d'événements graves.

Alors même qu'on s'attend à ce que le changement climatique accélère la montée du niveau de la mer et provoque de plus en plus de tempêtes violentes, les conséquences des inondations s'aggravent du fait de l'importance des infrastructures socio-économiques concentrées dans des zones inondables supposées protégées. Le tsunami asiatique et l'inondation de la Nouvelle-Orléans provoquée par l'ouragan Katrina sont deux exemples spectaculaires de la vulnérabilité des basses terres littorales. De même, les crues qui ont frappé l'Angleterre durant l'été 2007 démontrent comment hommes et infrastructures sont menacés dans les plaines inondables.

Nombreuses sont les initiatives qui ont été prises dans les pays de la mer du Nord pour contrer durablement ces menaces en conjuguant sécurité, croissance économique et respect de l'environnement. Beaucoup de réponses se trouvent semble-t-il dans une combinaison équilibrée entre les fonctions des zones côtières, un aménagement judicieux du territoire et une préparation à faire face aux crises, le tout s'appuyant sur des efforts continus en matière de recherche.

Les différences de contexte et de culture entre pays et entre régions constituent à cet égard un grand

gisement d'apprentissage mutuel. Mais il importe d'harmoniser efforts et compréhension pour traiter efficacement les connaissances et informations disponibles afin d'atteindre une masse critique de savoir-faire commun sur laquelle se baser.

Doté d'un budget de 2,3 millions d'euros dont la moitié de source communautaire, le projet de coopération INTERREG «Safecoast» rassemble aménageurs côtiers et chercheurs pour se forger une compréhension commune du même problème. Il s'agit d'apprendre en agissant: effectuer ensemble des évaluations de risques, organiser des campagnes de sensibilisation, échanger données et informations, réaliser des cartes très détaillées et qui ne s'arrêtent pas aux frontières nationales, etc.

Tout ceci doit conduire à un imposant rapport de synthèse sur la situation de la région de la mer du Nord afin d'éclairer les gestionnaires et les décideurs politiques concernés dans les différents pays. Les résultats seront publiés le 21 mai 2008 dans le cadre d'une conférence organisée conjointement avec le projet «Chain of Safety» (Chaîne de sûreté) où responsables côtiers transfrontaliers, aménageurs et gestionnaires de crise seront réunis et, espérons-le, concrétiseront de nouvelles idées pour lutter de façon plus intégrée contre les inondations côtières.

**Pour en savoir plus:** [www.safecoast.org](http://www.safecoast.org)



Les dunes offrent à la fois protection et panorama.

**INTERREG IIIA Irlande/Pays de Galles****«IMAGIN»: exploiter les agrégats de la mer d'Irlande**

**Coût total:** 1 246 111 EUR  
**Contribution UE:** 841 976 EUR

«Les gisements rentables de matériaux destinés à la fabrication de mortier ou de béton (gravier, sable, pierrailles...) se font de plus en plus rares en Grande-Bretagne et en Irlande. D'autres ressources doivent être trouvées. L'exploitation des importants dépôts d'agrégats présents sur les fonds sous-marins du sud de la mer d'Irlande peut contribuer au développement des régions riveraines. Le projet 'Irish sea Marine AGgregates Initiative (IMAGIN)' rassemble plusieurs organisations spécialisées en géographie des côtes, géologie, gestion des ressources maritimes, etc., dans le but de définir un cadre scientifique, stratégique et opérationnel pouvant garantir une exploitation des agrégats respectueuse de l'environnement.»

**Gerry Sutton**, Chef de projet, University College Cork.  
[gerry.sutton@ucc.ie](mailto:gerry.sutton@ucc.ie)  
[www.imagin-eu.org](http://www.imagin-eu.org)

**INTERREG IIB Mer Baltique****«Baltic Gateway»: relier le sud de la Baltique**

**Coût total:** 1 043 500 EUR  
**Contribution UE:** 664 500 EUR

«Porté par 38 partenaires de 7 pays, le projet de coopération 'Baltic Gateway' a pour ambition de développer un système complet de transport et de services logistiques de haute qualité entre la Scandinavie, le nord-ouest et le centre de l'Europe, les pays baltes, la Russie, la Biélorussie, l'Ukraine et l'Asie. Il s'agit de favoriser la croissance économique et le développement durable du sud de la Baltique. Le projet a permis de réaliser toute une série d'études et a débouché sur de nombreux investissements économiques.»

**Bengt Gustafsson**, Coordinateur du projet.  
[bengt.gustafsson@regionblekinge.se](mailto:bengt.gustafsson@regionblekinge.se)

**INTERREG IIB Espace atlantique****"Coastatlantic": gestion intégrée des zones côtières**

**Coût total:** 2 535 079 EUR  
**Contribution UE:** 1 753 768 EUR

«L'objectif de la coopération 'Coastatlantic' est de favoriser un développement sain et durable des zones côtières à travers une approche prenant en compte les dimensions environnementale, sociale et économique de l'espace côtier. Douze régions atlantiques d'Espagne, de France, du Royaume-Uni et d'Irlande partagent ainsi désormais une vision homogène en matière d'aménagement du territoire et de gestion intégrée des zones côtières, ce qui était déjà le cas dans d'autres parties de l'Europe (mer du Nord, mer Baltique, Méditerranée) mais moins en ce qui concerne l'océan Atlantique.»

**Guillermo Morales Mato**, Coordinateur du projet  
[guillemm@princast.es](mailto:guillemm@princast.es)  
[www.coastatlantic.org/](http://www.coastatlantic.org/)

**INTERREG IIIC Nord****«InterMareC»: soutien aux clusters maritimes**

**Coût total:** 3 250 000 EUR  
**Contribution UE:** 1 750 000 EUR

«Le projet 'InterMareC - Using maritime clusters to stimulate growth in coastal regions' – est né de la coopération de trois régions périphériques mais bénéficiant d'un accès direct à la mer: le Schleswig-Holstein, la Bretagne et la Poméranie, en quête d'une stratégie commune pour libérer, grâce aux clusters maritimes, un potentiel resté sous-exploité. Il s'agit de stimuler tout à la fois les activités du secteur maritime dans trois domaines clés (technologies off-shore et océanographiques, activités et services côtiers, construction navale) et l'économie des régions côtières, à travers des coopérations entre autorités, chercheurs, entreprises. InterMareC développe notamment de nouveaux produits et services en acoustique et robotique sous-marines, prévisions 'météocéaniques', hydrodynamique et environnement.»

**Frieder Henf**, Coordinateur du projet.  
[intermarec@kern.de](mailto:intermarec@kern.de)  
<http://www.intermarec.net/offshore-oceanograph.html>

## Régions et villes d'Europe: la carte de la coopération

Approuvé par la Commission le 11 septembre 2007, le nouveau programme de coopération interrégionale pour la période 2007-2013 a pris son départ lors du forum organisé à Lisbonne les 20 et 21 octobre<sup>(1)</sup>, avec un premier appel à propositions dont la clôture est prévue à la mi-janvier 2008. L'aide disponible du FEDER est de 321 millions d'euros sur un budget total de 405 millions.



Souvent appelé «INTERREG IVC», ce nouveau programme se distingue d'INTERREG IIIC (2000-2006) en ce qu'il n'est plus un simple programme d'initiative communautaire mis sur pied par la Commission pour compléter les programmes principaux de développement régional, mais fait partie intégrante d'un des nouveaux Objectifs prioritaires des Fonds structurels 2007-2013: la *Coopération territoriale* européenne. Cette dernière comprend la coopération *transfrontalière* (de part et d'autre d'une frontière), *transnationale* (au sein d'ensembles géographiques) et *interrégionale* (entre toutes régions intéressées ainsi qu'à travers les réseaux et les échanges d'expérience).

### Changement d'échelle

Ce changement d'échelle traduit les succès engrangés par INTERREG depuis son lancement en 1990 et reflète l'importance reconnue de la dimension territoriale de la politique de cohésion. Autre différence avec INTERREG IIIC, la nouvelle coopération interrégionale est organisée en un seul programme au lieu de quatre. Elle couvre les 27 États membres ainsi que la Norvège et la Suisse. Ancrée dans la stratégie de Lisbonne et de Göteborg pour la croissance, l'emploi, l'innovation et le développement durable, elle vise à accroître l'efficacité de la politique régionale autour de deux priorités thématiques:

- **L'innovation et la société de la connaissance** (FEDER: 177 millions EUR). Sous-thèmes: innovation et R&D; entrepreneuriat et PME; société de l'information; emploi, ressources humaines et éducation.
- **L'environnement et la prévention des risques** (FEDER: 125 millions EUR). Sous-thèmes: risques

naturels et technologiques; gestion des eaux; gestion des déchets; biodiversité et patrimoine naturel; énergie et transports durables; patrimoine culturel et paysages.

À ces deux postes s'ajoute un budget FEDER de 19 millions EUR pour l'assistance technique.

### Accélération

La coopération interrégionale 2007-2013 se caractérise aussi par deux formes d'intervention: les projets d'*initiative régionale*, couvrant une gamme étendue d'activités allant des réseaux classiques de coopération jusqu'aux projets pilotes, et les projets de *capitalisation* destinés à accélérer le transfert des bonnes pratiques dans les grands programmes de développement régional et pouvant consister en des projets d'intervention rapide («Fast Track»).

«INTERREG IVC» constitue ainsi un axe moteur de l'initiative lancée par la Commission en novembre 2006 sous le titre «*Les régions, actrices du changement économique*» (voir Inforegio Panorama n° 21). Cette dernière avait pour but de recentrer les activités de coopération interrégionale (anciennement INTERREG IIIC) et de développement urbain (anciennement URBAN II) au sein de l'Objectif Coopération territoriale européenne 2007-2013, grâce à des partenariats régionaux renforcés et à une assistance supplémentaire de la Commission aux projets particulièrement en phase avec la stratégie de Lisbonne et de Göteborg.

### Qui contacter?

C'est le Conseil régional du Nord – Pas-de-Calais, à Lille (France), qui a été désigné comme Autorité de gestion du programme et c'est au Secrétariat technique conjoint<sup>(1)</sup> qu'il convient d'adresser toute proposition de projet. Quatre Points d'information régionaux<sup>(2)</sup> sont en outre mis en place à Rostock (Allemagne), Valence (Espagne), Lille (France) et Katowice (Pologne).

(1) <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/1364&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=fr> et <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/07/366&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=fr>

(2) Voir la page «Contact» sur le site d'INTERREG IVC: <http://www.interreg4c.net/> qui fournit également des informations plus détaillées sur le programme et l'assistance aux candidats.

A consulter aussi, sur le site d'INTERREG IIIC, le Bulletin d'information de septembre 2007 («*L'avenir de la coopération interrégionale*»): <http://www.interreg3c.net/sixcms/detail.php?id=5580>



# REGIO & réseaux

## Consultations publiques

La Commission européenne a lancé deux consultations publiques. La première porte sur l'avenir de la politique de cohésion de l'UE. Comment cette politique devrait-elle s'adapter aux nouveaux défis? Comment ses résultats peuvent-ils être améliorés afin de maximiser son impact à l'avenir? Cette consultation est ouverte jusqu'au 31 janvier 2008. Une seconde consultation visant à recueillir des idées concrètes pouvant contribuer à la définition de l'avenir de la stratégie européenne à l'égard des régions ultrapériphériques (RUP) est ouverte jusqu'au 31 mars 2008. La Commission s'attend à recevoir des contributions sur des thèmes comme le changement climatique, l'évolution démographique et les flux migratoires, le rôle de l'agriculture dans les RUP, le rôle de ces dernières dans la politique maritime de l'Union européenne.

Politique de cohésion:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/4thcohesionforum/consultation\\_fr.cfm?nmenu=6](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/4thcohesionforum/consultation_fr.cfm?nmenu=6)

RUP:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/consultation/rup/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/rup/index_fr.htm)

## Lancement d'URBACT II

Le réseau URBACT tiendra sa conférence annuelle les 4, 5 et 6 novembre 2007 à Berlin: l'occasion de clôturer les programmes URBACT et URBAN et de lancer le nouveau programme URBACT II. Quant aux thèmes débattus, ils porteront sur l'évolution des questions de politique urbaine dans l'agenda européen, notamment en ce qui concerne l'intégration des principes d'URBAN dans les politiques générales, et du rôle de l'initiative Regions for Economic Change pour les villes. Les résultats d'URBACT et d'URBAN seront présentés, alors que sera lancé le nouvel appel à projets URBACT II.

[http://urbact.eu/fr/actualites-et-evenements/focus-sur/actualite-seule/article/urbact-urban-conference-berlin-novembre-4th-5th-6th-2007.html?tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=54&cHash=](http://urbact.eu/fr/actualites-et-evenements/focus-sur/actualite-seule/article/urbact-urban-conference-berlin-novembre-4th-5th-6th-2007.html?tx_ttnews%5BbackPid%5D=54&cHash=)

## ARE: Formation pour les responsables régionaux européens

Les régions européennes gèrent des questions similaires, pertinentes pour leurs citoyens, parmi lesquelles le développement économique, les infrastructures, le tourisme, l'énergie, les transports, les affaires sociales, la santé publique, la culture, l'éducation et les politiques de jeunesse. Ces matières sont enseignées de façon générale dans plusieurs institutions mais ne sont jamais abordées dans une perspective régionale. Par ailleurs, les représentants régionaux veulent apprendre à promouvoir, internationaliser ou européeniser davantage leurs administrations. L'Assemblée des Régions d'Europe (ARE) a donc lancé un «Institut de formation», premier programme d'éducation en Europe s'adressant spécifiquement aux autorités régionales. Les différents modules aborderont un large spectre de compétences nécessaires pour une gouvernance régionale efficace, y compris les politiques et programmes européens, la gestion des ressources financières et humaines ainsi que des compétences spécifiques à chaque secteur, notamment les transports, l'environnement et les plans d'urgence. La formation est dispensée par différents membres de l'ARE: Bade-Wurtemberg (D), Bruxelles-Capitale (B), Frioul-Vénétie Julienne (I), Île-de-France (F), Salzbourg (A), Communauté valencienne (E) et la représentation de South West UK à Bruxelles.

<http://www.a-e-r.org/fr/presse/2007/2007091001.html>

## Agenda REGIO

Dates	Événement	Lieu
26-27 novembre 2007	«Telling the story - Cohesion Policy for Growth and Jobs» <a href="http://ec.europa.eu/regional_policy/country/commu/conferences/november07/index_en.cfm">http://ec.europa.eu/regional_policy/country/commu/conferences/november07/index_en.cfm</a>	Bruxelles (B)
25-26 février 2008	Conférence «Les régions, actrices du changement économique» «Regions learning from each other» <a href="http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_fr.cfm">http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/index_fr.cfm</a>	Bruxelles (B)
11-14 mars 2008	EASY-ECO Vienna Conference 2008 «Governance by Evaluation: Institutional Capacities and Learning for Sustainable Development» <a href="http://www.sustainability.eu/easy/">http://www.sustainability.eu/easy/</a>	Vienne (A)

## Dernières publications

### Des régions en pleine croissance, une Europe en pleine croissance.



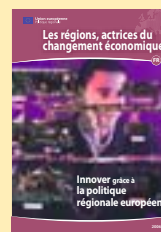
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion4/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion4/index_fr.htm)  
Quatrième Rapport sur la cohésion économique et sociale.  
Disponible en 22 langues.

### Les régions, actrices du changement économique - Renforcer la compétitivité par des technologies et produits innovants et des communautés prospères.



[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperation/interregional/ecochange/documents\\_fr.cfm?nmenu=2](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/documents_fr.cfm?nmenu=2)  
Disponible en 19 langues.

### Les régions, actrices du changement économique - Innover grâce à la Politique régionale européenne.



Le défi de la recherche et de l'innovation pour 2007-2013, illustré à travers 15 projets en cours.  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/cooperation/interregional/ecochange/documents\\_fr.cfm?nmenu=2](http://ec.europa.eu/regional_policy/cooperation/interregional/ecochange/documents_fr.cfm?nmenu=2)  
Disponible en 19 langues.

### La dimension urbaine des politiques communautaires.



Les politiques communautaires en direction des villes, dans la programmation 2007-2013.  
[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/urban/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/urban/index_fr.htm)  
Disponible en FR, EN et DE.

<http://www.interreg4c.net/>

En attendant d'être plus complet et multilingue, le site web du nouveau programme de coopération interrégionale INTERREG IVC (voir page 26) rassemble la plupart des informations nécessaires au montage d'un dossier de candidature: explications sur le programme, formulaires en ligne, questions fréquemment posées et, surtout, principale valeur ajoutée du site, une base de données «Projets» offrant la possibilité de rechercher des partenaires en ligne.



<http://labforculture.org/>

Se définissant comme «l'outil indispensable à tous ceux qui sont actifs dans les arts et la culture et qui créent, coopèrent, partagent et produisent au-delà des frontières en Europe», LabforCulture est une plateforme en ligne dédiée à la coopération culturelle européenne. Elle est complétée, hors ligne, par une large gamme de services et d'activités. Disponible en cinq langues (DE, EN, ES, FR, PL), le site permet d'accéder à un grand nombre d'informations et ressources: réseaux, observatoires, bases de données culturelles et artistiques, organismes de recherche, ONG, financement. Une rubrique «Région en cible» propose de mettre l'accent sur des régions souvent moins connues de l'UE élargie.



<http://www.bsssc.com/>

Fondée en 1993, la Baltic Sea States Subregional Co-operation (BSSSC) rassemble les autorités régionales des États riverains de la mer Baltique ainsi que de la Norvège. Le portail de la BSSSC est à l'image de l'organisation, une référence et un excellent point d'entrée pour quiconque souhaite engager des coopérations avec des partenaires de cette partie de l'Europe.



<http://www.lga.gov.uk/>

La Local Government Association (LGA) est l'association des collectivités locales d'Angleterre et du Pays de Galles. L'intérêt de son site pour le développement régional européen est qu'il donne accès à de multiples informations et publications dont le contenu dépasse le contexte socio-économique et institutionnel anglo-gallois. D'autant plus que la LGA s'est par ailleurs dotée d'une nouvelle «Unité européenne et internationale» <European and International Unit> qui publie une lettre électronique: «The Voice of Local Government in Europe and Worldwide» (<http://international.lga.gov.uk/>).



### Site web Inforegio: les pages clés disponibles en 22 langues

«La Politique» et «Les Moyens» sont les deux premières sections de notre nouveau site Internet (avec leurs sous-sections respectives) à être désormais disponibles en 22 langues. Les visiteurs peuvent ainsi lire dans les langues des 27 États membres des informations détaillées sur l'histoire, les grands objectifs et les éléments clés de la politique régionale 2007-2013.

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_fr.htm)

Commission européenne, Direction générale «Politique régionale»  
Unité 01 - «Information et Communication»  
Ana-Paula Laissy  
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles  
Fax: +32 2 296 60 03  
E-mail: [regio-info@ec.europa.eu](mailto:regio-info@ec.europa.eu)  
Internet: [http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional\\_policy/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/comm/dgs/regional_policy/index_fr.htm)  
Informations sur les aides régionales de l'Union européenne  
[http://ec.europa.eu/comm/regional\\_policy/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/comm/regional_policy/index_fr.htm)

ISSN 1608-3903

© Communautés européennes, 2007  
Reproduction autorisée, moyennant mention de la source.

Printed in Belgium.

OFFICE DES PUBLICATIONS OFFICIELLES  
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES  
L-2985 Luxembourg



Office des publications  
[Publications.europa.eu](http://Publications.europa.eu)