

Aux membres de l'A.R.F.E.

Gronau, le 30/09/2003

F:\DATA\WPWINALG\AGEG\2003\Briefe09\RS Maritime Kooperation\Maritime Kooperation 3009 FR.doc

Coopération maritime transfrontalière

Mesdames, Messieurs,

Lors de la dernière réunion de notre présidium, il a été question du séminaire sur la coopération transfrontalière qui se tiendra le 15 octobre 2003 (en Sicile) dans le cadre de la Présidence italienne du Conseil. Il y a eu pour finir, entre les membres du Présidium, des discussions portant sur la coopération maritime, qui jouera là aussi un rôle capital. Nous tenons par conséquent exposer de nouveau, ci-après, la position de l'A.R.F.E.:

- 1) Nous saluons et soutenons toutes les formes de coopération maritime (transfrontalière, interrégionale ou transnationale). En tant que communauté de travail, nous nous consacrons naturellement en priorité à la coopération transfrontalière, c'est-à-dire à la coopération quotidienne des régions voisines bordant une frontière (maritime ou fluviale), et ce dans tous les domaines de la vie, ce qui correspond également à la définition d'INTERREG A.
- 2) Comme l'a montré l'analyse de la coopération maritime ainsi que des programmes INTERREG IIA, la coopération par-delà les frontières maritimes varie en intensité (se reporter également aux extraits ci-joints du Manuel pratique de coopération transfrontalière, publié par la Commission européenne, DG Politique régionale, et d'un document de l'A.R.F.E., annexes 1 et 2). Des analyses plus récentes effectuées par la Commission européenne confirment ces affirmations, à quelques légères nuances près.
- 3) A la demande des organisateurs, nous avons envoyé, en vue de ce séminaire consacré à la coopération transfrontalière dans le cadre de la présidence italienne du Conseil, le courrier ci-joint (voir annexe 3). Celui-ci a reçu, lors des entretiens préparatoires, une large approbation. Nous y plaidons pour que l'on évite une confrontation entre régions bordant des frontières terrestres et régions bordant des frontières maritimes, et pour qu'INTERREG A présente un caractère unitaire. En effet, un programme maritime spécifique entraînerait très vraisemblablement des revendications en faveur d'un programme qui favoriserait les zones montagneuses, les fleuves, etc.

- 4) Les régions frontalières maritimes devraient toutes coopérer avec une région voisine de l'autre côté de la frontière, en aménageant cette coopération en fonction de leurs besoins et de leurs possibilités.
- 5) Il existe des exemples de coopération maritime réussie dans le cadre du programme INTERREG A (par exemple Åland/Kvarken, Öresund, Kent/Nord-Pas-de-Calais, etc.), mais il y a aussi des exemples où la coopération n'a pas connu une telle réussite, en raison d'une distance importante ou de circonstances politiques, notamment en ce qui concerne certaines frontières maritimes extérieures (par exemple entre l'Italie et la Grèce ou l'Andalousie et le Maroc).
Lorsqu'une coopération maritime transfrontalière sous forme intensive (quotidienne ou portant sur tous les domaines) est possible, ce qu'attestent de nombreux exemples, d'autres régions maritimes voisines devraient être à l'avenir favorisées par le programme INTERREG A, par exemple en ce qui concerne la coopération entre la Sicile et Malte.
- 6) Cependant, il existe aussi des régions côtières qui, en raison des distances importantes les séparant, ne sont pas en mesure de mettre en œuvre cette coopération intensive, mais qui, dans des secteurs bien déterminés, peuvent engager des projets et des stratégies tout à fait judicieux et profitables. Leur coopération bilatérale avec la région maritime voisine devrait recevoir l'aide des programmes INTERREG B ou C. Il serait préférable de faire appel à INTERREG C, qui doit être modifié en conséquence en faveur d'une coopération bilatérale directe entre régions éloignées (y compris des régions maritimes voisines): c'est ainsi qu'il convient d'ailleurs d'interpréter le terme « *interrégional* ». Il serait par conséquent indiqué de mettre à disposition des moyens financiers suffisants dans le cadre d'INTERREG C (par exemple des moyens provenant du programme INTERREG B).
- 7) L'existence d'INTERREG A se trouverait menacée si, par exemple, toutes les régions maritimes italiennes étaient admises (entre autre raisons, parce que l'on prévoit que la majeure partie des fonds communautaires au titre des programmes INTERREG soit destinée à ces mêmes régions). En effet, cela entraînerait presque automatiquement la revendication selon laquelle toutes les régions côtières d'Espagne, de Suède, d'Allemagne ou de Grande-Bretagne et d'Irlande, qui, jusqu'à présent, ne sont pas prises en considération par INTERREG A, y soient également intégrées.
- 8) Au sujet de la future répartition des fonds dans le cadre d'INTERREG: il y aura très probablement un règlement communautaire séparé pour INTERREG (dans le cadre ou hors du cadre du fonds structurel). Il conviendrait de discuter:
- Une attribution commune des montants par frontière ou par programme, et non par État membre, ce qui pourrait avoir une influence positive sur la qualité des programmes.
 - L'élaboration de critères transfrontaliers, par exemple pour évaluer la situation économique commune (tels que le produit intérieur brut ou le pouvoir d'achat transfrontaliers, etc.).
 - L'„accumulation“ des fonds communautaires, d'un seul côté de la frontière, par des territoires relevant de l'objectif 1 au niveau national, et qui a incontestablement entravé la coopération, peut-elle être ainsi évitée ? Est-il possible de mieux prendre en considération cette situation nationale grâce à des critères communs, d'autant plus que des comptes véritablement communs sont prévus pour INTERREG ?

Nous espérons lancer ainsi une discussion qui fournira des orientations pour l'avenir.

Nous vous prions, Mesdames, Messieurs, d'agréer l'expression de nos salutations confraternelles

Jens Gabbe
Secrétaire général

Annex I

The type of actions is linked to the level of connection / degree of separateness in the border regions, and can be classified into three categories:

- **sea bound activities** have generated the most genuine examples of cross-border cooperation on borders with close connections. This cooperation normally includes transport, environment, and resource management. In some cases, such actions have provided a focus for strategic cross-border development as in the development of cross-border networks. However, sea-bound actions are by themselves sufficient to achieve a fully integrated cross-border approach, and this is manifested especially in more separated border regions where actions have tended to be parallel rather than cross-border and generally most of the infrastructure takes the form of stand-alone projects;
- actions of a genuine **cross-border nature**, often build on an extension of sea bound cooperation and include actions in the areas of tourism and economic development. For example, cross-border tourism projects are often built on the improvement in transport infrastructure which facilitates access to/from the region and the joint exploitation of tourism potential. Similarly, economic development is promoted through improved cross-border transport connections and environmental improvements. Cooperation on labour market matters, including training and other human resources projects, represents the most advanced indication of a high degree of connection between the two sides of the border. Maritime border regions which are closely connected have the potential to treat the two border regions as a single economic unit and have the potential to generate genuine cross-border cooperation in tourism, economic development and labour market/human resources
- actions of an **inter-regional** nature are most prevalent in border regions which are most separated and focus on the development of linkages and exchanges of experience between local governments, NGOs, chambers of commerce etc. However, even in closely connected borders many of the preparatory and early-stage projects tend to be of a less intensive nature akin to inter-regional cooperation. The absence of a tradition in cross-border cooperation, a cross-border strategy, and an effective cross-border structure will militate against genuine cross-border actions, and is likely to result in isolated cooperation actions along inter-regional lines.

\\server\daten\DATA\WPWINALG\AGEG\2003\Briefe09\Leygues 2509.doc

Annexe 2

Frontières maritimes

Les régions comportant des frontières maritimes se situent aussi bien aux frontières intérieures qu'aux frontières extérieures de l'UE. Elles présentent des degrés de développement divers qui vont des régions relevant de l'objectif 1 aux régions ne correspondant à aucun des critères fixés dans le cadre des fonds structurels européens. Seules certaines régions sont éligibles au programme INTERREG (4 programmes maritimes sous INTERREG I et 17 programmes maritimes le long des frontières intérieures et extérieures de l'UE sous INTERREG IIA). Les pays scandinaves ont une tradition particulièrement longue dans le domaine de la coopération aux frontières maritimes.

Éléments clés favorisant une coopération transfrontalière intensive aux frontières maritimes:

- Une courte distance entre les rives des régions frontalières ainsi que de bonnes liaisons de communication (ports, ferries) qui permettent des fonctions de "Gateway" pour la libre circulation des marchandises et des personnes ainsi que pour le trafic international.
- Dans certains cas, où les régions frontalières sont très proches les unes des autres, l'accessibilité a encore été améliorée par la création de liaisons fixes entre les rives des régions concernées (p.ex, le tunnel sous la Manche entre le Royaume-Uni et la France, le pont enjambant l'Øresund reliant le Danemark à la Suède), qui ont en fait transformé en partie la frontière maritime en une frontière "terrestre".
- Des liens historiques forts et des affinités culturelles (p. ex. entre le Danemark/la Suède/ la Finlande, entre l'Estonie/ la Finlande ou entre l'Irlande/ le Pays de Galles).

Les priorités pour les régions frontalières maritimes portent essentiellement sur les aspects suivants:

- amélioration générale des liaisons de transport, particulièrement dans les régions de l'Objectif 1 (GR/I, p.ex.), afin de surmonter les difficultés d'accès. Cette amélioration porte sur le mode de transport (ferries, train, etc.), sur la durée du voyage d'une région frontalière à une autre, sur les coûts, sur la distance (proximité des régions de part et d'autre de la frontière) ainsi que sur des points spécifiques:
 - la fonction de "gateway" comme route principale d'accès aux et de transit sur les marchés internationaux (p.ex. Finlande/ Suède);
 - "des liens non-existants" dans l'infrastructure de transport et dans les réseaux de transport et de communication qui relient les régions frontalières (points d'accès) ;
 - "monitoring", protection et gestion de l'environnement,
 - développement et gestion commune des ressources de pêches;
 - renforcement de la région transfrontalière en tant qu'entité économique. Ceci concerne plus particulièrement les régions frontalières maritimes très proches les unes des autres et se caractérisant par des liens historiques et culturels très importants (actions communes dans le cadre du développement économique, du tourisme, de la coopération entre entreprises, de la recherche et de la formation) (p. ex. Åland);
 - le déficit pour les régions plus éloignées les unes des autres consiste dans le développement de contacts et de réseaux entre différentes autorités et organisations dans le cadre de la coopération interrégionale.

Dans le cas des **programmes frontaliers maritimes intérieurs**, il existe de grandes différences qui peuvent être en grande partie regroupées géographiquement (voir tableau n° 1).

Les cinq programmes du groupe Nord (Fyn-Kern, Storstrom-Ostholstein, Øresund, Åland et Kvarken-MittSkandia -S/F) possèdent tous des structures transfrontalières régionales/locales permanentes qui ont été responsables de pratiquement tous les aspects techniques du développement et de la gestion des programmes INTERREG-IIA. A l'exception de Øresund, il existe pour tous ces programmes un compte bancaire commun sur lequel sont versés les subsides de l'UE.

Le cas précédent contraste avec les trois programmes d'Europe méridionale (Grèce-Italie, Corse-Sardaigne, Corse-Toscane), qui sont sous-développés en matière d'arrangements transfrontaliers entre institutions. On observe toutefois l'amorce d'une initiative importante visant à créer des structures permanentes sur le plan régional/local.

Les trois programmes d'Europe occidentale (Ireland- Wales, Rives-Manche et Kent-NPC) constituent une forme intermédiaire où des arrangements transfrontaliers spécifiques en matière de gestion de programmes ont été pris dans le cadre d'INTERREG. Ces arrangements ne portent pas sur des structures communes mais visent plutôt une coordination, au sein de comités et de groupes de travail communs, des actions des instances compétentes du gouvernement central et des pouvoirs locaux et régionaux ainsi que des partenaires sociaux de part et d'autre de la frontière. En procédant de la sorte, le développement des programmes et les aspects techniques liés à la gestion des programmes bénéficient d'un degré élevé de coopération transfrontalière.

Dans le cadre d'INTERREG IIA, le développement et la gestion des **programmes maritimes extérieurs** se font sans structures ni procédures transfrontalières. Seuls les composants suédois/norvégiens du programme Kvarken-MittSkandia (FIN/ S/N) font exception. En effet, dans ce cas, le conseil de Kvarken est responsable de la gestion du programme. Il s'agit néanmoins d'un programme de nature mixte qui concerne aussi bien des frontières intérieures et extérieures de l'UE que des frontières terrestres et maritimes.

\\server\daten\DATA\WPWINALG\AGEG\2003\Briefe09\Leygues 2509.doc

Annexe 3

**Regione Siciliana
Ufficio di Bruxelles
Avv. Francesco ATTAGUILE
Bastion tower 21 level
5, Place du Champ de Mars
B-1050 Bruxelles**

Gronau, 08/09/2003

F:\DATA\WPWINALG\AGEG\2003\Briefe09\Attaguile 0809 FR.doc

Séminaire des 13 et 14 octobre en Sicile

Cher Monsieur Attaguile,

Je vous présente mes plus sincères félicitations pour les préparatifs des conférences organisées dans le cadre de la Présidence italienne du Conseil.

Vous trouverez ci-joint notre projet de document relatif à la structure future de la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale ainsi qu'au rôle de l'UE et des pouvoirs régionaux et locaux.

Comme nous en avons déjà discuté à Bruxelles, je vous propose de modifier quelque peu le titre de la conférence en « Les frontières de la nouvelle Europe – problèmes et perspectives » (on pourrait éventuellement ajouter : en particulier pour les nouvelles frontières extérieures et les frontières maritimes de la région méditerranéenne). Je vous recommande de supprimer : Régions à objectif 1.

Justification : il s'agit d'un séminaire axé sur l'avenir. La notion « objectif 1 » sera toujours liée, psychologiquement et financièrement, aux États associés. Dans le sud de l'Europe, l'objectif 1 arrivera tôt ou tard à son terme. Par ailleurs, il existe aujourd'hui un nouveau règlement INTERREG, qui sera selon toute probabilité mis en œuvre sans la contribution du Fonds structurel. Il est dès lors impossible de savoir si « objectif 1 » sera toujours utilisé comme référence en matière d'initiatives communautaires. Cette situation s'est même révélée problématique au niveau de la coopération transfrontalière du programme INTERREG A, de « grosses sommes d'argent » étant accumulées par les régions de l'objectif 1 d'un côté de la frontière et de l'autre pas. Cela rend la collaboration plus difficile. Les efforts consentis visent à élaborer des critères communs pour l'ensemble d'une région transfrontalière, en fonction de l'état de développement, des revenus etc.

Il conviendra également d'éviter une confrontation entre les frontières terrestres et maritimes. Le danger d'un programme maritime spécial au sein d'INTERREG est qu'il pourrait engendrer la revendication d'un programme spécial pour les régions de montagne ou de programmes « inondations » ou « sécheresse » pour les régions

situées à proximité de cours d'eau etc. La vision politique globale de l'initiative INTERREG serait alors compromise. Le charme et la consécration politique du programme INTERREG A s'expliquent principalement par le fait qu'il s'applique à toute l'Europe, en tenant compte, bien entendu, des besoins économiques spécifiques à chaque région. L'intégration de toutes les frontières maritimes dans INTERREG A parce qu'il dispose des fonds les plus importants signifierait plus que probablement la fin du programme A dans l'UE actuel. Si toutes les frontières maritimes italiennes deviennent éligibles au programme Interreg A, on ne pourra pas empêcher l'intégration de l'ensemble des frontières maritimes espagnoles, britanniques, suédoises ou allemandes.

Dans de nombreuses régions frontalières, les longues distances empêchent cependant la satisfaction des critères très exigeants d'INTERREG A (coopération entre régions frontalières adjacentes dans tous les milieux de la vie et dans tous les secteurs – exemple : les programmes transfrontaliers Italie/Grèce et Andalousie/Maroc sont fortement critiqués car des fonds substantiels y sont engagés et qu'ils sont loin de remplir les critères A, tout simplement parce que cela leur est impossible). Il ne s'agit pas d'une critique envers les régions frontalières maritimes mais bien le reflet de la réalité. D'ailleurs, la coopération maritime est excellente dans les régions frontalières adjacentes séparées par un bras de mer relativement étroit (p. ex. Åland, Öresund, Kent-Nord-Pas de Calais, à l'avenir Sicile/Malte etc.).

Dans les régions frontalières maritimes séparées par de grandes distances, nous devons axer notre travail sur un objectif réalisable, à savoir une coopération dans certains secteurs. C'est dans cette optique qu'il convient d'organiser la coopération transnationale et interrégionale, en se basant non pas sur des études mais sur des projets de coopération réels disposant, en particulier dans le domaine maritime, de fonds adéquats. Nous avons jusqu'à 2007 pour trouver une approche nouvelle, améliorée et créative. Notre proposition a dès lors pour objectif de se fonder sur la demande pour garantir le succès de cette action. Au vu des contrôles rigoureux exigés par le Parlement européen, nous devons également penser à l'avenir des programmes INTERREG et au caractère vérifiable des résultats.

Ces observations sur les régions maritimes constituent une piste de réflexion pour de futurs débats.

Je suis bien évidemment disposé à répondre à toute demande de précisions émanant de votre personne ou des membres du gouvernement italien.

Je ne pourrais malheureusement être présent lors de la réunion de Rome et le 2 octobre mais il m'est toujours possible de venir entretemps à Bruxelles afin de vous y rencontrer.

Sincères salutations,

Jens Gabbe
Secrétaire Général