

**Contribution du Réseau Transnational Atlantique
à la consultation publique de la Commission européenne
sur une stratégie maritime intégrée pour le bassin de l’océan Atlantique**

Introduction

Dès 2003, les Conseils économiques et sociaux ou leurs homologues des régions de la façade atlantique britannique (Welsh Economic Forum), française (Conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux de Basse-Normandie, de Bretagne, des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes, d’Aquitaine, du Centre et du Limousin), espagnole (Consejos Económicos y Sociales de la Communauté Autonome du Pays Basque, de la Cantabrie, des Asturies, de la Galice et des Canaries) et portugaise (Instituto de Soldadura e Qualidade de Lisbonne) ont choisi de travailler ensemble en créant un outil de coopération, le Réseau Transnational Atlantique (RTA), leur offrant ainsi un cadre propice à la conduite de réflexions et de travaux en commun sur les enjeux atlantiques partagés par leurs régions.

Les travaux menés en commun dans ce cadre, sur la sécurité du transport maritime de marchandises, sur l’intermodalité, sur l’innovation et le transfert de technologie et sur le développement des énergies marines¹ sont une illustration tangible de la pertinence de l’espace atlantique comme territoire majeur de coopération entre les régions de l’Union européenne.

L’unité et la spécificité de l’espace atlantique découlent à la fois de sa périphéricité, de son éloignement et de sa mauvaise connexion aux centres économiques européens, mais aussi de son caractère maritime et ouvert sur le reste du monde. Mais l’espace atlantique est aussi un ensemble hétérogène de territoires qui ont leurs propres enjeux de développement.

Une politique maritime intégrée pour l’espace atlantique doit donc permettre de construire, à cette échelle, une stratégie de développement macro-régional soucieuse de son environnement, à la fois créatrice de richesses et d’emplois, axée sur les enjeux partagés par les régions atlantiques, répondant aux défis spécifiques auxquels elles sont confrontées et intégrant les sous-espaces fonctionnels qui composent l’espace atlantique.

Les partenaires du RTA identifient les cinq priorités suivantes :

1. Transports maritimes et desserte terrestre : réussir l’intermodalité

Du fait de leur ouverture sur l’océan, les régions atlantiques ont un potentiel de développement important pour le transport de marchandises, face à la saturation portuaire d’autres espaces européens. Par le nombre élevé de ports de toutes dimensions

¹ Liste des rapports du RTA :
2005 : « la sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises »
2006 : « transfert de technologie et innovation » ; « l’intermodalité dans le transport de marchandises »
2010 : « développement des énergies marines renouvelables : conditions de succès dans les régions du RTA de l’Arc Atlantique »

et l'existence d'un réseau dense de villes, ces régions présentent des atouts pour un aménagement équilibré du territoire européen, pour la décongestion de certains axes et pour une alternative moins polluante au mode routier dominant. Le succès de l'intermodalité dans le transport de marchandises repose sur trois volets :

- 1.1. Tout d'abord, en termes de **logistique**, il est nécessaire de redonner au transport maritime un rôle majeur dans l'acheminement des marchandises, pour des raisons tenant à la fois à la sécurité des transports et au respect de l'environnement, pour une alternative moins polluante au transport routier. Dans ce domaine, une stratégie européenne pour l'espace atlantique doit permettre, en s'appuyant sur la coopération interrégionale et transnationale, de proposer :
 - une meilleure offre de services portuaires ;
 - l'organisation de lignes intégrées s'appuyant aussi sur des hubs de massification connectés à un réseau de feederings ;
 - le développement et la pérennisation des autoroutes de la mer pour alléger les trafics des grands axes terrestres ;
 - l'insertion des liaisons maritimes atlantiques dans les grands axes est-ouest et leur positionnement sur les axes nord-sud en cours de structuration ;
 - l'amélioration des interconnexions terrestres ou leur instauration le cas échéant ;
 - la modernisation des réseaux terrestres, notamment ferroviaires, pour assurer une capacité stratégique d'acheminement du fret vers et depuis les ports et de desserte des plateformes multimodales efficacement reliées.
- 1.2. Ensuite, **les zones industrialo-portuaires** doivent éviter dans la mesure du possible les expéditions et réexpéditions de marchandises par voie routière et jouer la carte de l'intermodalité mer/route ou mer/rail. La première exigence est celle de la disponibilité d'espaces dédiés à proximité directe des ports, incluant des zones de chargements et déchargements bords à quais. Le cabotage doit permettre d'acheminer l'essentiel des flux inter-industriels. Au-delà des activités industrielles à proprement parler (chimie, sidérurgie, transformation agro-alimentaire...), ces zones doivent continuer à accueillir les activités de construction, démantèlement et de réparation navale, y compris des bateaux de plaisance, ainsi que, dans le domaine militaire, les arsenaux et bases navales.

La coopération entre régions de la façade atlantique dans ce domaine doit permettre de travailler en réseau, de rechercher la complémentarité entre les moyens et les infrastructures, d'atteindre une efficacité maximale, tout en n'ignorant pas la nécessaire concurrence. L'appui des instruments de la Politique européenne de Transport et du RTE-T est indispensable dans ce processus.

- 1.3. En corollaire à ces deux axes, **la sécurité du transport maritime** est une priorité à prendre en compte dans l'élaboration d'une politique maritime intégrée pour l'espace atlantique, qui est, depuis le sud de l'Espagne jusqu'à la Manche, l'une des zones maritimes les plus fréquentées au monde. La Manche, en particulier, concentre un quart du trafic mondial. L'importance du passage maritime de marchandises fait des régions atlantiques des régions à risques, pour les marées noires accidentelles, les pollutions récurrentes aux hydrocarbures, et les nouveaux risques liés à l'évolution de la nature des marchandises transportées : perte de conteneurs, risques chimiques....

Conforter les dispositifs de prévention des risques en mer et de gestion des crises nécessite une meilleure coopération entre États européens, une complémentarité de moyens, et une harmonisation de la législation internationale aussi bien en termes de préservation de l'environnement que de normalisation des conditions de formation et de travail, dont dépend très directement la sécurité des marins à bord des navires. La gestion des crises est un domaine majeur de coopération entre États et régions de la façade.

2. Mettre en valeur les ressources marines

Les régions atlantiques sont très liées historiquement par l'exploitation des ressources marines, aussi bien par les activités traditionnelles de pêche et de conchyliculture que par les développements plus récents de l'aquaculture. L'importance historique de la pêche dans les régions atlantiques, et les interrelations qu'elle suppose entre les régions (ports d'attache, ports de débarquement, zones de pêche, bases avancées logistiques) en font un enjeu phare pour la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée pour l'Atlantique. La gestion communautaire de certaines ressources, des réponses coordonnées aux épizooties et la recherche de bonnes pratiques sont essentielles dans ce domaine de compétence de l'Union européenne.

Orientation plus novatrice, l'exploitation des énergies marines renouvelables, à côté des énergies fossiles et de l'utilisation raisonnée de gisements de matériaux marins, offre des perspectives fortes de développement. De l'Écosse au Portugal, les régions atlantiques disposent en effet de ressources exceptionnelles, de compétences variées et complémentaires parmi les acteurs de la recherche et du développement économique, et de nombreux projets de développement y sont en cours. Pour que le déploiement des énergies marines dynamise les régions atlantiques, mobilise les nombreux secteurs concernés présents dans ces régions par la diversification ou la création de nouvelles activités, la coopération et la mutualisation doivent s'appuyer sur une volonté et une mobilisation de tous les acteurs soutenus par l'Union européenne. Un effort concerté est donc nécessaire, pour lequel doivent être mobilisés les moyens scientifiques, technologiques et financiers, les moyens industriels et logistiques, les compétences professionnelles. Le déploiement des énergies marines sur la façade atlantique peut permettre à des régions périphériques, jusqu'à présent situées en « bout de réseau », un accès plus facile à l'énergie, par le renforcement et la structuration de réseaux de transport de l'électricité terrestres et maritimes adaptés à cette nouvelle production décentralisée. Pour l'Union européenne dans son ensemble, l'Atlantique représente une des réserves de ressources énergétiques marines parmi les plus importantes au monde, dont l'exploitation constitue une opportunité pour renforcer la compétitivité européenne grâce à un leadership industriel et technologique dans le domaine. C'est de plus une source complémentaire d'énergie propre capable de contribuer aux objectifs européens de lutte contre le changement climatique.

3. S'ouvrir à l'international

Une façade maritime n'est ni un finistère, ni une barrière, mais au contraire une interface entre régions maritimes voisines ou beaucoup plus éloignées, autour de laquelle se sont dessinées au fil du temps des coopérations diverses et variées : coopération entre régions, entre villes, entre ports, entre représentants socioprofessionnels, réseaux de recherche, échanges culturels pour n'en citer que quelques-unes. Ces habitudes de coopération

multiformes appuient l'intérêt d'une approche fonctionnelle du bassin de l'Océan Atlantique.

Si une politique maritime intégrée doit favoriser les coopérations dans les échanges internes à l'espace atlantique, elle doit donc également offrir un cadre aux initiatives dirigées vers les régions outre-atlantiques et ultra-marines.

La façade atlantique constitue l'accès ultime vers l'Amérique et l'Afrique, les îles ayant un rôle traditionnel majeur dans les interconnexions avec ces continents. Cette dimension internationale de porte d'entrée de l'Europe est à valoriser dans une stratégie maritime intégrée.

Comme tous les ports, ceux de la façade atlantique ont été et sont toujours des creusets de mélange des cultures. Ceci doit permettre de renforcer les coopérations en matière d'accueil de nouvelles populations dans les régions atlantiques, dans une ouverture ultra-marine commune, tant vers les espaces proches que vers les continents plus lointains.

4. Développer la recherche, l'innovation, la formation et la vulgarisation

La connaissance du milieu marin atlantique représente un champ majeur de recherche nécessaire à la conservation propre du milieu marin atlantique et à la valorisation économique des ressources atlantiques spécifiques, notamment les énergies marines ou les biotechnologies « bleues ».

Par ses problématiques spécifiques, l'espace atlantique appelle des approfondissements communs des connaissances dans la pluridisciplinarité : sciences du vivant, sciences de la terre, climatologie et océanographie physique, sécurité maritime, économie, droit de la mer, histoire maritime, etc. Conformément à la stratégie UE 2020, les régions atlantiques, avec le soutien de l'Union européenne, seraient à même d'avancer plus rapidement et d'une manière plus efficace par la coopération et l'exploitation de leurs complémentarités. Il est nécessaire de créer des liens sur des thématiques communes, liées aux spécificités partagées des régions atlantiques, et d'encourager la mobilité des étudiants et des chercheurs. Les échanges entre la recherche et les acteurs économiques doivent être développés afin de favoriser l'innovation et le transfert de technologie dans les multiples champs qu'ouvre la recherche marine sur les ressources et les activités de demain.

En termes de formation initiale, continue, professionnelle et supérieure, il est nécessaire de s'engager dans la voie de l'harmonisation des cursus afin de les rendre plus lisibles, et de favoriser les passerelles entre métiers de la mer. L'anticipation des besoins doit permettre d'adapter en permanence l'offre de formation aux évolutions, afin de maintenir des savoir-faire dans l'ensemble des filières industrielles et artisanales des régions atlantiques.

La vulgarisation des sciences de la mer, dans toutes les disciplines, doit permettre la diffusion des connaissances vers la société civile, tant pour la bonne compréhension du fonctionnement des écosystèmes marins que pour appréhender pleinement le potentiel qu'ils représentent pour les activités humaines.

5. Développer durablement l'espace atlantique

La façade océanique constitue un espace privilégié pour décliner, dans la mise en œuvre d'une stratégie maritime intégrée, les trois piliers du développement durable : environnemental, social, et économique.

5.1. Sur le **pilier environnemental**, l'espace littoral atlantique bien que relativement préservé au regard d'autres littoraux européens, est soumis à la pression des activités humaines dans les différentes régions conduisant, particulièrement sur la Manche et sur les côtes ibériques, à des pollutions menaçant les possibilités de pêches, avec notamment le danger de disparition de certaines espèces et de diminution de la richesse de ses écosystèmes. Il reste donc vulnérable et exposé aux pollutions maritimes et terrestres. Les chantiers de coopération y sont par conséquent multiples : connaissance et préservation de la biodiversité, gestion des ressources marines, sécurité maritime et lutte contre les pollutions afférentes, reconquête de la qualité des eaux littorales, garante du bon fonctionnement des écosystèmes côtiers et du maintien des activités économiques, prévention des pollutions terrestres diffuses ayant pour exutoire commun l'océan atlantique, prospective sur les effets du changement climatique, notamment sur la hausse du niveau des mers, l'hydrologie et l'évolution du trait de côte. La directive cadre Stratégie pour le milieu marin, par le niveau d'intégration qu'elle exige, impose une importante coopération entre États membres et entre régions marines pour sa mise en œuvre.

5.2. Sur le **pilier social**, les activités maritimes sont d'abord le fait d'hommes et de femmes qui doivent affronter les dangers récurrents de métiers à risques. Il est donc nécessaire d'appliquer la réglementation existante sur l'harmonisation des conditions de travail et des normes de sécurité à bord des navires battant pavillon européen et de la rendre discriminante. L'amélioration des conditions de travail portera ses fruits en termes d'attractivité des métiers de la mer, notamment auprès des jeunes.

L'attractivité des espaces côtiers, la localisation sur la côte de nombreuses activités, traditionnelles, maritimes et portuaires, mais aussi le développement du tourisme et plus largement de l'économie résidentielle, ont conduit à une augmentation des pressions sur un espace restreint. Ce phénomène de « littoralisation » est à l'origine de conflits d'usage de l'espace en mer et sur la bande côtière et peut exacerber les inégalités sociales entre populations, notamment entre résidents permanents et non permanents. En matière de logement tout particulièrement, plus qu'ailleurs, le poids de l'économie résidentielle et les effets de la saisonnalité rendent difficiles le logement des étudiants et le logement social. Ce phénomène est encore plus prégnant sur les petites îles littorales qui concentrent un grand nombre d'enjeux sur un territoire restreint.

5.3. Sur le **pilier économique**, on peut opérer une distinction entre les différents secteurs d'activité :

- Les activités maritimes et littorales traditionnelles ont fait l'objet d'un fort soutien de l'Union européenne, des productions halieutiques et aquacoles aux

chantiers navals et industries portuaires. Les secteurs traditionnels doivent continuer d'être soutenus et accompagnés sous peine de disparaître.

- Certaines activités (tourisme, agroalimentaire, secteur tertiaire) méritent d'être repensées, voire redéployées, en tenant compte du degré de proximité avec la mer dont elles dépendent, et en rapport avec les contraintes liées à la disponibilité de l'espace.
- Parallèlement, la recherche et l'innovation dans le domaine maritime constituent un enjeu économique majeur indispensable pour donner un nouvel élan aux activités traditionnelles ainsi que pour faire émerger des nouveaux secteurs d'activités qui présentent dans les régions maritimes de fortes potentialités, permettant de créer sur la façade atlantique des pôles d'excellence d'envergure européenne.

L'application des principes du développement durable à l'espace marin n'est autre que la Gestion intégrée des zones côtières (GIZC), concept apparu en 1992 et promu par l'Union européenne en 2002, qui trouve de plus en plus sa concrétisation dans les territoires côtiers par la concertation et l'implication de tous les acteurs. Elle doit conduire à une planification spatiale de cet espace marin.

Pour conclure

Tous les acteurs doivent être associés à l'élaboration d'une stratégie maritime intégrée pour l'espace atlantique, et à sa mise en œuvre à travers un futur plan d'action et la définition de projets emblématiques.

Les Régions doivent avoir toute leur place à côté de la présence des États. Compte tenu de l'hétérogénéité des compétences, les autorités politiques de tous niveaux doivent coopérer pour aboutir à un accord synergique sur la politique maritime intégrée pour l'océan Atlantique. L'implication de la société civile organisée, suivant les différentes formes qu'elle revêt dans les États membres concernés, aux côtés des instances nationales et régionales élues est un atout supplémentaire dans une gouvernance multi-niveaux que la Commission européenne appelle de ses vœux.

C'est à cette démarche que le Réseau Transnational Atlantique, réseau des Conseils économiques et sociaux des régions atlantiques, s'attache à contribuer.