



Atelier 5

« La coopération maritime »

❖ **Président**

Alan MARSH, Lead Member for Policy, Performance and International work, Kent County Council (UK)

❖ **Animation des débats**

Bruno COOREN, Responsable Missions Relations Internationales, Communauté Urbaine de Dunkerque - Grand Littoral (FR)

❖ **Présentation de la note de cadrage**

Jean-François LEANDRI, Directeur du Développement, Mairie de Bastia (FR)

❖ **Présentation des projets**

1) Accessibilité des espaces maritimes

- **Projet 1 Impact territorial du Tunnel sous la Manche (FR/UK)**

Pascal QUINTIN, Directeur Affaires Européennes, Conseil Général du Pas de Calais (FR)

- **Projet 2 Impact de la liaison Dieppe/Newhaven (FR/UK)**

Jean-Pierre LUCAS, Directeur général adjoint, Conseil Général de Seine-Maritime (FR)

2) Environnement marin

- **Projet 1 Parc Marin International des Bouches de Bonifacio (FR/IT)**

Maddy CANCEMI Adjointe chef des espaces naturels protégés et
Christophe PERFETTINI responsable unité commande publique,
Office de l'Environnement de la Corse (FR)

- **Projet 2 Estuaire de la Roya -Gestion intégrée des zones côtière (GIZC) « Riviera / Roya » (FR/IT)**

Muriel LAZZARETTI, Chef de service aménagement de l'espace, Communauté
d'Agglomération de la Riviera Française (FR)

3) Gouvernance maritime

- **Projet 1 Villes portuaires du nord tyrrhénien (FR/IT)**

Jean-François LEANDRI, Directeur du Développement, Mairie de Bastia (FR)

- **Projet 2 Toscane : système de gouvernance du territoire côtier (IT):**

Francesco IACOMETTI, Area di coordinamento Programmazione e controllo Settore
strumenti della programmazione regionale e locale, REGIONE TOSCANA (IT)



❖ **Présentation des recommandations**

Jean-François LEANDRI, Directeur du Développement, Mairie de Bastia (FR)

❖ **Discussion avec la salle**

❖ **Rapporteur**

Jean-François MASSELOT, Conseil Régional Nord Pas de Calais (FR)

Introduction

Au moment où se déroule la consultation sur le livre vert de la Commission européenne sur la politique maritime de l'Union¹, l'enjeu que représente la mer pour le développement des territoires européens n'est plus à démontrer.

Dans ce contexte, l'extension à de nouvelles frontières du soutien communautaire à la coopération transfrontalière maritime amène à préciser les enjeux de celle-ci.

La coopération transfrontalière maritime de proximité (par opposition à d'autres formes de coopération, transnationale par exemple) peut être définie comme une relation entre des collectivités ou autorités locales maritimes frontalières portant sur des activités communes. Elle comporte une dimension "territoriale" forte qui se distingue de coopérations menées au sein d'espaces maritimes plus vastes.

Les thèmes de la coopération sont nombreux : liaisons maritimes, mise en valeur des aires portuaires et urbaines, développement économique, coopération touristique et culturelle, protection de l'environnement marin, gestion intégrée des zones côtières, etc.

L'espace maritime constitue à la fois une barrière naturelle et un lien qui impactent en profondeur la coopération transfrontalière. Les deux principaux obstacles à cette coopération concernent l'accessibilité et le manque de culture transfrontalière. Aussi, le développement de la coopération est fortement lié à l'existence de liaisons maritimes ou de liens "fixes" (ponts et tunnels) qui forment de véritables "portes d'entrée" du territoire et qui génèrent des flux et des échanges indispensables à la construction d'un "projet de territoire" commun.

Comment améliorer la conduite de projets transfrontaliers maritimes de proximité ? Comment favoriser la prise en compte de ces espaces et de leur spécificité au niveau communautaire ? Comment faire reconnaître la coopération maritime de proximité comme une nécessité pour intégrer les régions maritimes au territoire européen et comment la pérenniser ? Quel rôle pour la coopération transfrontalière dans la gestion intégrée des zones côtières ? Quelles articulations avec des échelles plus larges de coopération ?

Ainsi les objectifs de cet atelier sont :

- Echanger sur les spécificités de la coopération transfrontalière maritime de proximité,
- Relever les difficultés rencontrées par les régions maritimes et les expériences réussies en matière de coopération maritime transfrontalière,
- Echanger sur les besoins propres à la coopération sur ce type de territoires,
- Permettre de mieux intégrer les régions maritimes au territoire européen.

¹ Livre vert de la Commission Européenne : « *Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers* » [COM(2006) 275, Juin 2006] :

- Volume I : http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com_2006_0275_fr.pdf

- Volume II : http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com_2006_0275_fr_part2.pdf

Enjeux

1) Définitions et concepts : la coopération maritime de proximité

Si les Etats sont les premiers acteurs de la coopération maritime sur des thématiques relatives à l'environnement, la navigation ou la sécurité, des démarches de coopération maritime de proximité, entre autorités et collectivités locales côtières, ont émergé en Europe depuis quelques années.

Au regard de la définition « classique » de la coopération transfrontalière, telle que proposée par le Conseil de l'Europe (des relations de voisinage entre collectivités et autorités locales situées de part et d'autre des frontières), l'espace maritime constitue a priori une barrière naturelle créant une discontinuité territoriale. Pourtant des collectivités et autorités locales des zones côtières ont lancé des démarches de coopération qui contribuent à transformer cet obstacle en territoire commun ou du moins en espace d'échange sur des problématiques communes.

Les acteurs de cette coopération sont les collectivités et autorités locales côtières, dont le territoire, l'organisation et les compétences varient d'un Etat à l'autre : à côté des villes ports, des établissements publics, des régions, des provinces ou d'autres échelles infrarégionales ont développé des actions de coopération maritime de proximité.

La principale question qui se pose à ces acteurs est de démontrer que la frontière maritime est bien un espace de coopération. En effet, historiquement, l'émergence des Etats-nations a remis en cause les liens de coopération historique entre zones côtières frontalières.

Il est possible de distinguer la coopération maritime de proximité, sur des sujets communs, du volet transnational, sur des stratégies communes : les régions littorales sont concernées à la fois par l'échelle de la coopération de proximité et par la coopération à l'échelle transnationale (par exemple la Manche et l'Europe du Nord-ouest pour la Région Nord-pas-de-Calais). Dans le cadre de la coopération maritime de proximité, la question des échelles (bassins maritimes, comme la Manche, coopérations de proximité, comme Corse-Sardaigne) doit être abordée en fonction des opportunités.

L'objectif de l'atelier est de faire comprendre que les zones marines frontalières sont des espaces interdépendants, parties prenantes d'un bassin de vie ou de développement commun existant ou potentiel. L'objectif de la coopération est bien de déclencher l'engagement de projets communs dans les domaines du tourisme, du transport de passagers ou de fret, de la culture... . Ces projets permettront de passer de « territoires maritimes de confins » à des « territoires maritimes partagés ».

Enfin, la spécificité de la coopération maritime de proximité réside aussi dans la variété des thématiques auxquelles elle est associée. Si la sécurité maritime relève d'abord de la compétence des Etats, les collectivités et autorités locales des zones côtières frontalières ont développé des projets communs dans des domaines tels que :

- la protection de l'environnement marin (Cf. Parc marin international Corse-Sardaigne),
- la gestion intégrée des zones côtières par la préservation et la mise en valeur des littoraux (Cf. Projet de Gestion intégrée des zones côtières -GIZC Riviera/Roya franco-italo-monégasque),
- la création de liaisons maritimes (Cf. Liaison Dieppe Newhaven),
- la mise en valeur des aires portuaires et urbaines (Manche, mer tyrrhénienne),
- la prévention des risques de pollution maritime (Manche, France-Italie).

Dans le cadre de la coopération maritime de proximité, les partenaires mettent également en œuvre de actions de coopération dans le domaine du développement économique, touristique et culturel, à l'instar des territoires transfrontaliers terrestres². S'il y a bel et bien cette plus-value de la proximité face aux grands espaces, il convient de la soutenir et de l'accompagner.

2) Problèmes et enjeux de la coopération maritime de proximité

La coopération maritime transfrontalière de proximité n'est pas forcément plus facile aujourd'hui, malgré l'existence de liens fixes ou le soutien de projets par des programmes européens.

Concernant l'échelle géographique, la notion de « proximité » est fondamentale. Cette proximité peut être géographique (12 km entre la Corse et la Sardaigne), culturelle ou économique. La seconde condition est l'existence d'un lien fixe (pont ou tunnel) ou de liaisons maritimes, voire aériennes permanentes assurant l'accessibilité entre les partenaires situés de part et d'autre de la frontière maritime.

2.1. Un problème lié à la nature de la frontière, l'accessibilité

Il convient de souligner le besoin d'exploitation et d'articulation des infrastructures de transports et cela, afin de résoudre **les problèmes d'accessibilité des territoires par la terre** (place de parkings, réseaux routiers jusqu'aux ports, relation villes/ports) **comme par l'eau** (fréquence et périodicité des navires, coût des transports, mise à niveau des ports pour accueillir les bateaux à grande dimension...) ou la voie aérienne.

Le **facteur temps (temps de trajet, mais aussi** fréquence des navettes) est essentiel dans le cadre de la coopération maritime de proximité. Et le **facteur coût** beaucoup plus entravant que sur les frontières classiques. De plus les évolutions sont souvent défavorables. Aujourd'hui, malgré le processus d'intégration européenne, ce sont les logiques internes aux États qui structurent l'offre de transport.

Par exemple, certaines villes portuaires du Kent, en tant que destinations touristiques, souffrent de la concurrence des compagnies aériennes à bas coûts. De même, il semblerait que les rives entre l'Angleterre et la France se soient écartées et cela, malgré la présence du Tunnel sous la Manche³.

Les compagnies de transport ont focalisé sur les liaisons à l'échelon européen sans tenir compte des besoins de liaisons de proximité nécessaires pour les habitants du KENT et du Pas de Calais. A tel point que maintenant les arrêts eurostar à Ashford et Frethun sont menacés. Il paraît urgent pour les partenaires transfrontaliers de se mobiliser pour assurer à l'avenir les échanges nécessaires entre régions voisines.

L'observation des flux sous la Manche témoigne d'un déséquilibre important : 70% des utilisateurs du Tunnel sont des britanniques qui se rendent sur le continent. Pour mesurer objectivement ces facteurs et leur évolution, les indicateurs d'accessibilité (qui prennent en compte à la fois le coût du transport (coût monétaire et temps) et le poids de la destination en termes de population ou de PIB) offrent en théorie un éclairage intéressant... à condition de disposer des données.

² Cf. Coopération Conseil Général Pas-de-Calais/Kent County Council dans le domaine de la santé, de l'alimentation et de l'enfance (Projet « Bien être ») et dans le domaine de l'éducation par l'apprentissage des langues à destination des collégiens (projet K62) ; www.cg62.fr ;

³ De plus, la suppression du Duty Free en janvier 2000 n'a pas aidé à redynamiser les échanges. Le duty free permettait de ne faire payer aux passagers des ferries que 10% du coût de la traversée transmanche ;

Actuellement le subventionnement des liaisons maritimes se fait selon des logiques nationales et non géographiques (par exemple les subventions françaises portent sur les liaisons Corse-Continent et non sur les liaisons Corse-Italie, plus rapides du fait de la proximité). Les logiques nationales l'emportent sur les logiques géographiques, chaque Etat subventionnant des liaisons en interne au nom de la continuité territoriale nationale.

2.2 Enjeux thématiques de la coopération maritime de proximité

→ Développement du transport maritime au service de la coopération maritime transfrontalière

En matière de fret, le transport maritime est désormais une priorité de l'Union européenne et des Etats membres (développement des autoroutes de la mer et du « short sea shipping » (Cabotage côtier de courte distance)). La coopération maritime de proximité apparaît comme le chaînon manquant dans les politiques de transport maritime international, et comme un levier du développement local.

Les acteurs locaux (villes portuaires, départements, provinces...) et régionaux sont concernés et ont une évidente opportunité à se saisir de thématiques comme : l'interface mer/terre, la promotion de l'intermodalité, l'organisation des infrastructures de connexion aux ports et dans les hinterlands ou la structuration de la filière logistique y compris dans sa dimension transfrontalière. Par exemple, le « short sea shipping », comme alternative au fret routier, s'intègre aux « objectifs de Göteborg ».

Concernant le transport des passagers, la question des infrastructures (lien fixes, ports) est privilégiée par rapport à la mise en place de services réguliers dont la question du coût a déjà été évoquée ci-dessus.

Pour le développement du transport maritime fret ou passager, se pose la question des aides publiques au démarrage de nouveaux services (Cf. promotion du fret maritime dans le cadre du programme communautaire Marco Polo⁴, ou mobilisation du FEDER dans le cadre des programmes opérationnels de coopération territoriale), voire d'un soutien public pérenne (obligation de service public, dans une perspective de cohésion territoriale).

→ Enjeux économiques

Les acteurs économiques des zones côtières sont plutôt dans une situation de concurrence. Compte tenu toutefois des ressources communes aux territoires maritimes, la coopération transfrontalière peut concerner des thèmes tels que la pêche et l'aquaculture, la logistique, le tourisme (navigation de plaisance, croisières, tourisme côtier ; marketing conjoint...) ou le développement de clusters transfrontaliers fondés sur les ressources marines⁵.

Par exemple, s'il n'existe pas encore de pôle de compétitivité transfrontalier, dans le cadre du pôle « halieutique » de Boulogne (Pas de Calais), des échanges sont réalisés entre universités.

⁴ visant à réduire l'engorgement des infrastructures routières en transférant une partie du fret de la route vers la navigation maritime à courte distance, le rail et la navigation intérieure (Cf. Règlement communautaire 1382/2003, <http://europa.eu/scadplus/leg/fr/lvb/l24159.htm>) ;

⁵ Cf : « Développement économique du territoire Normandie/Sussex » ou « Plan Vélo franco-britannique » dans le programme de coopération INTERREG IIIA Franco-Britannique (www.interreg3.com) ; « La coopération transfrontalière, facteur des bonnes pratiques professionnelles au service du développement d'un tourisme durable et européen », Comité départemental du tourisme du Pas-de-Calais ;

→ Enjeux emploi-formation

Si la distance et les coûts du transport quotidien sont des obstacles majeurs au développement de l'emploi en transfrontalier au travers des frontières maritimes, il faut toutefois souligner le travail réalisé par l'Eureschannel dans le cadre de la coopération transmanche⁶ afin de faciliter la mobilité transfrontalière en matière d'emploi dans le bassin maritime franco-belgo-anglais.

→ Enjeux environnementaux

Les espaces côtiers sont caractérisés par un patrimoine exceptionnel mais menacé ; cet enjeu nécessite une approche transfrontalière, sur des thèmes tels que la ressource halieutique et la question des quotas, la préservation de la biodiversité, la coordination des Etats et des collectivités en matière de gestion des risques de pollutions maritimes (surveillance maritime, traitement des catastrophes...), le changement climatique, et particulièrement la montée du niveau des mers, le développement des énergies renouvelables marines (éoliennes,...) ou la gestion de la pression urbaine sur les littoraux.

A ce titre, le projet de parc marin international⁷ entre la Corse et la Sardaigne, qui réunira la Réserve Naturelle des Bouches de Bonifacio (F), la réserve naturelle des "Tre Padule de Suartone" (It), les terrains du Conservatoire du Littoral (F) et le Parc National de l'archipel de la Maddalena (It) vise à préserver et valoriser le patrimoine naturel de ce détroit, notamment des milieux littoraux et marins ainsi que des paysages exceptionnels.

→ Enjeux culturels et éducatifs

Il existe souvent une culture commune par delà la frontière maritime, du fait de liens historiques anciens (Manche, mer tyrrhénienne,...). Le développement de celle-ci est essentiel au développement de la coopération, au travers de projets portant sur la culture ou l'éducation (Cf. projet du Conseil Général de Seine-Maritime d'ouvrir en 2011 d'un collège franco-britannique en collaboration avec le l'Education nationale française et le comté de l'East Sussex⁸).

→ Enjeux spécifiques pour les territoires reliés par un lien fixe

Les liens fixes correspondent aux infrastructures comme le Tunnel sous la Manche (France-Royaume Uni) ou le pont et le tunnel reliant le Danemark à la Suède (Oresund). L'objectif des collectivités est bien de développer les « fonctions locales »⁹ de ces infrastructures via la mise en place de « services communs » (Tunnel sous la Manche) ou d'une réelle démarche d'agglomération transfrontalière (Oresund).

→ Enjeu du développement durable

Du fait de la pression s'exerçant sur les mers et les espaces côtiers, de nombreuses contradictions s'y déploient entre développement et préservation de leur patrimoine. Résoudre ces contradictions passe par une approche intégrée transfrontalière terre/mer.

⁶ Cf. www.eureschannel.org ;

⁷ www.parcmarin.com ;

⁸ Implanté à Saint-Nicolas d'Alhiermont, près de Dieppe ;

⁹ Cf. www.espaces-transfrontaliers.org, rubrique ressources/études : le cas de l'Öresund (Copenhague/Malmö) dans l'étude « *Bonnes pratiques de gouvernance dans les agglomérations transfrontalières en Europe* » (2006) et « *Pour une coopération transmanche de proximité plus intégrée entre le Kent et le Nord-Pas-de-Calais : Enjeux et perspectives opérationnelles* » (2004) ;

La gestion intégrée des zones côtières (GIZC) telle que promue par la Commission européenne¹⁰ pourrait être développée en transfrontalier (Cf. projet de GIZC Riviera/Roya concernant la baie et le bassin versant transfrontaliers Roya, Riviera, Principauté de Monaco)¹¹, notamment via une coordination des GIZC à l'échelle des bassins maritimes¹² (développement d'outils communs, échange d'expériences).

2.3 Organisation et outils au service de la coopération maritime de proximité

La coopération maritime n'est pas une nécessité pour les collectivités et autorités locales côtières frontalières, contrairement aux collectivités des bassins de vie transfrontaliers terrestres qui doivent pallier un certain nombre d'effets frontières (par exemple la saturation des axes de transport liée aux déplacements pendulaires des frontaliers).

Mais la coopération maritime constitue un potentiel indéniable de développement. C'est pourquoi elle nécessite à l'échelle des espaces de coopération maritime un volontarisme politique. La coopération transfrontalière doit s'appuyer sur une vision partagée des enjeux et démarches à mener.

Au-delà des projets ponctuels, se pose la question d'une gouvernance efficace des espaces maritimes de proximité. Dès lors, la mise en réseau des acteurs de la coopération maritime prend tout son sens, comme l'illustrent les projets suivants :

- Gestion intégrée des Zones Côtières (projet de GIZC Riviera/Roya),
- Protocole d'accord Corse/Ligurie/Toscane/Sardaigne pour structurer l'espace maritime autour des villes portuaires¹³,
- Protocole de coopération entre le Kent County Council et le Conseil Général du Pas-de-Calais (Novembre 2005)¹⁴.

La question se pose également de savoir comment impliquer la population dans les démarches transfrontalière, en veillant à ce que la dimension maritime n'exclue pas la prise en compte de l'ensemble de la population des territoires concernés (ex Kent et Pas-de-Calais).

Le développement d'une gouvernance en matière de coopération maritime de proximité passe également par l'articulation entre les différentes échelles territoriales concernées par la frontière maritime.

En effet, cette articulation est nécessaire du fait des différences de répartition des compétences concernant les espaces maritimes entre niveau local, régional et national. Par exemple, en France, les collectivités locales ont très peu de compétences¹⁵ en matière de police des eaux ou sur de nombreuses questions maritimes.

Cette articulation pourrait se faire par l'émergence d'une gouvernance dans les démarches de « bassins maritimes », principalement axées sur la question des impacts environnementaux, ou via des thématiques comme la sécurité maritime ; la Toscane

¹⁰ Cf. Communication de la Commission européenne du 7 juin 2007, <http://ec.europa.eu/environment/iczm/> ;

¹¹ Cf. Site du SCOT de la Riviera française et de la Roya : www.riviera-roya.proscot.fr ;

¹² Cf. Réflexion dans le cadre du programme opérationnel Transmanche 2007-2013 (www.interreg3.com/objets/fichiers/i4-FR-Programme.pdf)

¹³ Cf. « *Coopération transfrontalière pour le développement durable des villes portuaires du Nord Tyrrhénien* », IRPET (Institut Régional de la Programmation Economique de Toscane), www.irpet.it ;

¹⁴ Cf. Site du Conseil Général du Pas de Calais : www.cg62.fr , rubrique relations internationales ;

¹⁵ Le maire a l'obligation d'interdire la baignade en cas de pollution (police spéciale de la baignade dans la bande des 300 mètres) et intervient également dans le contrôle et la répression en matière de pollutions des eaux par les systèmes d'assainissement ;

développe un projet de suivi de l'amélioration des relations entre administrations locales et régionales dans le cadre d'une politique maritime régionale.

2.4 Quelle reconnaissance à l'échelle nationale et européenne de la coopération maritime de proximité?

Le développement de la coopération maritime de proximité entre territoires côtiers appartenant à des Etats différents contribue à garantir une continuité territoriale européenne.

A l'échelle des Etats et de l'Union européenne, le cadre juridique et financier ne propose pas de mécanismes spécifiques pour les espaces maritimes de proximité. De surcroît, la question de l'accessibilité des espaces côtiers depuis d'autres espaces côtiers n'entre pas dans les « objectifs de Lisbonne ».

Dans les programmes opérationnels 2007-2013, la règle des 150 kms maximum entre territoires côtiers (condition de l'éligibilité des projets de coopération maritime au titre du volet transfrontalier) apparaît comme un peu arbitraire : trop pour représenter une proximité physique, pas assez dans une logique de pure accessibilité (par voie aérienne par exemple).

Il importera dans les prochaines années d'évaluer les programmes de coopération maritime de la politique de cohésion : pour quels types de projets (géographie, thèmes, partenaires) sont-ils mobilisés, comment sont mobilisés les volets transfrontaliers et transnationaux quand les deux coexistent, parfois au sein du même programme (comme c'est le cas pour les régions ultra-périphériques¹⁶) ?

Des initiatives ont déjà été engagées dans cette optique, comme le projet MSUO (« Maritime Safety Umbrella Operation ») sur la coordination des programmes opérationnels Interreg sur le thème de la sécurité maritime¹⁷ ou la conférence organisée par INTERact en juin 2007 sur la coopération maritime transfrontalière¹⁸.

¹⁶ ou RUP : Açores, Canaries, Guadeloupe, Guyane, Madère, Martinique, Réunion ;

¹⁷ Cf. www.maritime-safety.org/MSUO-and-Interreg-g.asp ;

¹⁸ Cf. www.interact-eu.net/227138/557939/597625/1305708 ;

Proposition de recommandations

→ Niveau local et régional

Recommandation n°1 : développer l'observation et coordonner la planification du développement des espaces maritimes de proximité

- mettre au point **des dispositifs en réseau d'observation et d'études partagés** (environnement, ressources halieutiques, habitats côtiers, changement climatique, transport et activité portuaire, droit de la mer, données socio-économiques ...) ; envisager à ce titre une coopération avec les niveaux nationaux et européens,
- développer une **planification conjointe** dans une approche intégrée de développement durable (répertorier et coordonner les démarches ; planifier en commun la mise en place de zones Natura 2000, de corridors de transport de matières dangereuses ...).

Recommandation n°2 : impulser des projets de coopération sur des thématiques propres aux espaces maritimes de proximité

- **mise en réseau** conjointe des ports et des villes portuaires,
- coopération en matière de **lutte contre les pollutions maritimes**,
- **partir des projets, de la vision des habitants** : développer les relations et la culture commune, promouvoir la coopération en matière d'éducation et de formation.

Recommandation n°3 : organiser une gouvernance des territoires transfrontaliers maritimes aux différentes échelles pertinentes

- soit à **l'échelle de proximité** : cette démarche pouvant concerner des espaces maritimes où il existe un lien fixe (Oresund), des littoraux et estuaires frontaliers ou encore un bassin local (Corse/Sardaigne),
- soit à **l'échelle de bassins maritimes** (Manche, mer Tyrrhénienne, Adriatique, Caraïbes...), expérimentée dans le cadre des programmes de coopération transfrontalière 2007/2013.

→ Niveau national

Recommandation n° 4 : Associer les autorités locales et régionales côtières à la définition et à la gestion de politiques qui ont un impact sur leur développement (politiques de transport, de sécurité maritime, d'environnement...)

Niveau européen :

→ Recommandation n° 5 : favoriser le développement d'un service public de transport maritime de proximité

- accroître le **transport intercommunautaire à courte distance**,
- autoriser **l'aide publique** au transport maritime,
- créer un nouvel instrument communautaire promouvant le **short sea shipping**¹⁹.

¹⁹ Cabotage côtier de courte distance ;

Recommandation n°6 : faire prendre en compte les besoins de la coopération maritime dans les politiques communautaires

- dans la vision stratégique européenne : intégrer ces éléments dans le livre vert « vers une politique maritime pour l'UE »,
- dans les législations européennes ayant un impact sur les espaces maritimes,
- dans la politique de cohésion : réévaluer l'Objectif 3 de coopération territoriale européenne en y intégrant la spécificité maritime, évaluer et éventuellement modifier la règle des 150 kms.