



Consultation sur l'élimination des obstacles présents dans les régions transfrontalières

Nom de l'organisation envoyant le document	Initiative des détroits d'Europe
Pays où le siège social se situe / Pays d'établissement	Aucun établissement officiel. L'Initiative des détroits d'Europe est codirigée par le Conseil départemental du Pas-de-Calais (France) et le Comté du Kent (Royaume-Uni)
Coordonnées	Colette MARIE, coordinatrice de L'Initiative des détroits d'Europe Marie.Colette@Pasdecals.fr +33 3 21 21 92 03 Conseil départemental du Pas-de-Calais Direction Europe et International Rue Ferdinand Buisson 62 000 Arras Cedex 9 FRANCE
N° du registre de transparence	902385319251-17

I. Principaux obstacles aux activités transfrontalières dans l'Union européenne

Les membres de l'Initiative des détroits d'Europe souhaitent souligner la **nécessité d'une plus grande reconnaissance des caractéristiques des frontières maritimes** et, plus précisément, **des détroits**, où des flux particulièrement importants de marchandises et de personnes entraînent des problématiques précises qui doivent être résolues à l'échelle transfrontalière :

- **Problématiques environnementales** : l'important trafic maritime (et le trafic y étant lié sur les routes) entraîne une pollution particulière, sans parler des risques d'incident maritime et de dommage pour le patrimoine naturel et l'environnement maritime et côtier de la zone.
- **Problématiques économiques** : en tant que zones de passage, les détroits et leur arrière-pays souffrent de l'incidence des flux de marchandises et des activités logistiques (congestion, pollution), mais ne bénéficient pas toujours des retombées économiques de ces activités.
- **Problématiques sociales** : avec la fermeture progressive des frontières terrestres, les frontières maritimes deviennent de nouvelles zones de passage pour les réfugiés fuyant la guerre et pour les migrants à la recherche d'une vie meilleure. En tant que raccourcis dans les voies maritimes, les détroits sont particulièrement touchés.

Les membres de l'Initiative des détroits d'Europe ont déterminé quatre obstacles clés à surmonter dans les régions transfrontalières.

- 1) **Le manque de continuité territoriale entre les deux côtés de la frontière** est un obstacle majeur à la coopération dans les régions frontalières maritimes, car la mer représente une barrière directe à l'accès physique à l'autre pays, malgré la proximité géographique. Plus



particulièrement, les collectivités bordant des détroits européens insistent sur la **nécessité de solutions de transport durables permettant des liaisons continues** entre les deux côtes, pour la mobilité des personnes ou le transport de marchandises. Dans le contexte du cadre européen en matière d'infrastructures (RTE-T), les frontières maritimes, et plus spécifiquement les détroits, sont identifiés comme des points de rupture. Le golfe de Finlande est un exemple frappant : malgré l'initiative Rail Baltica, la Finlande ne peut être véritablement reliée au reste du continent européen si elle ne dispose pas du même écartement des rails et si un tunnel n'est pas construit entre Helsinki et Tallinn.

Au quotidien, le manque de continuité territoriale empêche directement les populations de traverser la frontière maritime pour travailler, étudier ou se divertir. Souvent, seules les liaisons par ferry et les liaisons aériennes permettent de traverser ces frontières. Les habitants et les entreprises dépendent donc de la fréquence de ces liaisons, qui ne sont généralement pas adaptées aux activités de la vie de tous les jours et sont fortement liées aux conditions météorologiques. Par ailleurs, le peu de ports et d'aéroports offrant ce type de services dans certaines régions renforce l'impact de la frontière physique sur les activités et la coopération transfrontalières. Cette situation rend les populations et entreprises fortement tributaires des entreprises de ferry et des compagnies aériennes et ne garantit pas la continuité des services si l'activité de transport n'est plus viable sur le plan économique, ou si elle souffre de la concurrence des régions voisines, notamment si les réglementations des différentes régions ne sont pas identiques.

À titre d'exemple concret, les ventes hors taxes lors des déplacements et voyages dans l'Union européenne ont été interdites en janvier 1999. Les voyages de/vers/via Åland, dans la région de la Baltique centrale, étaient la seule exception à cette nouvelle disposition, ce qui a entraîné à un désavantage concurrentiel pour la liaison par ferry dans le détroit du Kvarken. En conséquence, le nombre de passagers sur le détroit du Kvarken a nettement diminué en raison de la forte augmentation des prix des tickets et de la réduction du nombre de départs, rendant l'exploitation du ferry difficile dans le détroit du Kvarken. Il était devenu quasiment impossible de prendre le ferry tous les jours pour aller travailler ou étudier de l'autre côté de la frontière. L'intégration et la cohésion transfrontalières de la Finlande et de la Suède dans la région du Kvarken étaient par conséquent très difficiles. Depuis, la situation s'est améliorée, principalement grâce à l'aide conjointe apportée par les autorités locales de toute la région aux liaisons par ferry. En 2012, les villes de Vaasa et Umeå (de chaque côté du détroit du Kvarken) ont pris la décision politique de former une compagnie de ferry commune, NLC Ferry, pour exploiter la liaison de ferry du Kvarken, qui a une haute valeur pour la région. Aujourd'hui, la région du Kvarken est dynamique et bénéficie d'un consensus politique sur l'importance de la coopération transfrontalière : la liaison de ferry du Kvarken demeure la principale voie de communication, de coopération et de cohésion dans la région.

Cet exemple met en lumière le fait que de telles problématiques de continuité territoriale et de liaisons de transport ont une incidence directe sur la coopération et le développement économique dans les régions frontalières maritimes, malgré leur incroyable potentiel en matière de croissance bleue.

Les solutions potentielles incluent :

- Un soutien clairement défini pour des solutions de transport durables et fiables dans les régions frontalières maritimes à l'échelle européenne, notamment dans les détroits où la coopération est plus intense en raison de la proximité géographique des deux pays. Cela peut passer par le soutien de projets transfrontaliers dans ce domaine dans le contexte



des programmes INTERREG A et de projets RTE-T, comme le projet du tracé central du couloir de Botnie (Midway Alignment of the Bothnian Corridor), qui vise à améliorer les liaisons entre les régions frontalières maritimes de la Suède et de la Finlande. Ce soutien doit également s'accompagner d'investissements à long terme des États membres et de l'Union européenne en faveur de liaisons de transport et de solutions multimodales, notamment dans les zones périphériques, pour garantir des opportunités de développement égales.

- La création de liaisons fixes, dans la mesure du possible, pour assurer des passages continus entre les deux côtes et établir une véritable continuité territoriale dans les régions frontalières maritimes est une condition *sine qua non* pour une coopération transfrontalière intense et à long terme. Des liaisons fixes existent déjà dans certaines régions frontalières maritimes telles que le Détroit du Pas de Calais (Tunnel sous la Manche entre la France et le Royaume-Uni) ; certaines sont en cours de construction, comme la liaison fixe du Fehmarn (entre l'Allemagne et le Danemark) ; et d'autres n'en sont qu'au stade d'étude de faisabilité, comme c'est le cas dans le golfe de Finlande, entre Tallinn et Helsinki.
- Une attention spéciale portée sur les conséquences possibles de toute réglementation européenne (notamment dans le domaine des transports) sur ce problème.

2) **Le manque de gouvernance transfrontalière structurée** est un autre obstacle à la coopération dans de nombreuses régions frontalières européennes. Ce problème est particulièrement vrai dans les régions frontalières maritimes à cause de :

- Un manque de sentiment d'appartenance à un espace géographique partagé, car la mer représente un obstacle physique entre les deux côtes.
- La forte dispersion des compétences dans le domaine maritime entre les différents acteurs et niveaux d'autorités.

L'importance de cet obstacle pour la protection de l'environnement a été mise en exergue dans le cadre du projet INTERREG IVC NOSTRA (www.nostraproject.eu), où les outils de gouvernance existants ont été comparés dans plusieurs régions frontalières maritimes. Ces conclusions sont également valables pour de nombreux autres domaines d'action comme les transports, le développement économique et les questions d'ordre social.

Au quotidien, ce manque de gouvernance structurée nuit à la coordination entre les actions des autorités locales, régionales et nationales des deux côtés de la frontière, ce qui mène parfois à l'inefficacité de l'action publique. Ce problème s'observe particulièrement dans le domaine de la protection de l'environnement, où une gestion transfrontalière intégrée est requise.

Les solutions potentielles incluent :

- La création d'organes de gouvernance transfrontalière. Ces organes pourraient prendre différentes formes, comme le projet NOSTRA (www.nostraproject.eu) l'a démontré au moyen des exemples suivants :



EUROPEAN STRAITS INITIATIVE

- [Conseil du Kvarken](#) (Suède/Finlande)
 - [Comité du Fehmarn Belt](#) (Allemagne/Danemark)
 - [GECT-PMIBB](#) (France/Italie)
- La mise en place de forums multi-acteurs visant à promouvoir la connaissance mutuelle des actions et initiatives menées de l'autre côté de la frontière, à l'instar des [Fehmarn Belt Days](#) (Allemagne/Danemark). Dans cette perspective, le projet NOSTRA (www.nostraproject.eu) a permis la création de groupes d'acteurs locaux transfrontaliers pour stimuler la coopération transfrontalière dans les régions frontalières maritimes que sont les détroits. De telles initiatives devraient être mieux soutenues par l'Union européenne, en tant qu'outil pour la coopération transfrontalière. Dans les régions transfrontalières où les systèmes publics et privés sont organisés de différentes manières de chaque côté de la frontière, ces initiatives permettent aux acteurs de connaître leurs homologues et de dialoguer avec eux afin de donner naissance à des projets ou à des initiatives plus structurées.

- 3) **Le manque d'intérêt des collectivités locales pour la coopération et le manque de confiance entre les habitants** sont une réalité dans de nombreuses régions frontalières, mais cette réalité peut se transformer en un véritable obstacle dans les régions frontalières maritimes : à cause de la mer, ces régions ne sont généralement pas considérées comme des régions frontalières intégrées par les élus, les fonctionnaires, les habitants et les entreprises. Par conséquent, très peu d'efforts sont menés pour améliorer la coopération et la compréhension des différences socioculturelles ; les barrières mentales demeurent.

Dans la vie quotidienne, de nombreuses politiques et initiatives publiques sont mises en œuvre d'un côté de la frontière sans prendre en compte les développements similaires dans le pays voisin. Les deux côtés de la frontière appliquent des approches différentes, notamment dans des secteurs clés tels que l'innovation, ce qui empêche l'amélioration globale de la compétitivité de la région transfrontalière au moyen d'initiatives et de stratégies d'attractivité ou de lobbying communes. Sans parler des **barrières juridiques et administratives** causées par les différentes lois et réglementations aux échelons nationaux, régionaux et locaux, qui renforcent le manque de développement intégré et dont le franchissement est chronophage. La création d'outils européens, tels que le GECT, est une valeur ajoutée, mais elle ne résout pas toutes les difficultés et les lourdeurs administratives excessives rencontrées lors de la mise en place de cadres opérationnels (par exemple, la gestion du personnel).

Le manque d'intérêt pour le pays voisin peut également entraîner un désintérêt pour l'enseignement et l'apprentissage de la langue de ce pays et réduire les possibilités d'emploi pour de nombreux habitants. Il génère un nouvel obstacle, la **barrière linguistique**, qui peut mener à des incompréhensions et affaiblir la confiance et, de ce fait, réduire la capacité à travailler ensemble.

Les solutions potentielles incluent :

- La reconnaissance des spécificités partagées par les deux côtés de la frontière par la population, grâce à des études, des actions et des campagnes de communication communes. À titre d'exemple, le Comté du Kent (Royaume-Uni) et le Conseil



EUROPEAN STRAITS INITIATIVE

départemental du Pas-de-Calais (France) ont mis sur pied une campagne de communication conjointe appelée « Côte à côte » avec des visuels semblables de chaque côté de la frontière maritime. Dans le cadre du projet NOSTRA, le Comté du Kent a décidé d'élargir une étude d'évaluation des caractéristiques des paysages marins au côté français du Déroit du Pas de Calais : cette étude offre d'importants éléments pour la mise en place d'initiatives locales partagées.

- Des politiques en matière d'éducation qui incluent l'enseignement de la langue du pays voisin afin de développer une citoyenneté transfrontalière et d'augmenter l'employabilité des habitants. Ces politiques permettraient également de réduire les différences socioculturelles entre les deux pays, d'augmenter la confiance entre les habitants de l'autre côté de la frontière et d'encourager des initiatives conjointes. L'apprentissage de l'anglais en tant que langue commune peut également être considéré comme une solution, bien que l'emploi d'une langue commune ne permette pas toujours d'accorder la même signification aux mots.
 - Le financement de projets à taille humaine (micro-projets) pour développer les interactions socioculturelles et la création d'une citoyenneté transfrontalière. Cela permettrait d'élever significativement le niveau de confiance entre les habitants, les organisations à but non lucratif et les autorités régionales et locales des deux côtés de la frontière. De tels projets devraient être rendus possibles dans différents domaines d'action, au-delà des objectifs spécifiques délimités pour la période 2014-2020, comme la culture ou le sport, qui ne sont généralement pas soutenus par les programmes Interreg A mais contribuent à créer des liens entre les populations.
 - Harmoniser les lois, réglementations et procédures à différents niveaux afin de réduire la lourdeur administrative et d'améliorer la coopération dans divers domaines. S'inspirer du cadre législatif du pays frontalier permet d'accélérer et d'enrichir le processus de modernisation des différents États membres et des pays voisins. Un aspect majeur de ce processus d'harmonisation est le développement du potentiel d'innovation. Ce processus d'harmonisation peut également exiger une plus grande décentralisation des pouvoirs et compétences, afin de trouver des solutions adaptées à l'échelle des régions européennes.
- 4) **La perte d'intérêt pour les problématiques transfrontalières** est une préoccupation importante. À cause de différents facteurs, comme la crise économique, la crise migratoire ou la montée du terrorisme, de nombreux États membres ont tendance à se replier sur eux-mêmes et à freiner la coopération transfrontalière. Les autorités nationales, régionales et locales prêtent généralement plus d'attention aux problèmes internes et négligent les activités et politiques transfrontalières.

Au quotidien, de nombreux projets innovants et de nombreuses activités transfrontalières ne sont plus financés à cause des nouvelles priorités budgétaires, notamment dans le secteur public. La valeur stratégique et l'importance de la coopération transfrontalière sont souvent



EUROPEAN STRAITS INITIATIVE

sous-estimées par les représentants politiques et le grand public (pas de résultats « tangibles », « tourisme administratif », etc.). En conséquence, les activités transfrontalières ont tendance à être considérées comme une activité superflue ne faisant pas partie des politiques prioritaires et ce sont donc les premières à disparaître en cas de réductions budgétaires. Ce manque d'intérêt est renforcé par les différents intérêts et différentes priorités politiques de chaque côté de la frontière et la difficulté accrue de convenir de politiques et d'activités conjointes malgré les besoins concrets en matière de transports en communs ou de planification environnementale, par exemple.

Les solutions potentielles incluent :

- Un soutien marqué de l'Union européenne pour la coopération transfrontalière, pas seulement sur le plan financier. Un contact direct entre les institutions européennes et les pouvoirs publics des régions frontalières permettrait d'accentuer l'importance du travail à l'échelle transfrontalière et de cerner les priorités de chaque région frontalière.
- Une meilleure communication sur les réussites passées de la coopération transfrontalière. Il faut impérativement accentuer davantage les principes stratégiques de l'action transfrontalière locale. Davantage de décideurs locaux doivent être impliqués dans les activités transfrontalières afin qu'ils réalisent le potentiel des pratiques exemplaires, de la résolution conjointe des problèmes, etc.



II. À propos de L'Initiative des détroits d'Europe

L'Initiative des détroits d'Europe a été lancée en 2009 par le Conseil départemental du Pas-de-Calais et le Comté du Kent, les co-chefs de file de l'Initiative. Elle réunit aujourd'hui 22 collectivités bordant 10 détroits européens en Albanie, en Allemagne, en Belgique, au Danemark, en Espagne, en Estonie, en Finlande, en France, en Grèce, en Italie, au Maroc, au Royaume-Uni et en Suède.

Face au manque de reconnaissance des défis économiques, environnementaux, sociaux et humains qui touchent les détroits européens, l'Initiative des détroits d'Europe promeut la reconnaissance des spécificités des détroits dans les débats actuels et le lancement de projets structurants dans ces territoires, qui sont de véritables liens entre les arrière-pays et les territoires extérieurs et des laboratoires pour l'application d'une politique maritime intégrée.

Pour de plus amples informations : www.fr.europeanstraits.eu