

Projet PASSAGE

Autorités publiques en soutien d'une croissance bas-carbone
dans les territoires maritimes frontaliers européens

RECOMMANDATIONS
POLITIQUES
POUR LA TRANSITION
BAS-CARBONE
DANS LES TERRITOIRES
MARITIMES FRONTALIERS

PASSAGE
Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

PASSAGE

Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

Le projet PASSAGE en résumé

PASSAGE est un projet de coopération interrégionale soutenu par le programme Interreg Europe



Mai 2016 - Avril 2020



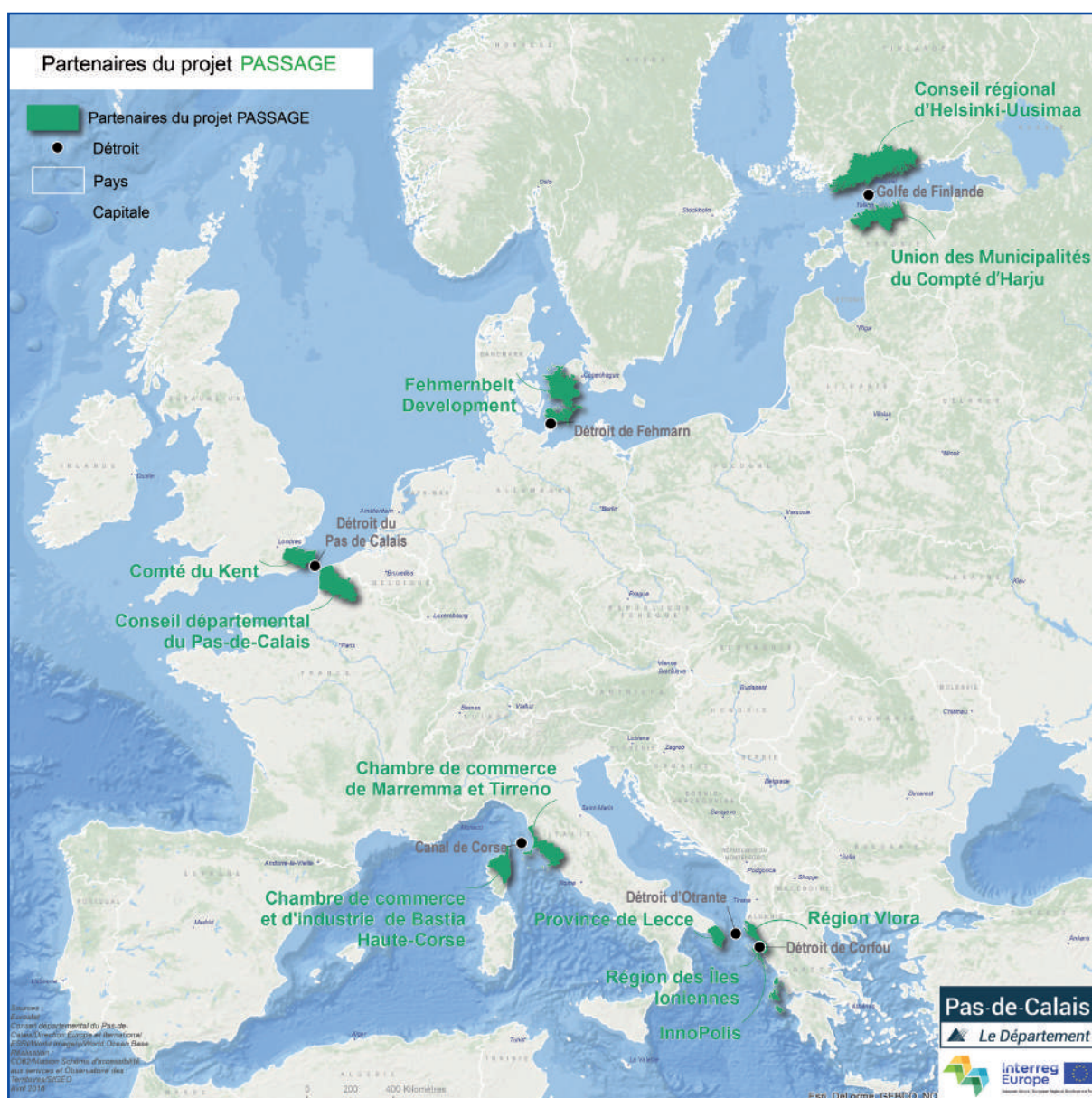
11 partenaires



8 pays

3 étapes principales :

- 1 - **Une meilleure connaissance** : réalisation d'une étude carbone pour avoir une vision claire de la réalité des émissions de carbone liées aux activités du détroit au niveau transfrontalier, et ce, pour tous les détroits du partenariat.
- 2 - **Le partage d'expériences réussies** : réunions des partenaires pour présenter les bonnes pratiques de chaque territoire partenaire, sélectionner les exemples les plus réussis et apprendre les uns des autres.
- 3 - **L'action au niveau transfrontalier** : préparation, validation et mise en œuvre d'un plan d'action transfrontalier dans chaque territoire maritime frontalier du partenariat. Ces plans d'action visent à enclencher la transition vers le bas-carbone dans chaque territoire maritime frontalier, en se basant sur l'étude carbone et l'échange d'expériences.



Les émissions de carbone générées par l'activité humaine contribuent incontestablement au changement climatique. Au cœur des territoires maritimes frontaliers, les détroits concentrent des flux maritimes et logistiques, des activités portuaires et des industries connexes qui génèrent une empreinte carbone particulièrement importante. L'objectif du projet PASSAGE est de réduire l'impact de ces flux et de ces activités sur le changement climatique en **encourageant les initiatives bas-carbone et la coopération transfrontalière à l'intérieur des frontières maritimes** afin de tirer pleinement parti des opportunités liées au développement bas-carbone et à la croissance « bleue ». La compétitivité à long terme des détroits en dépend.

Plus d'informations :

www.interregeurope.eu/passage

Pourquoi soutenir la transition vers le bas-carbone dans les territoires maritimes frontaliers ?

➤ Spécificités des frontières maritimes

La transition vers le bas-carbone et l'atténuation du changement climatique peuvent être considérées comme des enjeux pour chaque territoire européen, afin d'atteindre les principaux objectifs internationaux de décarbonisation :

- limiter le réchauffement planétaire en deçà de 2°C et atteindre la neutralité carbone dans la seconde moitié du siècle (Accord de Paris COP21 - 2015)
- réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 (stratégie Europe 2020)
- réduire de 80% les émissions internes de l'UE d'ici à 2050, par rapport aux niveaux de 1990
- réduire de 30% la consommation énergétique de l'UE d'ici à 2050, par rapport au niveau de 2005
- améliorer la qualité de l'air et de la santé grâce à une réduction de 65% des niveaux de pollution d'ici à 2030 par rapport à 2005.

Certaines spécificités peuvent être liées à la dimension maritime de plusieurs territoires de l'UE¹, par exemple, les risques accrus de submersion marine liés à l'élévation du niveau de la mer, conséquence directe du réchauffement planétaire généré par les émissions de CO₂ ; mais aussi plus d'opportunités de produire des énergies renouvelables (éoliennes offshore, hydroélectricité, etc.).

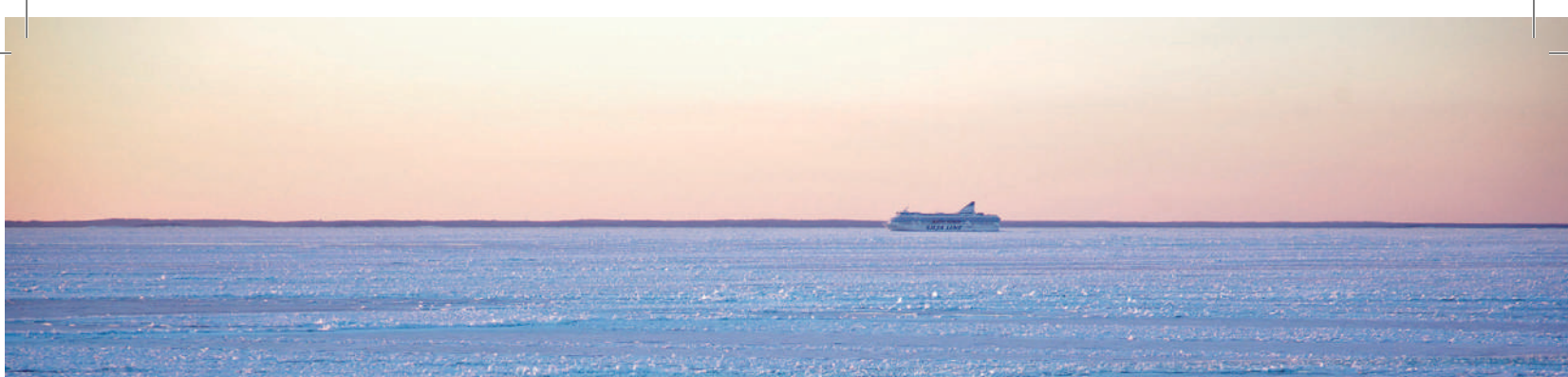
Les territoires frontaliers de l'UE² présentent d'autres types de spécificités en matière de transition vers le bas-carbone et d'atténuation du changement climatique, telles qu'un besoin accru de coordination des politiques publiques ainsi que des obstacles supplémentaires dus aux différences administratives, culturelles et linguistiques.

En combinant ces deux spécificités importantes, les territoires maritimes frontaliers doivent faire face à une série d'enjeux spécifiques, identifiés ci-dessous par les partenaires PASSAGE :

- **Pas de possibilité directe pour les autorités territoriales régionales, intermédiaires et locales d'avoir un impact sur les flux internationaux qui passent entre les deux rives**, contrairement à d'autres territoires en Europe qui peuvent avoir un impact direct sur l'ensemble des activités établies sur leur territoire. Le transport maritime génère ainsi une empreinte carbone sur ces territoires (voir les résultats de l'étude carbone de PASSAGE), sans que ces derniers puissent contribuer à la réduction de ces émissions. Plus généralement, les flux maritimes internationaux ne sont pas directement liés à un pays, ils n'« appartiennent » à aucun territoire et restent ainsi l'angle mort des accords internationaux liés au climat.
- **Pas de continuité territoriale entre les deux rives d'une frontière maritime et un obstacle psychologique important lié à la mer**, ce qui limite la possibilité d'une véritable approche coordonnée du territoire maritime frontalier pour en faire un territoire intégré. En matière de transition vers le bas-carbone, c'est le manque d'approches coordonnées et de contact entre les gens qui représente le plus grand risque de voir échouer des politiques publiques de chaque côté de la frontière, avec comme conséquence probable une compétition stérile entre les activités des deux rives.
- **Une contradiction évidente entre la nécessité d'accroître les liaisons de transport entre les deux rives et le besoin de réduire les émissions liées au transport**. Le manque de continuité territoriale dû à la présence de la mer est un vrai défi pour le développement d'un territoire intégré autour d'une frontière maritime. Les liaisons de transport semblent être la meilleure opportunité de réduire cet obstacle et de permettre aux personnes de traverser la frontière. Toutefois, le transport fait également partie des principaux secteurs émetteurs de carbone dans ces régions (voir les résultats de l'étude carbone de PASSAGE) ; un véritable challenge pour ces territoires.

¹ « En 2008, environ 205 millions de personnes vivaient sur les territoires côtiers de l'Union européenne, soit 41 % de la population de l'UE », selon l'annuaire régional d'Eurostat 2011.

² Selon la Commission européenne, plus d'un tiers des citoyens de l'UE habitent et travaillent sur des territoires frontaliers.



- **Le coût direct pour franchir la frontière**, qui reste un obstacle au renforcement de la coopération. Contrairement aux frontières terrestres qui peuvent être franchies librement par les employés, les touristes ou les riverains, traverser des frontières maritimes a toujours un coût et dépend essentiellement de services privés (compagnies de ferries, gestion privée des tunnels ou des ponts, etc.). Dans certains territoires, l'offre de franchissement des frontières est sujette à une haute saisonnalité (par exemple, entre la Corse et l'Italie) et rend plus difficile la coopération institutionnelle et économique tout au long de l'année.
- **Une forte dimension périphérique au sein des politiques nationales** en règle générale, les frontières restent pour la plupart considérées comme les périphéries des pays, ce qui a également des conséquences sur les politiques publiques mises en œuvre dans les territoires frontaliers. En raison de la présence de la mer, obstacle direct à la continuité territoriale avec le pays voisin, les frontières maritimes sont d'autant plus impactées par le manque de continuité des politiques publiques.

➤ Évaluer les émissions de carbone dans les territoires maritimes frontaliers

Dans le cadre du projet PASSAGE, une étude sur les émissions de carbone dans les territoires maritimes frontaliers du partenariat (et, en particulier, dans les zones de détroits) a été réalisée par l'agence I Care & Consult. Cette étude, sans avoir l'ambition de fournir une empreinte carbone globale des territoires maritimes frontaliers, visait à évaluer l'impact carbone des activités liées au détroit, afin de susciter une réponse appropriée. Elle est la première du genre à avoir considéré à la fois les activités terrestres et maritimes, avec une vision transfrontalière du territoire du détroit.

Les conclusions de l'étude doivent être interprétées à différentes échelles et en ayant conscience des limites d'une telle analyse ; elles sont détaillées dans le rapport final. La majeure partie de l'étude s'appuie sur des données existantes sur le trafic ou l'utilisation de l'énergie, parfois manquantes, et s'appuie sur la littérature scientifique traitant du calcul des émissions de carbone. Pour chaque frontière maritime du partenariat, une zone géographique a d'abord été définie pour le détroit, en fonction de ses activités et fonctions typiques. Cette zone géographique a ensuite été utilisée comme périmètre pour calculer les émissions de carbone.

L'étude complète, y compris les chiffres détaillés et la méthodologie, peut être téléchargée sur :
www.interregeurope.eu/passage/library



Comment soutenir la transition vers le bas-carbone dans les territoires maritimes frontaliers ?

➤ 1 - Exemples réussis de transition vers le bas-carbone : les bonnes pratiques de PASSAGE

Au cours de trois séminaires thématiques, les partenaires du projet PASSAGE ont présenté des bonnes pratiques de chaque territoire partenaire, qui ont fait l'objet d'échanges. Après de nombreuses présentations intéressantes et un processus de sélection difficile, les partenaires du projet PASSAGE ont choisi neuf pratiques exemplaires. Ces « bonnes pratiques » ont en commun de pouvoir justifier :

- de résultats supérieurs aux autres pratiques mises en œuvre dans le même contexte,
- de la capacité à mobiliser différents types de partenaires (publics, privés, universitaires, société civile) et différents secteurs d'activité,
- d'un bon potentiel de transfert dans d'autres territoires européens.

Ces « bonnes pratiques » sont ici présentées comme des exemples de réussite quant à la façon dont les autorités publiques locales, intermédiaires et régionales peuvent enclencher la transition vers le bas-carbone dans les territoires maritimes frontaliers à travers une large gamme de politiques publiques, que ce soit en matière de transport et de mobilité, d'environnement et d'attractivité ou de soutien à l'entrepreneuriat ou l'innovation sociale.





ALLEMAGNE / DANEMARK - DÉTROIT DE FEHMARN

Le ticket du détroit de Fehmarn

Dans le détroit de Fehmarn, les autorités locales des rives allemandes et danoises ont mis au point un ticket unique qui permet aux usagers d'utiliser facilement les transports publics de chaque côté de la frontière maritime et d'emprunter le ferry pour traverser le détroit, à un prix très intéressant. Une telle initiative contribue à la réduction directe des émissions dans une zone où la plupart des gens traversent le détroit en voiture. Elle permet également aux habitants de franchir la frontière plus facilement, renforçant ainsi le sentiment d'appartenance à un territoire intégré parmi la population des deux rives.

Parties prenantes impliquées	Scandlines (ferries), Movia, Nah.sh, Nsh.de, le Comté d'Ostholstein, la région de Sjælland, Femern Belt Development et NIT
Calendrier	2009-2012 : travail de préparation. 2012 - 2017 : le ticket est opérationnel. Le ticket n'est pas utilisé en ce moment car les voies ferrées subissent des travaux d'amélioration en Allemagne et au Danemark, ce qui rend difficiles les voyages en train à travers le détroit de Fehmarn. Il sera réintroduit aux alentours de 2028-2029, quand le lien fixe sera terminé.
Coût	5 000 € pour commercialiser le ticket
Impact(s) quantitatif et qualitatif	1 000 tickets vendus chaque année entre 2012 et 2017
Contact	Jesper Bille, Femern Belt Development, jesper@femern.info





Horst Wepler, Chef de service, Comté d'Ostholstein (Allemagne)

Horst Wepler, vous travaillez pour le Comté d'Ostholstein à la mise en œuvre du ticket du détroit de Fehmarn, qui a été sélectionné par les partenaires du projet PASSAGE en tant que bonne pratique en matière de transport bas-carbone dans les territoires maritimes frontaliers. Pouvez-vous s'il vous plaît expliquer en quelques mots de quoi il s'agit ?

Le ticket du détroit de Fehmarn est un ticket transfrontalier entre le Danemark et l'Allemagne via le détroit. Le ticket a été créé en 2012 ; il s'agit d'une collaboration entre 3 transporteurs : 2 compagnies publiques et une compagnie privée.

Pouvez-vous expliquer quelles sont les principales avancées et en quoi ce ticket contribue-t-il à diminuer les émissions de carbone dans votre territoire maritime frontalier ?

Nous avons réussi avec succès à construire un partenariat transfrontalier entre régions, municipalités et sociétés de transport publiques et privées. Une des actions principales d'une stratégie de décarbonisation est de rendre pratique et facile l'usage des transports publics par les passagers souhaitant traverser le détroit de Fehmarn, sans avoir à utiliser leur propre voiture. Avant la mise en œuvre du ticket du détroit de Fehmarn, il était très difficile de traverser car les passagers devaient se munir de trois tickets différents.

Pour y parvenir, il vous faut travailler en étroite collaboration avec vos partenaires danois de l'autre côté de la frontière. Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez/avez rencontrées ?

Le plus difficile fut de trouver les partenaires adéquats et compétents. Dans le domaine du transport public en particulier, que ce soit en Allemagne ou au Danemark, il y a plusieurs organisations responsables. On rencontre également des problèmes techniques majeurs, car les tickets, les lecteurs et les codes QR sont très différents. La question des horaires pose aussi problème, car, souvent, ils ne prennent pas en compte le trafic transfrontalier.

Pourquoi pensez-vous qu'en définitive il s'agit d'un succès ? Que reste-t-il à améliorer ?

Si l'offre est attractive pour les habitants et les touristes, ce sera un succès. Nous y travaillerons dans un futur proche, mais il reste encore beaucoup à faire. Nous devons nous pencher sur la résolution des problèmes techniques et la coordination des horaires.

Le ticket n'est pas utilisé en ce moment car les voies ferrées de part et d'autre du détroit de Fehmarn subissent des travaux d'amélioration pour accueillir de nouveaux trains plus rapides. Il sera réintroduit aux alentours de 2028-2029, quand le lien fixe entre le Danemark et l'Allemagne sera terminé.

Pensez-vous qu'un système similaire de ticket transfrontalier pourrait voir le jour dans d'autres territoires maritimes frontaliers ? Quels conseils donneriez-vous aux autorités locales intéressées ?

Oui, un transfert de ce ticket transfrontalier serait possible. Il faut d'abord effectuer une analyse détaillée du contexte. Il est important que l'offre soit attractive pour les touristes et les habitants et que la commercialisation et la réservation puissent se faire facilement.

Jesper Bille, Chef de projets, Femern Belt Development (Danemark)



Jesper Bille, vous travaillez pour Femern Belt Development, sur le littoral danois du territoire maritime frontalier du détroit de Fehmarn. Pouvez-vous s'il vous plaît nous expliquer quel est le but de votre organisation ?

Femern Belt Development a pour objectif de s'assurer que les entreprises et les citoyens de la région de Sjælland tireront le meilleur parti du lien fixe du détroit de Fehmarn, avant, pendant et après la phase de construction. Notre institution recueille, traite et diffuse les informations susceptibles de favoriser le développement économique et l'emploi et fait en sorte que nous exploitions le potentiel des grands projets de construction.

Nous travaillons également à la création d'un territoire propice aux échanges en termes de travail, d'affaires et de culture. Nous travaillons à la création d'un sentiment d'appartenance à la région du détroit de Fehmarn.

Pourquoi l'existence du ticket du détroit de Fehmarn est-elle importante pour vous ?

Le ticket du détroit de Fehmarn est important car notre principal objectif est de développer un territoire danois et allemand commun, à savoir la région du détroit de Fehmarn, qui pourra profiter du lien fixe lorsqu'il sera opérationnel. Afin d'être prêts à exploiter le potentiel de ce lien, il faut que nous commencions dès à présent à construire un sentiment d'appartenance à la région du détroit de Fehmarn.

Il est primordial que les allemands et les danois puissent se rejoindre d'une manière simple, abordable et bien sûr à faible émission de carbone. Avec le ticket du détroit de Fehmarn, vous pouvez voyager au Danemark et en Allemagne avec un seul ticket et utiliser facilement les transports publics des deux côtés.

ITALIE - CANAL DE CORSE

Infrastructures portuaires de distribution de GNL

L'utilisation des énergies alternatives telles que le GNL (Gaz Naturel Liquéfié) pour la navigation et les opérations portuaires est au cœur de la stratégie mise en œuvre dans le port de Livourne (Canal de Corse) pour développer un centre de distribution de GNL en Méditerranée.

Parties prenantes impliquées	<p>Le réseau partenaire implique trois sphères de parties prenantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des institutions nationales (<i>le ministère des Transports et le ministère du Développement économique</i>) • Des centres de recherche (<i>CNIT, LOGIT, l'Université de Pise, l'école supérieure Sainte-Anne de Pise, etc.</i>) • Des industries (<i>Softec, Eni, Higas, OLT, etc.</i>)
Calendrier	<p>2009 - en cours</p> <p>La mise en service du GNL dans le port de Livourne se découpe en trois phases :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. « Améliorer la sensibilisation » de 2009 à 2013 2. « Développer des prototypes » de 2013 à 2014 3. « Prendre des initiatives industrielles » en cours
Coût	<p>Environ 1 400 000 € pour la période de 3 ans entre 2017 et 2019</p>
Impact(s) quantitatif et qualitatif	<p>Les activités liées au GNL dans le port de Livourne sont essentiellement axées sur la mise en œuvre d'actions pilotes pour approvisionner les installations maritimes et portuaires. Les impacts attendus sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une meilleure sensibilisation de la communauté portuaire vis-à-vis de ce nouveau carburant « vert » - La démonstration par l'Autorité portuaire de la mer Tyrrhénienne du Nord de l'applicabilité immédiate de l'approvisionnement et du fonctionnement des technologies et de la chaîne d'approvisionnement en GNL.
Contact	<p>Francescalberto De Bari, Autorité portuaire de Livourne, f.debari@porto.livorno.it</p>
Site web	<p>https://www.portialtotirreno.it/</p>





Francescalberto De Bari, Chef de service développement économique, projets stratégiques et européens et innovation au sein de l'Autorité Portuaire de Livourne (Italie)

L'utilisation par l'autorité portuaire de Livourne de carburants alternatifs dans les infrastructures portuaires a été sélectionnée en tant que bonne pratique en matière de transport bas-carbone dans les territoires maritimes frontaliers. Pouvez-vous nous en dire plus ?

L'autorité portuaire de Livourne est très heureuse de l'attention portée par les partenaires du projet PASSAGE à notre approche des carburants alternatifs, notamment le GNL. Notre idée est très simple : nous pensons que la zone maritime entre la mer Tyrrhénienne du Nord et la mer de Ligurie possède les atouts nécessaires pour devenir le premier réseau complet de distribution de GNL en Méditerranée. Je suppose que l'intérêt des partenaires PASSAGE est lié à la dimension géographique de notre approche bas-carbone ; notre expérience est typiquement liée à un territoire européen transfrontalier, telle que la zone de coopération du programme INTERREG VA France-Italie (Maritime).

Pouvez-vous expliquer quelles sont les principales avancées et en quoi cela contribue-t-il à diminuer les émissions de CO2 ?

Le GNL peut largement contribuer à réduire les émissions de carbone liées au transport maritime. D'un côté, les navires sont toujours plus écologiques que d'autres modes de transport. De l'autre, il y a toujours ce problème d'émissions de CO2 (et autres polluants tels que le soufre), notamment lorsque les bateaux sont à l'intérieur d'un port. Presque tous les ports méditerranéens sont complètement entourés par la ville, avec des zones résidentielles juste en front de mer. Parfois, la réponse est la délocalisation, la déconcentration de certaines activités portuaires en dehors de l'ancienne « ville-port » et la revitalisation du front de mer. Mais très souvent, il n'y a pas la place pour de telles interventions ou bien elles ne sont pas viables économiquement. Le GNL peut répondre à ce problème, y compris à court terme.

L'utilisation de carburants alternatifs doit être un défi pour un port comme celui de Livourne (30 millions de tonnes de marchandises chaque année). Quelles sont les principales problématiques ?

La plupart des interventions sont liées aux installations de stockage du GNL. Un port maritime européen comme celui de Livourne doit pouvoir offrir toutes les installations pertinentes dans le contexte du transport maritime : le GNL comme carburant sera bientôt une offre standard dans tous les ports maritimes internationaux.

Le Coordinateur du corridor européen Scandinavie-Méditerranée a déjà inclus Livourne dans la liste des principaux ports de l'UE qui proposeront des installations de stockage et de ravitaillement en GNL : c'est très important pour attirer les financements européens et les investissements publics-privés. L'autorité portuaire de Livourne est aussi un organisme d'exécution du Ministère italien du Transport dans le cadre du GAINN Global Project, cofinancé par le programme Connecting Europe.

Le GNL est un carburant alternatif non seulement pour le transport maritime de fret, mais aussi pour les passagers, les ferries et les bateaux de croisière. Dans une perspective transfrontalière, les passagers sont un élément majeur.

Pourquoi pensez-vous qu'en définitive il s'agisse d'un succès ? Que reste-t-il à améliorer ?

Il y a beaucoup à faire en matière de réglementation des activités liées au GNL. L'usage du GNL comme carburant alternatif est une opportunité non seulement pour le transport maritime (au large) mais aussi pour les activités au sein des ports, par exemples les opérations dans les terminaux. Un port maritime comme celui de Livourne a la chance d'être un hub pour le GNL en guise de carburant alternatif pour le transport routier et les usages industriels et publics, là où les réseaux de distribution du gaz n'existent pas, par exemple en Sardaigne. Le « container Iso-Tank » est désormais une façon sécurisée et efficace de transporter ce carburant du port vers l'intérieur des terres, y compris via des transports multimodaux. Livourne pourrait devenir le pivot ou la « porte d'entrée » du GNL pour le nord et le centre de l'Italie et l'Europe centrale ; mais pour atteindre cet objectif, nous devons mettre en place une installation intermodale de distribution du GNL.

Nous devons aussi beaucoup améliorer la sensibilisation globale au GNL, à la fois au sein de la société, avec des consultations publiques, et au sein de la communauté portuaire, avec des actions spécifiques de formation. Pour ce faire, Livourne est en train de construire un centre de formation complet et opérationnel, pour le secteur du GNL, comme demandé dans la proposition de loi italienne (décret) mettant en œuvre la Directive 2014/94/EU.

Une approche similaire des carburants alternatifs pourrait-elle être mise en place dans d'autres ports ?

Un port est une infrastructure complexe, qui résulte de nombreuses activités ; chaque port a ses spécificités. Il est très important de planifier l'utilisation du GNL dans un cadre plus large ; toutes les installations GNL ne sont pas nécessaires dans chaque port.

La zone de coopération France-Italie (maritime) est un exemple de complémentarité d'éléments géographiquement répartis :

- 1) Un terminal au large, construit pour la regazéification (réseau national de gaz), qui permet aussi de transférer le GNL dans des mini navires méthaniers*
- 2) Une installation de stockage de « petite taille » à Livourne (réseau principal), avec l'opportunité d'activer des services intermodaux pour les iso-containers de GNL*
- 3) De ce fait, nul besoin d'avoir des installations de stockage du GNL dans d'autres ports « complets » de la zone, comme en Corse*
- 4) Des installations de stockage en Sardaigne, en réponse au manque de réseau de distribution de gaz sur l'île...*

Et beaucoup d'autres éléments avec de nombreuses interactions positives.

La coopération en matière d'aménagement, de définition des services standards, de programmation des investissements : il s'agit d'un des défis majeurs pour les ports, particulièrement dans les territoires transfrontaliers. Le GNL pourrait être un banc d'essai pour ce type d'approches novatrices dans la coopération entre les ports.

FINLANDE / ESTONIE - GOLFE DE FINLANDE

Projet 30MILES

Le projet 30MILES vise à développer un réseau de ports sécurisés tous les 30 miles dans le Golfe de Finlande. Une telle initiative encourage le développement de la voile, un tourisme « zéro émission » ! Une nouvelle façon de découvrir le territoire transfrontalier et d'améliorer son attractivité.

Parties prenantes impliquées	<p>30MILES est coordonné par Merikotka, l'association de recherche maritime de Kotka.</p> <p>Les autres partenaires finlandais sont l'Université des sciences appliquées du Sud-Est de la Finlande, l'Université d'Helsinki, Cursor Ltd et Posintra Ltd.</p> <p>Les partenaires en Estonie sont le centre d'entreprises de Viru-Est, l'organisme Reconstruction et Exploitation du port Eisma, la municipalité de Viimsi, le Musée de la marine d'Estonie, le département de Narva pour l'économie et le développement de la ville et la municipalité de Narva-Jõesuu.</p> <p>Les partenaires associés sont le gouvernement du Comté de Viru-Ouest pour l'Estonie et la Fédération finlandaise de voile et de navigation de plaisance pour la Finlande.</p> <p>Les parties prenantes comprennent également des plaisanciers, des navigateurs, des amateurs et des marinas.</p>
Calendrier	Septembre 2015 - Août 2018
Coût	3 300 000 €
Impact(s) quantitatif et qualitatif	Les impacts attendus à la fin du projet sont l'amélioration du niveau de service et de la sécurité de 12 ports dans la partie Est du Golfe de Finlande.
Contact	Topi Haapanen, Directeur du développement régional chez Posintra Ltd, topi.haapanen@posintra.fi
Site web	http://www.merikotka.fi/projects/current-projects/30miles/





Topi Haapanen, Directeur du développement régional chez Posintra Ltd (Finlande)

Topi Haapanen, vous travaillez actuellement pour Posintra Ltd sur un projet de coopération transfrontalière nommé 30MILES, soutenu par le programme INTERREG VA Baltique centrale. Pouvez-vous nous dire en quelques mots en quoi consiste ce projet ?

L'idée de base du projet 30MILES est de développer des petits ports tous les 30 miles dans la partie Est du Golfe de Finlande. L'objectif est de créer un réseau de ports développés. Nous pensons que le développement commun de services portuaires écologiques stimulera les opportunités commerciales et qu'un développement rentable soigneusement étudié protégera l'environnement. Les actions de marketing communes permettent également de mieux faire connaître les nouveaux services.

La voile est un mode de transport « zéro émission », mais aussi une façon agréable pour les touristes de découvrir de nouveaux endroits et de contribuer au développement local. Selon vous, pourquoi est-il intéressant de parier sur le développement de la voile ? En quoi cela peut-il contribuer à augmenter l'attractivité de la côte finlandaise, et plus généralement, du Golfe de Finlande ?

Un réseau de petits ports constitue une chaîne de services et d'emplacements sûrs pour les navigateurs. Les marinas elles-mêmes peuvent être considérées comme des points de service dynamiques pour différents groupes cibles. Le développement d'un petit port ou d'une marina est un système qui s'auto-alimente : un environnement naturel riche et pur est la promesse d'expériences mémorables. Les plaisanciers accordent une grande valeur à la nature et aux services écosystémiques qu'ils utilisent et souhaitent continuer à en faire usage à l'avenir. D'autre part, les usagers des ports apprécient les services et les activités de qualité. Dans les ports ou sur la côte, des activités touristiques animées ont inévitablement un certain impact sur la nature, mais l'ampleur du stress causé peut être réduite grâce à une bonne planification. Les investissements qui favorisent de bonnes conditions environnementales ont aussi le potentiel d'attirer plus de clients.

Une approche très intéressante du projet 30MILES consiste à impliquer des navigateurs amateurs dans le développement de nouvelles infrastructures portuaires. Pouvez-vous nous expliquer comment vous les impliquez et quels sont les avantages à long terme de leur participation au développement de la voile ?

Une des mesures concrètes du projet 30MILES était de créer un concept commercial pour quatre marinas. Grâce à leur bagage, les plaisanciers participant à ce travail de développement représentaient un large éventail de compétences. Ce travail a rassemblé de nouvelles personnes et de nouveaux talents sur la base d'un hobby partagé par les participants. Ces étonnantes compétences et ces nouveaux réseaux ont été combinés en harmonie avec les objectifs du projet. La pratique a renforcé la communication multidirectionnelle sur les mesures du projet. Voici mon message : ne sous-estimez pas le rôle, les compétences et le réseau des amateurs dans le travail de développement. Ne soyez pas trop dans la planification, laissez un peu de place à la surprise. Et le plus important, ne laissez pas tomber les amateurs, ils « développent leur temps libre. »

Quel est la valeur ajoutée du travail transfrontalier sur un sujet tel que celui-ci ?

La coopération transfrontalière est primordiale pour le projet 30MILES. Si vous voulez mettre en place un réseau de ports, vous ne pouvez pas le faire tout seul. Les partenaires de 30MILES de chaque côté du Golfe de Finlande sont les acteurs les plus importants. Avec la coopération transfrontalière, toutes les connaissances et toutes les expériences sont mises en commun. Et cela ouvre également des portes vers de nouveaux marchés.

Pensez-vous qu'une approche similaire du développement de marinas comme facteur d'attractivité bas-carbone puisse être mise en œuvre dans d'autres territoires maritimes frontaliers ? Quels conseils donneriez-vous aux autorités locales ?

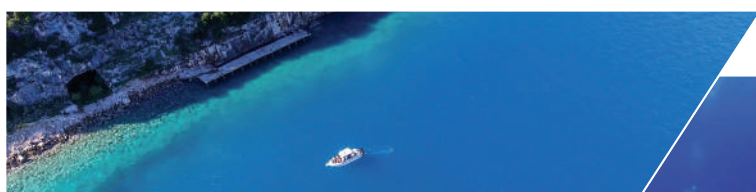
J'encourage tous les experts en planification à prendre un moment pour regarder autour d'eux et se demander s'il pourrait y avoir de nouvelles personnes, de nouvelles idées et de nouveaux intervenants, même surprenants, susceptibles de les aider à atteindre l'objectif visé. J'aimerais également rappeler que l'investissement initial dans des solutions respectueuses de l'environnement est conséquent mais que des économies seront réalisées à long terme. La concentration de services divers dans les marinas, habituellement situés à l'intérieur des villes, réduit les émissions dues au transport et l'on peut considérer les marinas comme des stations-service et des nœuds de communication. D'autre part, construire dans un environnement exigeant, comme c'est le cas sur une île, requiert une utilisation judicieuse des ressources. Par exemple, à Kelnase, l'énergie thermique tirée de la mer réduit le besoin en autres sources d'énergie. Ce ne sont que quelques exemples qui peuvent donner vie à de nouvelles idées de développement bas-carbone, pour un avenir durable.

ALBANIE - DÉTROIT D'OTRANTE

Le stockage du carbone grâce à la gestion d'une Aire Marine Protégée

Sur la côte albanaise du détroit d'Otrante, la création et la bonne gestion de l'Aire Marine Protégée de Karaburun-Sazan ont permis de sauvegarder les habitats des herbiers de Posidonie : une valeur économique de plus de 11,6 millions d'euros grâce une forte capacité de stockage de carbone.

Parties prenantes impliquées	Le ministère de l'environnement, le projet « Améliorer l'étendue et la gestion des AMCP en Albanie » mis en œuvre par le PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement) Albanie et financé par le FEM et le gouvernement albanais, l'administration régionale des aires protégées (depuis 2015), le directoire des services forestiers, la municipalité d'Orikum, des ONG, l'Association des pêcheurs.
Calendrier	2011 - 2016
Coût	2 927 500 de dollars américains (environ 2,4 millions d'euros)
Impact(s) quantitatif et qualitatif	<p>Quelques impacts quantitatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - plusieurs protocoles d'entente ont été mis en œuvre avec la participation des parties prenantes dans le processus de surveillance, de contrôle et d'application de la loi dans les aires protégées - six gardes-forestiers travaillent ensemble pour contrôler la pêche et la chasse illégales, le pâturage, les incendies <p>Quelques impacts qualitatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'application de mécanismes de contrôle dans la zone cible de Karaburun-Sazan, garantissant l'atténuation et la prévention de toutes sortes de dommages et de pressions environnementales - l'évaluation socio-économique de l'aire marine et côtière protégée de Sazan-Karaburun guide le développement de l'écotourisme - le plan stratégique pour les aires marines et côtières protégées aide à la prise de décision coordonnée pour une gestion spatiale écosystémique, garantissant le développement durable tout en préservant et en gérant la biodiversité et les ressources naturelles. Il figure dans le dispositif stratégique du plan d'action et de protection de la biodiversité récemment approuvé par le gouvernement albanais - une campagne globale de sensibilisation du public et de communication a été menée tout au long de la mise en œuvre du projet à l'intention des intervenants nationaux, des étudiants, de la société civile et des médias. Cette campagne a aidé à sensibiliser le public sur le besoin de conserver les aires marines et côtières protégées.
Contact	Tatjana Mehillaj, Administration régionale des aires protégées de la région de Vlora (RAPA Vlore), tatjanamehillaj@yahoo.com
Site web	www.akzm.gov.al http://mcpa.iwlearn.org/





Tatjana Mehillaj, Cheffe du service gestion dans l'Administration des aires marines protégées de la préfecture de Vlora (Albanie)

Tatjana Mehillaj, vous travaillez pour l'administration des aires protégées de la région de Vlora (RAPA Vlore) dans le détroit d'Otrante. Pouvez-vous nous en dire plus sur cette agence ?

RAPA Vlore est l'une des douze administrations de l'Agence nationale des aires protégées (NAPA), créée par le Conseil des ministres, Décision N° 102, en date du 04/02/2015, pour la gestion, la protection, le développement et l'expansion des aires naturelles protégées de notre pays.

L'objectif principal du travail de NAPA/RAPA est de conserver la biodiversité grâce à la gestion durable des aires protégées, en respectant les normes et exigences internationales et en se basant sur l'expérience des pays d'Europe. Depuis sa création, notre administration travaille sur la représentation d'une nouvelle approche de gestion durable des aires protégées et sur une meilleure collaboration entre les parties prenantes.

Notre approche du stockage de carbone par le biais d'une bonne gestion de l'Aire Marine Protégée (AMP) a été sélectionnée par les partenaires du projet PASSAGE en tant que bonne pratique en termes de stratégie d'attractivité bas-carbone. Pouvez-vous nous expliquer en quoi la mise en place d'une AMP telle que Karaburun-Sazan peut contribuer au stockage de carbone, et par conséquent à une démarche globale de transition vers le bas-carbone ?

Ce qui fait la différence pour l'AMP de Karaburun-Sazan, c'est l'approche écosystémique du développement du plan de gestion. En identifiant les principaux habitats marins, nous avons pu définir les services écosystémiques fournis par chacun d'entre eux. Par exemple, en ayant pleine conscience de l'importance des habitats des herbiers de Posidonie, liés en grande partie à la séquestration du carbone, nous pouvons transformer ces habitats en valeur économique (1,606 milliards de Lek albanais/11,642 millions d'euros). La raison est simple, nous devons parler la même langue avec tout le monde. Ici, il nous est plus facile d'informer les décideurs du rôle important de cet habitat dans le stockage de carbone. La création d'une AMP nous aide à garantir la gestion durable des habitats marins et à réduire et limiter leur destruction. Meilleurs sont la qualité et l'état des écosystèmes marins, meilleure est la qualité des services qu'ils fournissent.

La protection des aires maritimes telles que Karaburun-Sazan doit être un véritable défi dans une zone transfrontalière et très fréquentée. Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez ?

Les problèmes que nous rencontrons sont le plus souvent liés à la coordination et aux conflits entre les priorités nationales. Nous ne disposons toujours pas d'une planification de l'espace marin aux niveaux national et territorial. De ce fait, le développement autour de notre parc marin et les activités situées dans cette aire ne coïncident pas toujours avec la stratégie de notre AMP et peuvent avoir un impact sur les écosystèmes autour et au sein même du parc (par exemple, le port de Vlora, les fermes aquacoles, les zones de pêche, etc.). Parmi les autres difficultés rencontrées, on peut citer l'application des lois et la coordination ou la collaboration entre les différentes institutions nationales.

Pourquoi pensez-vous qu'en définitive ce système est un succès ? Que reste-t-il à améliorer pour augmenter le potentiel du stockage de carbone ?

Je pense que le succès repose sur trois faits. Tout d'abord, ce plan de gestion a été créé, dès son commencement, par le biais d'une approche participative. On trouve dans ce plan les exigences de chacune des parties prenantes. Deuxièmement, ce plan de gestion est mis en œuvre à 100 % par une institution publique, qui sert de guide pour les activités, les projets et les études planifiées. Enfin, comme je l'ai déjà mentionné, c'est la première fois qu'une évaluation économique des services écosystémiques est réalisée dans les aires protégées d'Albanie. Toutefois, il reste encore beaucoup à faire pour assurer une bonne gestion de l'écosystème et remplir les engagements en matière de gestion durable de l'AMP et de la préservation des habitats. Nous essayons de promouvoir les activités de tourisme écologique autant que possible. Par exemple, nous avons développé un sentier sous-marin, le long duquel on peut lire des informations sur l'importance des habitats des herbiers de Posidonie. Nous avons également mis en place quatre sentiers de randonnée le long de la côte, avec des tableaux d'information sur les principales valeurs de l'AMP. Toutefois, pour améliorer son potentiel de stockage de carbone, l'AMP de Karaburun-Sazan devrait s'étendre et inclure d'autres zones cibles pour les habitats des herbiers de Posidonie dans la baie de Vlora.

Pensez-vous qu'une approche similaire à la gestion des Aires marines protégées pour le stockage de carbone puisse être mise en œuvre dans d'autres territoires maritimes frontaliers ? Quels conseils donneriez-vous aux autorités ?

Je pense que tout dépend des priorités de chaque pays. Dans le cas de Karaburun-Sazan, nous avons eu la chance de collaborer avec une organisation internationale très puissante : le PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement). Ils nous ont formés et ont envoyé une équipe de scientifiques très qualifiés qui ont utilisé une approche différente de la gestion des aires protégées. Mes recommandations aux autorités pour améliorer le potentiel de stockage de carbone seraient :

1. Sensibiliser les autorités sur l'importance de préserver les écosystèmes marins côtiers
2. Améliorer le soutien aux gestionnaires des AMP
3. Soutenir la création de nouvelles AMP

ROYAUME-UNI / FRANCE - DÉTROIT DU PAS DE CALAIS

Éco-mobilité et tourisme

Sur les deux rives du détroit du Pas de Calais, des travaux ont été entrepris pour soutenir les pratiques d'éco-mobilité, en particulier dans le domaine du tourisme. Dans le Kent, un « plan d'amélioration de l'accès aux zones côtières et rurales » est en phase de développement. Il a pour but d'augmenter les accès publics, à faible émission de carbone, vers les attractions touristiques et, plus généralement, d'améliorer les opportunités offertes aux habitants d'adopter des modes de déplacement plus écologiques au quotidien.

Parties prenantes impliquées	<p>En Angleterre : le Comté du Kent, des groupes d'usagers locaux (par ex : l'association The Ramblers, la British Horse Society, Sustrans), des partenaires touristiques, parmi lesquels Visit Kent, des propriétaires fonciers, les conseils de districts et de paroisses, des bénévoles et des communautés locales.</p> <p>En France : Pas-de-Calais Tourisme, le Conseil départemental du Pas-de-Calais</p>
Calendrier	En cours
Coût	N/A
Impact(s) quantitatif et qualitatif	Réduction du nombre de trajets courts en voiture, réduction des embouteillages et amélioration de l'accès aux zones rurales. En échange, cette initiative encourage les habitants à adopter un style de vie plus sain, en proposant des avantages pour la santé et le bien-être.
Contact	<p>Thomas Kennedy, Responsable du plan d'amélioration de l'accès aux zones rurales au Comté du Kent, thomas.kennedy@kent.gov.uk</p> <p>Diana Hounslow, Directrice de Pas-de-Calais Tourisme, dhounslow@pas-de-calais.com</p>
Site web	<p>Site internet public pour les habitants et les visiteurs : http://explorekent.org/</p> <p>Plan d'amélioration de l'accès aux zones rurales dans le Kent : http://www.kent.gov.uk/about-the-council/strategies-and-policies/environment-waste-and-planning-policies/countryside-policies-and-reports/countryside-and-coastal-access-improvement-plan</p> <p>Forfaits « séjour sans voiture » du côté français : http://terredes2capstourisme.fr/fr/fr/category/les-bons-plans-de-sophie/</p>





Thomas Kennedy, Responsable du plan d'amélioration de l'accès aux zones rurales au Comté du Kent (Royaume-Uni)

Tom Kennedy, vous travaillez pour le Comté du Kent sur le « plan d'amélioration de l'accès aux zones côtières et rurales ». Votre approche de l'éco-mobilité comme facteur d'attractivité pour le territoire du Kent a été sélectionnée en tant que bonne pratique par les partenaires du projet PASSAGE. Pouvez-vous expliquer vos missions en quelques mots ?

Notre travail vise à augmenter les accès publics aux zones rurales et côtières en développant le réseau des droits de passage publics du Kent. Il s'agit d'un réseau unique de sentiers protégés par la loi, qui offrent des possibilités de promenade à pied, à vélo et à cheval aux résidents et aux visiteurs du Kent.

En quoi cela peut-il contribuer à augmenter l'attractivité du Kent et quelles opportunités spécifiques offre le développement de produits d'éco-mobilité ?

Le réseau des droits de passage publics offre des opportunités de déplacement bas-carbone dans le Kent. Nous avons développé des sentiers pédestres et cyclables qui connectent les quartiers résidentiels aux écoles, aux installations communautaires et aux lieux de travail. Ces accès permettent au public de se déplacer de manière active au quotidien. Cela aide à réduire le nombre de trajets courts en voiture, à répondre au problème croissant des embouteillages et à protéger l'environnement.

En plus des déplacements actifs, le réseau des droits de passage publics offre des opportunités d'activités extérieures de loisir et de détente, qui soutiennent et encouragent la croissance bas-carbone dans l'économie rurale. C'est ce qu'atteste le développement de l'England Coast Path (Sentier côtier d'Angleterre), un nouveau sentier national qui à terme fera le tour de toute la côte anglaise. Le sentier traverse des « Espaces de beauté naturelle exceptionnelle » (AONB), reliant les villes côtières aux attractions touristiques que les visiteurs peuvent explorer à pied ou à vélo.

Le développement et la gestion de sentiers dédiés aux piétons, aux cyclistes et aux cavaliers doit être un véritable défi pour une autorité telle que le Comté du Kent. Qui sont vos principaux partenaires sur le terrain ? Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez ? Que reste-t-il à améliorer pour accroître le potentiel d'attractivité ?

Nous travaillons avec des intervenants très variés pour réussir à gérer et promouvoir le réseau des droits de passage publics. Nous consultons des groupes d'usagers locaux pour identifier des améliorations potentielles du réseau, nous négocions de nouveaux développements des accès avec les propriétaires fonciers et nous travaillons avec des partenaires touristiques (y compris Visit Kent) pour promouvoir le territoire en tant que destination touristique. Leur travail de marketing nous aide à sensibiliser le public aux opportunités de promenade à pied, à vélo et à cheval disponibles dans le Kent.

Gérer le réseau des droits de passage publics est un challenge car il faut faire attention à l'équilibre entre les accès publics et les intérêts des propriétaires fonciers privés. L'une des difficultés principales est que le volume des demandes reçues par notre service dépasse le niveau de ressources disponibles au sein de notre équipe. Ainsi, nous devons prioriser notre travail avec soin pour gérer les attentes du public.

À l'avenir, nous pourrions faire aller plus loin le réseau des droits de passage publics en améliorant la qualité des infrastructures de réseau existantes, avec la garantie que les sentiers soient attractifs et accessibles. Nous aimerions également répondre aux aspirations du public en ce qui concerne de nouveaux itinéraires, qui offriraient des possibilités de loisirs en plein air et relieraient entre eux les sentiers existants. Cela aiderait à établir un réseau moderne et intégré avec des opportunités de transport écologique pour le public.

Pensez-vous qu'une approche similaire d'éco-mobilité pourrait voir le jour dans d'autres territoires maritimes frontaliers ? Quels conseils donneriez-vous aux autorités locales ?

Le réseau des droits de passage publics, enregistré légalement, est unique en Angleterre, mais l'on trouve des sentiers pédestres et cyclables tout-terrain partout en Europe. Ces modes de transport bas-carbone apportent au Kent des avantages sociaux, économiques et environnementaux, ce qui peut être appliqué à d'autres territoires.

Notre projet d'amélioration du réseau de sentiers est axé sur les besoins des consommateurs. Il est fondé sur une vaste consultation du public, qui a permis de cerner les demandes des utilisateurs et leurs aspirations en matière d'amélioration des accès. Cette approche consistant à écouter le public et à élaborer des plans d'amélioration de l'accès aux zones rurales sur la base de ses réactions pourrait être appliquée avec succès à d'autres territoires maritimes frontaliers.

Mon conseil aux autorités locales est d'être à l'écoute de leurs usagers et des parties prenantes, de manière à ce que les aspirations du public et les exigences des utilisateurs soient bien comprises. Il est également important d'investir du temps et de l'énergie auprès des parties prenantes locales afin d'établir des partenariats de travail productifs. En effet, si vous voulez maximiser les avantages potentiels de l'éco-mobilité, vous aurez besoin de leur aide pour mettre en place de nouveaux projets et gérer les sentiers sur le long terme.



Diana Hounslow, Directrice de Pas-de-Calais Tourisme (France)

Diana Hounslow, vous travaillez pour Pas-de-Calais Tourisme sur le développement de l'éco-mobilité au service du tourisme. Pouvez-vous nous dire quelques mots sur les expériences que vous avez mises en œuvre et en quoi elles favorisent l'attractivité de la côte française du détroit du Pas de Calais ?

Nous avons réalisé deux expériences en invitant un marcheur passionné et un cycliste expérimenté à tester des itinéraires sur la Côte d'Opale.

Arrivé à Boulogne-sur-Mer, après un voyage en TGV en provenance de Paris, Pierre a fait une escapade de trois jours sans voiture. Il a marché de Boulogne à la Pointe de la Crèche, qui marque l'entrée sur le Grand Site de France Les Deux Caps. Puis après avoir marché jusqu'au Cap Blanc-Nez, il est retourné à Paris depuis la gare internationale de Calais-Fréthun. Il s'est arrêté dans des restaurants et des lieux d'hébergement en chemin et nous a envoyé un récit détaillé de son voyage. Cela nous a permis à la fois d'analyser nos lacunes et de comprendre les besoins des marcheurs.

Nous avons organisé une formation pour les entreprises locales, basée sur l'expérience de Pierre. Quel est le contenu idéal d'un séjour sans voiture ? Analyse de l'offre, partenariats et réseaux incluant les entreprises de transport, sensibilisation des entreprises locales, ciblage à travers les réseaux sociaux... Nous avons ainsi commercialisé 5 forfaits « séjour sans voiture », disponibles en ligne depuis septembre 2015 via l'Office de Tourisme de la Terre des Deux Caps.

Notre cycliste expérimenté était également un tour-opérateur, il a pris la route Eurovélo le long de la côte et enregistré son expérience de la même façon que Pierre. Il nous a ensuite aidés à mettre au point un forfait pour les cyclistes et une deuxième série d'itinéraires conseillés pour les cyclistes et les marcheurs. Il en fait la promotion sur son site Internet www.france-randonnee.fr.

Suite à cette expérience, nous avons équipé La Maison du Grand Site de 30 vélos électriques, qu'ils ont loués 1 700 fois durant leur première saison, du 1^{er} avril au 30 septembre... malgré un été assez pluvieux.

Nous avons constaté que des approches similaires avaient été développées sur la rive anglaise du détroit du Pas de Calais. Selon vous, en quoi serait-il avantageux d'améliorer le travail transfrontalier dans ce domaine ?

Nous devons faire des expériences et comparer nos bonnes pratiques sur ce sujet. Les besoins des marcheurs et des cyclistes varient en fonction de leur culture. Ainsi, il est toujours intéressant de voir ce qui se fait ailleurs afin de répondre à tous les besoins. Il est tout aussi important que les itinéraires balisés soient reliés entre eux dans les territoires voisins. Une signalisation identique serait également un énorme pas en avant. Enfin, créer des liens entre les associations de marche et de cyclisme serait une excellente idée d'un point de vue économique et culturel.



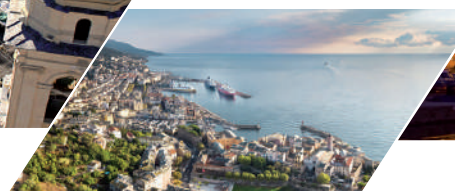


ITALIE - CANAL DE CORSE

Le bon d'innovation

En Toscane, la Chambre de commerce de Maremma et Tirreno (CCIAA) a développé un outil spécifique pour encourager l'innovation, en partenariat avec l'Université de Pise. Il contribue directement aux approches innovantes en faveur de la transition vers le bas-carbone, avec une capitalisation directe au niveau des entreprises. Un bon exemple d'approche transversale de l'économie bas-carbone !

Parties prenantes impliquées	<p>La Chambre de commerce a mis au point un programme stratégique pour la « recherche, l'innovation et le développement ». Le réseau créé pour développer et mettre en place ce programme (et ses outils, comme par exemple, le « bon d'innovation ») est constitué des parties prenantes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. les départements universitaires et les centres de recherches ; b. les entreprises ; c. les institutions de crédit ; d. les autorités territoriales (municipalités et région)
Calendrier	<p>La Chambre de commerce et l'Université de Pise se sont engagées dans cette action en 2015. L'action pilote a été complétée en 2017. L'efficacité de cette pratique, à la fois aux niveaux économique et académique, a incité la Chambre de commerce et l'Université de Pise à publier un nouvel appel à propositions (2016) pour financer les entreprises intéressées par le développement de projets innovants en coopération avec les chercheurs. La deuxième édition est toujours en cours.</p>
Coût	106 000 €
Impact(s) quantitatif et qualitatif	<p>À l'origine du bon d'innovation, on retrouve la tendance de la transition vers le bas-carbone ; l'adéquation entre les besoins des entreprises et les compétences des universités en matière d'innovation commerciale et sociale a été guidée par la prise de conscience et la volonté d'avoir un impact positif sur l'environnement.</p> <p>En conséquence, tous les chercheurs et toutes les entreprises (10 jusqu'à présent) engagés dans le projet, malgré leurs activités commerciales principales, ont développé et/ou amélioré des produits et/ou des processus durables sur le plan environnemental.</p>
Contact	<p>Marina Paino, CCICA de Maremma et Tirreno, marina.paino@lg.camcom.it Iacopo Cavallini, Université de Pise, iacopo.cavallini@unipi.it</p>





Marina Paino, Chargée de promotion et de développement économique à la CCICA de Maremma et Tirreno (Italie)

Lacopo Cavallini, Chercheur du Département Economie et Gestion de l'Université de Pise (Italie)



Les bons pour l'innovation dans les entreprises de la CCIAA ont été sélectionnés par les partenaires PASSAGE en tant que bonne pratique en matière d'entrepreneuriat et d'innovation sociale. Pouvez-vous nous en dire plus ?

MP : Pour soutenir le développement et la compétitivité des entreprises, la Chambre de commerce a mis en place un programme stratégique de « recherche, innovation et développement » pour les entrepreneurs, existants ou en devenir, afin de mettre en œuvre des idées innovantes au service du développement de l'entrepreneuriat. Entre autres choses, la CCIAA a lancé deux avis de concours :

1. Le bon d'innovation en soutien aux PME qui souhaitent développer des idées innovantes en coopération avec les chercheurs universitaires (6 entreprises sélectionnées en 2015)
2. Le bon d'innovation sociale pour encourager les solutions innovantes qui amélioreront le bien-être de la société et la compétitivité économique.

CL : Je représente l'Université de Pise dans la Commission qui choisit les projets ayant droit au bon d'innovation. Ensuite, je fais le lien entre des entreprises et des chercheurs, j'identifie les collègues les plus compétents en fonction du projet. Enfin, je vérifie que les résultats de la collaboration soient à la hauteur des attentes. À chaque étape, la collaboration avec la CCIAA est très étroite afin de répondre au mieux aux besoins des entreprises.

En quoi cela aide-t-il l'innovation bas-carbone ? Qu'est-ce qui garantit la durabilité des projets une fois le financement terminé ?

MP : Tous les secteurs pourraient contribuer à la transition bas-carbone en fonction de leur potentiel technologique et économique. Ainsi, le bon d'innovation est ouvert à tous les domaines économiques, ayant un impact direct ou non sur l'économie bas-carbone. Le partenariat entre les entrepreneurs et les chercheurs garantit la durabilité des projets : les départements universitaires tout comme les entreprises investissent dans des ressources humaines et financières pour approfondir le travail une fois le financement terminé. Compte tenu des bons résultats obtenus, nous développons une approche transfrontalière des secteurs économiques ayant un impact plus direct sur les émissions de carbone (tourisme écologique, biotechnologies bleues et vertes, énergies renouvelables) avec le projet MARITTIMOTECH, lancé en janvier 2017. Le bon d'innovation contribue également à changer l'attitude des entrepreneurs et des citoyens. Leur engagement dans des projets et des processus innovants, en collaboration avec des chercheurs, encourage à faire des choix plus durables.

CL : L'Université consacre de plus en plus d'énergie, de compétences et de ressources dans l'étude des solutions durables de production bas-carbone. Les chercheurs observent la réalité économique environnante avant d'entamer des projets et des études ; nous sommes tous conscients de notre rôle à jouer pour laisser aux générations futures un monde plus sain et plus propre. La mise en relation des besoins des entreprises et des compétences des universités devrait être animée par cette ambition.

Quelles sont les principales difficultés et solutions lorsque l'on fait collaborer des universités et des entreprises ?

MP : La mise en place de notre action nous a dès le début confirmé la distance importante entre le monde universitaire et celui de l'entreprise. Bien que la recherche universitaire soit capable de contribuer à une croissance intelligente, inclusive et durable, il est rare qu'elle le fasse, car elle ne correspond pas aux besoins socio-économiques exprimés par les entreprises et les citoyens. Nous avons d'abord dû aller au-delà de nos préjugés pour nous comprendre les uns les autres et favoriser le dialogue. Les rencontres entre les entreprises et les chercheurs leur ont permis de poser les bases d'un partenariat positif. L'étape la plus importante fut l'implication directe des chercheurs en entreprise pendant quelques jours. Un organe permanent composé de représentants des parties prenantes intéressées par l'innovation et l'esprit d'entreprise pourrait renforcer la coopération.

CL : La littérature a inventé le terme « triple hélice » pour décrire les relations entre centres de recherche, entreprises et institutions publiques. Une quatrième hélice (la société civile) fut ajoutée pour englober l'innovation du 21^{ème} siècle. La « quadruple hélice » permet aux territoires d'emprunter des chemins d'innovation non traditionnels. Au sein de l'environnement académique, on insiste de plus en plus sur une troisième mission, en complément de l'éducation et de la recherche, pour harmoniser les objectifs des sujets qui animent la quadruple hélice.

Cela pourrait-il facilement être développé sur d'autres territoires ?

MP : Les bons d'innovation peuvent facilement être développés sur d'autres territoires à condition que toutes les parties prenantes pertinentes soient impliquées : entreprises, universités, centres de recherche, institutions publiques et citoyens. Le dialogue et l'information sont la clé. Faites au mieux pour sensibiliser les acteurs sur l'importance de la coopération et pour les impliquer dans la planification et la réalisation du processus d'innovation. Les organisations représentant les intérêts des entreprises, telles que les chambres de commerce, doivent tenir leur rôle de médiateur entre les systèmes socio-économique et académique.

CL : Je suis tout à fait d'accord. On peut appliquer le modèle de quadruple hélice pour expliquer le transfert de technologie dans chaque pays. Ainsi, en effet, les bons d'innovation peuvent être développés n'importe où. Chaque État membre a mis au point différents modèles de transfert de technologie et de collaboration entre les entreprises et les centres de recherche, mais ils ne se sont jamais éloignés de la vision de la triple et de la quadruple hélice. Il faut simplement adapter les pratiques du bon d'innovation aux caractéristiques spécifiques de chaque nation.

FRANCE - DÉTROIT DU PAS DE CALAIS

La Troisième révolution industrielle

Dans les Hauts-de-France, un important Master plan a été développé avec l'économiste Jeremy Rifkin, auteur de la « Troisième révolution industrielle ». Comme les deux précédentes (la première, celle du charbon et de la machine à vapeur, la deuxième, celle du pétrole et de l'électricité), la Troisième révolution industrielle, basée sur la transition énergétique et les technologies numériques, change le monde, notre façon de vivre, de produire, de consommer, de nous déplacer...

Parties prenantes impliquées	<p>Initiée par : le Conseil régional des Hauts-de-France et la Chambre de commerce et d'industrie des Hauts-de-France.</p> <p>Avec la contribution de : World Forum Lille et Réseau Alliances (entrepreneurs de croissance responsable)</p> <p>Soutien financier : le Conseil départemental du Pas-de-Calais, le Conseil départemental du Nord, l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), la Communauté urbaine d'Ar-ras, la Communauté urbaine de Dunkerque Grand Littoral, la Métropole européenne de Lille et l'Union européenne (par le biais du fonds européen de développement économique et régional - FEDER).</p> <p>Le forum d'orientation se compose d'environ 50 membres, désignés par le monde économique, politique, sociétal, de la recherche/des universités.</p>
Calendrier	La Troisième révolution industrielle en Hauts-de-France a été lancée en 2013 et a commencé à s'étendre au niveau régional en 2014. C'est un processus en cours.
Coût	<p>Sources de financement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le fonds d'investissement CAP3RI réunit des acteurs financiers publics et privés, français et européens (FEDER, Caisse des Dépôts, Banque européenne d'investissement, Crédit Agricole Nord de France) : 50 millions d'euros au démarrage. • Des livrets d'épargne dédiés au financement de la Troisième Révolution industrielle ont permis en quelques mois de réunir plus de 10 millions d'euros auprès du grand public. • Le financement participatif (crowdfunding) sur 5 plateformes spécialisées
Impact(s) quantitatif et qualitatif	Plus de 700 projets et initiatives
Contact	Magali Tribondeau, Conseillère entreprises au sein de la Chambre de commerce et d'industrie Côte d'Opale, m.tribondeau@hautsdefrance.cci.fr
Site web	www.rev3.fr



LA 3^{ÈME} RÉVOLUTION INDUSTRIELLE EN HAUTS-DE-FRANCE



Magali Tribondeau, Conseillère entreprises au sein de la Chambre de commerce et d'industrie Côte d'Opale (France)

Magali Tribondeau, vous travaillez pour la Chambre de commerce et d'industrie sur la rive française du détroit du Pas de Calais. L'approche de la CCI dans le cadre de la Troisième révolution industrielle en Hauts-de-France a été sélectionnée par les partenaires PASSAGE en tant que pratique exemplaire pour le soutien de l'innovation bas-carbone et de l'entrepreneuriat. Pouvez-vous nous dire en quelques mots en quoi cela consiste ?

Depuis 2013 et la mise en œuvre d'un Master plan régional, nous apportons un soutien à tous les projets qui s'inscrivent dans l'un des piliers de la Troisième révolution industrielle. C'est une économie et un dynamisme nouveaux et nous soutenons toutes les initiatives émergentes.

Dans ce cadre, vous avez développé plusieurs mécanismes de financement. Pouvez-vous nous expliquer comment vous procédez exactement pour financer les projets innovants du territoire et apporter votre soutien aux entreprises ?

Face à un nouveau projet, nous décidons avec le porteur de projet des axes de développement, d'amélioration et des modes de financement envisageables. Nous pouvons avoir recours à des subventions, des financements participatifs ou des prêts bonifiés. Nous pouvons également utiliser le fond CAP3RI, mis en place fin 2015 par plusieurs partenaires (le Conseil régional des Hauts-de-France, Crédit Agricole Nord-de-France, la Banque européenne d'investissement, Groupama Nord-Est) et dédié à la Troisième révolution industrielle. Chaque projet est différent, mais il existe de nombreuses solutions pour faire monter en puissance ces actions.

La Troisième révolution industrielle est un changement de paradigme important. Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez ? Toutes les entreprises sont-elles prêtes à s'engager dans cette démarche ?

Toutes les entreprises ne sont pas prêtes à prendre part à cette révolution. Chaque entité doit faire sa propre révolution et prendre le temps de penser à ce qui peut être mis en œuvre dans un premier temps, afin de démarrer et d'aller de l'avant avec de nombreuses idées sur la stratégie de développement à mettre en place. Bien sûr, c'est une étape qui prend du temps et ne peut être atteinte en un jour. C'est principalement ce temps de réflexion qui est long.

On rencontre également un frein concernant l'innovation : « Révolution » signifie s'éloigner du modèle actuel, mais cela implique aussi des innovations technologiques, qui font parfois face à des contraintes réglementaires susceptibles de limiter les expérimentations et de mettre un terme aux nouvelles technologies présentes sur le territoire.

Pourquoi est-ce un succès ? Quelle est la marge de progression ?

Le principal succès est d'avoir réussi à rassembler des représentants politiques, des leaders économiques, académiques et toutes les personnes qui se sentent impliquées dans cette démarche. Il s'agit d'une approche considérable et il faut que tout le monde y trouve son compte. La démarche est volontaire et collaborative et c'est dans cet esprit que nous parviendrons à imaginer un meilleur monde pour demain.

Les Hauts-de-France, avec son passé minier et industriel, est un territoire vraiment spécifique. Pensez-vous qu'une approche similaire puisse être mise en œuvre dans d'autres territoires, dotés de caractéristiques différentes ? Quels seraient vos conseils ?

Le modèle développé par J. Rifkin est adaptable. Il ne doit pas être vu comme une fin en soi mais plutôt comme un outil que chaque territoire spécifique doit s'approprier. D'autres villes et territoires l'ont compris. Le fait est que chacun peut tirer profit des expériences de l'autre, et vice-versa. Nous sommes en plein processus d'amélioration et nous pouvons tirer des leçons de chaque expérience, même développée sur un autre territoire.

FINLANDE - GOLFE DE FINLANDE

Le Peloton Club

À Helsinki, le think-tank indépendant Demos Helsinki a développé un moyen spécifique de soutenir les start-up dans le domaine des technologies propres, au service des consommateurs. Ces start-up agissent pour atténuer le changement climatique et réduire la consommation des ressources naturelles. Un exemple réussi de travail transversal pour apporter un peu de changement au quotidien des habitants !

Parties prenantes impliquées	Les start-up et les entreprises venant d'industries diverses dans le domaine des technologies propres au service des consommateurs (environnement bâti, mobilité, consommation alimentaire et durable) sont les parties prenantes et bénéficiaires principaux. Autres parties prenantes impliquées : des ONG, des citoyens et utilisateurs finaux ; des municipalités, des villes et des institutions de recherche ; des ministères et des agences de financement public.
Calendrier	Le premier projet Peloton fut lancé en 2009. Le Peloton Club tel qu'il est aujourd'hui existe depuis l'automne 2012.
Coût	Environ 250 000 €/an - à titre d'indication uniquement, peut varier d'un endroit à l'autre et dépend des acteurs de l'écosystème local et du niveau d'engagement initial
Impact(s) quantitatif et qualitatif	Les camps et ateliers d'innovation dédiés à l'industrie ont eu un impact considérable. Exemples de réussites : <ul style="list-style-type: none"> • Rautakesko a créé un service d'experts en énergie, développé un concept de magasin et un programme de formation du personnel en 2010. • Fazer Amica a mis au point l'expérience Climate Lunch - 60 nouvelles recettes de déjeuners à base de légumes, un atout dans les négociations B2B. • Lahden Ateria : une réduction de 13 % des émissions et 100 000 € d'économies en un an en utilisant des recettes de déjeuners et en réduisant les biodéchets. • ResQ (application mobile) : plus de 350 000 repas « sauvés » (en anglais ResQ) venant de plus de 1 750 restaurants depuis janvier 2016, plus de 90 000 kilos de déchets alimentaires évités, soit l'équivalent des émissions de CO d'un parcours de 8 000 000 km, plus la création d'emplois.
Contact	Kati Vuks, community manager du Peloton Club chez Demos Helsinki, kati.vuks@demoshelsinki.fi
Site web	http://pelotonclub.me/





Kati Vuks, community manager du Peloton Club chez Demos Helsinki (Finlande)

Le think-tank Demos Helsinki développe une approche spécifique pour soutenir les start-up, en particulier celles qui agissent en faveur de l'atténuation du changement climatique : le Peloton Club. Les partenaires PASSAGE ont sélectionné votre démarche écosystémique en tant que bon exemple de soutien à l'entrepreneuriat et à l'innovation sociale dans le cadre de la transition vers le bas-carbone. Pouvez-vous nous en dire plus ?

Le Peloton Club joue le rôle d'incubateur, d'accélérateur et d'écosystème. Nous mettons en relation les start-up intelligentes & propres qui sont en phase de démarrage avec les entreprises et les villes, afin d'améliorer la création et le développement de nouveaux modèles d'affaires, produits et services respectueux des ressources. Nous organisons des ateliers, des camps d'innovation et des programmes d'accélération, et nous accueillons des rassemblements communautaires, connus sous le nom de Peloton Club Nights. Au cours des huit dernières années, nous avons créé une communauté entrepreneuriale unique, ouverte à une large gamme de personnes. Elle attire un éventail important de compétences nécessaires à la transformation des villes/de l'alimentation/des transports/des logements, y compris les entrepreneurs « lifestyle », les passionnés, les designers, les chercheurs, les activistes urbains, les professionnels, les représentants municipaux, les étudiants, etc.

À l'origine du projet, on a le constat qu'il ne suffit pas de changer de technologie pour garantir une transition vers le bas-carbone, mais qu'il faut également adapter son comportement. Est-il difficile pour les entreprises de changer leur comportement ? Comment pouvez-vous garantir que cela répondra aux attentes des consommateurs ?

La démarche de Peloton implique d'initier et d'intensifier un changement de comportement chez les entreprises. En termes de ressources et d'énergie, les plus importantes décisions prises dans la vie concernent la mobilité, le logement et l'alimentation. C'est là que part la majeure partie de notre argent et c'est là dont vient la majorité des émissions. Nous travaillons avec les entreprises pour changer les habitudes liées à ces activités, cela implique d'autres parties prenantes qui s'intéressent au développement du concept et à la co-création. La plupart des entreprises avec lesquelles nous avons travaillé au fil des ans ont réussi à se concentrer sur les façons de tirer profit du changement de comportement des clients. Dans nos programmes d'accélération, une part importante du processus relève des expériences menées en entreprise. Les start-up, ou par exemple les paires de start-up mises en place, ont la possibilité de tester des modèles d'entreprise et de nouveaux produits/services lors d'essais en conditions réelles, avec de vrais utilisateurs, afin d'améliorer leurs concepts et de s'assurer qu'ils répondent à la demande des consommateurs.

Pouvez-vous nous expliquer comment vous arrivez à impliquer les différentes parties prenantes ensemble et quels en sont les avantages ?

Nous avons plusieurs méthodes de co-création différentes, que nous utilisons comme bases pour nos ateliers et nos camps d'innovation. La démarche de Peloton consiste à aborder l'avenir bas-carbone en co-créant des idées pour de nouveaux produits et services (collaboration entre les différentes parties prenantes) et en ajoutant de la valeur aux anciens (par exemple, ateliers internes au sein des entreprises). Dans chaque cas et chaque programme, nous commençons par repérer les acteurs pertinents ou les contrôleurs (nous aidons à trouver les personnes appropriées au sein de l'entreprise et/ou nous dénichons les joueurs clés sur le marché). Puis nous invitons les différents acteurs en question à un événement commun (par exemple, un camp d'innovation) où nous facilitons leur discussion et leur processus de co-création. Ce travail est important afin de pouvoir créer un terrain d'entente, nécessaire à une discussion constructive entre des interlocuteurs ayant des façons de penser différentes (idées, stratégies et objectifs à long terme par opposition à une approche novatrice, rapide et à court terme). Dans les camps d'innovation, il est essentiel de créer un sentiment d'ouverture et de confiance entre les participants. Ils doivent sentir que le projet est réalisable. Nous organisons également les Peloton Club Nights où ces différents intervenants peuvent se rencontrer dans une ambiance de réseautage détendue. Les participants ne se résument pas aux personnes prenant part aux projets, mais à tout l'écosystème Peloton, des passionnés et des activistes communautaires aux PDG de grandes corporations et aux personnes travaillant pour les autorités publiques.

Helsinki est une capitale dynamique ; pensez-vous qu'une approche similaire pourrait être mise en œuvre dans d'autres territoires européens ? Quels seraient vos conseils ?

Nous pensons qu'une approche similaire peut également être mise en œuvre dans des territoires différents. Il est tout à fait possible de bâtir une communauté d'individus animés par l'esprit d'entreprise, partageant la même vision, soucieux de l'avenir de la planète et désireux de relever de grands défis, même en dehors des capitales. Toutefois, nous sommes convaincus qu'en raison de différentes caractéristiques, les antécédents et la situation actuelle de ces territoires (infrastructures de start-up existantes, niveau d'activité de la scène entrepreneuriale, type de démarches, événements et initiatives mis en place, acteurs clés des écosystèmes actuels, etc.) jouent un rôle important pour déterminer comment et dans quelle mesure la mise en œuvre de la démarche de Peloton peut être réalisée. Par exemple, nous planifions actuellement un projet de collaboration à Nairobi (Kenya) en 2018 et les premières étapes consisteront à cartographier la scène locale des start-up/de l'entrepreneuriat et à détecter les besoins des entrepreneurs et de la communauté. Cela nous permettra de prévoir des activités pertinentes qui engageront et activeront l'écosystème local et créeront de nouvelles opportunités pour les entrepreneurs. Nous participons également au projet Interreg SmartUp Accelerator, d'une durée de trois ans, qui nous aidera à améliorer la démarche de Peloton et à créer des ponts avec les écosystèmes des pays de la région de la mer Baltique tels que la Suède, la Pologne, la Russie, l'Estonie, la Lettonie et l'Allemagne. Cela signifie également que nous sommes en mesure d'évaluer, d'ajuster et d'exporter la démarche de Peloton en dehors de la Finlande, dans la zone de la mer Baltique.

ESTONIE - GOLFE DE FINLANDE

La « Smart City » de Tallinn

À Tallinn, le développement de nouvelles technologies est considéré comme la meilleure façon d'aborder le défi du bas-carbone, grâce à des solutions innovantes visant à réduire l'empreinte carbone de la plupart des activités. La ville a rejoint le Cluster des Smart Cities d'Estonie, par le biais du Science Park Tehnopol de Tallinn. Le Cluster des Smart Cities d'Estonie a été conçu pour créer un environnement innovant dans les villes, qui renforcera la capacité concurrentielle des entreprises en réunissant les entreprises, les citoyens, les autorités publiques, les instituts de R&D et les structures soutenant l'innovation. Le cluster se concentrera sur la création, le développement (y compris le développement de produits) et l'exportation de solutions innovantes dans différents domaines de la vie urbaine. Il s'agit d'un projet commun entre la ville de Tartu, les entreprises du secteur des TIC et les sociétés d'infrastructures.

Parties prenantes impliquées	La ville de Tartu, le Science Park Tehnopol de Tallinn, le Parc Scientifique de Tartu, l'hôpital universitaire de Tartu, le Centre des sciences AHHA, le Rakvere Smart House Competence Center, STACC, l'Université de technologie de Tallinn, Mobi Lab, Positium, Reach-U, Jiffi, Microsoft Estonia, Citytel, Thinnect, GoSwift, le parc des Sciences et de l'Industrie de PAKRI, Autolevi, Flydog Solutions, Baltic Innovation Agency, Focus Research, Ridango, Hoiaime Kokku Grupp, Net Group.
Calendrier	Les activités du cluster sont cofinancées de 2015 à 2018 par le Fonds européen de développement régional (FEDER) par le biais du programme de développement des clusters d'Enterprise Estonia. Le projet durera du 1er décembre 2015 au 30 novembre 2018.
Coût	Un total de 1 200 000 €, dont 50 % sont financés par le FEDER
Impact(s) quantitatif et qualitatif	Les objectifs du projet sont de soutenir le développement de solutions « smart city » afin d'améliorer la qualité de vie dans les villes et d'accélérer l'exportation des entreprises. Les impacts attendus sont des services « smart city » plus efficaces et plus faciles d'utilisation (qu'ils soient publics ou privés), grâce à un environnement d'innovation ayant une valeur internationale, où les autorités municipales et les citoyens, les scientifiques, les entreprises, etc. créent conjointement des solutions intelligentes basées sur les technologies contemporaines.
Contact	Gerttu Pilsas, Cheffe de projets, gerttu@smartcitylab.eu
Site web	http://smartcitylab.eu/en





Gerttu Pilsas, Cheffe de projet au Cluster des Smart Cities d'Estonie (Estonie)

Gerttu Pilsas, vous travaillez pour le Cluster des Smart Cities d'Estonie, qui a été identifié comme une bonne pratique de soutien à l'entrepreneuriat et à l'innovation sociale par les partenaires du projet PASSAGE. Pouvez-vous expliquer l'objectif du Cluster des Smart Cities d'Estonie ?

Le Cluster des Smart Cities d'Estonie est conçu pour soutenir le développement de solutions intelligentes pour les villes, afin d'améliorer la qualité de vie dans les villes et d'accélérer l'export des entreprises. Nous nous concentrons surtout sur les opportunités que le numérique et les nouvelles technologies peuvent offrir à différentes actions et à différents processus des villes. Nous nous intéressons également aux économies d'énergie et aux solutions de développement durable, ainsi qu'au développement efficient et rentable du système de santé et du système social.

L'Estonie est l'un des pays européens où l'usage des nouvelles technologies est le plus avancé. Comment cela permet-il d'aider le développement du bas-carbone ?

Un des exemples de la façon dont les nouvelles technologies peuvent aider le développement du bas-carbone est l'amélioration des processus bureaucratiques et le soutien à une gouvernance plus efficiente. Avec la ville de Tartu, nous recherchons constamment de nouvelles opportunités pour rapprocher les services publics de la ville des besoins et des attentes des citoyens. Ces opportunités peuvent inclure différentes applications mobiles, des études sur la migration et la mobilité sur la base des données géo-localisées des portables pouvant être utilisées pour la planification urbaine, des systèmes de billetterie modernes de type mains-libres pour les transports publics, des outils mobiles pour les fonctionnaires, ou tout autre solution intelligente. La ville de Tartu est très ouverte sur l'innovation et souhaite tester et développer des solutions intelligentes dans un environnement urbain réel.

Nous avons des activités telles que le Registre des Procédures d'Aménagement de la Ville, une Solution web pour les Travaux d'Entretien et d'Aménagement paysager, une Application Urbanisme ou encore un Portail pour la Gestion des Evènements Publics AKIS ; tous développés pour la Ville de Tallinn. Les innovations réelles pour le développement du bas-carbone peuvent inclure plusieurs de nos initiatives d'infrastructure intelligente, telles que la rénovation de vieux immeubles soviétiques en habitations modernes et sobres en énergie ainsi qu'un système de refroidissement de quartier utilisant la chaleur résiduelle à Tartu.

Les projets de solutions de la Ville de Tallinn en 2017-2020 autour d'un système de rues intelligentes incluent un nouveau Système de Feux de Circulation (avec des capteurs de mouvement), Dashboard (station météo), un Système de Comptabilisation des Piétons et Cyclistes avec des caméras, la rue avec un trafic à sens variable et des signalétiques continues etc. Vous pouvez en apprendre davantage sur le site internet du Cluster des Smart Cities d'Estonie <http://smartcitylab.eu>.

Tallinn fait partie du Cluster des Smart Cities : qui fait partie de ce cluster et quels sont ses atouts ?

Les membres du Cluster des Smart Cities d'Estonie sont la Ville de Tartu, le Science Park Tehnopol de Tallinn, le Parc Scientifique de Tartu, l'hôpital universitaire de Tartu, le Centre des sciences AHHA, le Rakvere Smart House Competence Center, STACC, l'Université de technologie de Tallinn, Mobi Lab, Positium, Reach-U, Jiffi, Microsoft Estonia, Cityntel, Thinnect, GoSwift, le parc des Sciences et de l'Industrie de PAKRI, Autolevi, Flydog Solutions, Baltic Innovation Agency, Focus Research, Ridango, Hoiame Kokku Grupp et Net Group. Le cluster est ouvert à toutes les parties prenantes intéressées par les solutions « smart city » et nous espérons proposer une plateforme où les nouvelles bonnes idées peuvent grandir et se développer en solutions utiles.

D'après vous, quelles sont les leçons à retenir de votre expérience dans des villes comme Tallinn et, plus globalement, en Estonie ? Que reste-t-il à améliorer ?

Je crois qu'un des facteurs clés du succès de l'Estonie est l'ouverture à l'innovation et la volonté d'essayer, de tester et de développer de nouvelles solutions avec les citoyens. Nous avons démontré qu'utiliser la méthodologie du living lab pour différents projets de co-création est une bonne façon d'engager les citoyens dès les premières étapes du développement. Cela nous a aussi aidé à développer des solutions qui répondent vraiment aux besoins des citoyens en tant qu'usagers finaux. Je suis sûre que nous pourrions apprendre des expériences d'autres nations ou villes concernant la mise en œuvre d'actions pilotes à grande échelle et la communication des bonnes pratiques et des leçons que nous tirons.



➤ 2 - Propositions communes pour l'amélioration des politiques transfrontalières

Reconnaissant le rôle spécifique des programmes de coopération transfrontalière INTERREG VA pour soutenir les approches intégrées dans les territoires maritimes frontaliers, les partenaires PASSAGE font les constats suivants :

- les programmes de coopération transfrontalière couvrant les territoires maritimes frontaliers ont été conçus à l'image des programmes de coopération transfrontalière dédiés aux territoires terrestres, malgré des problématiques différentes.
- Les programmes de coopération transfrontalière visant les territoires maritimes frontaliers sont des outils généralement pertinents et utiles, mais la prise en compte de la transition vers le bas-carbone pourrait encore être améliorée afin d'avoir un effet levier sur la frontière maritime.

Ainsi, dans le cadre des programmes existants, les partenaires PASSAGE proposent les possibilités suivantes :

- **Fournir des outils de calcul de l'impact carbone des projets sollicitant un soutien de la part de ces programmes.** Un outil de calcul commun, inspiré de la méthodologie utilisée par les entreprises privées pour évaluer leur impact carbone, pourrait être conçu et utilisé par tous les programmes. Un tel outil serait très utile aux porteurs de projets pour définir l'impact carbone de leur projet et sa contribution au développement durable ; cet outil pourrait encourager la réduction des émissions.
- **Établir l'impact carbone des projets comme critère ultime** pour distinguer deux projets de qualité égale au sein des organes de gouvernance de ces programmes.
- **Inclure des indicateurs qualitatifs dans l'évaluation** de ces programmes et des projets qu'ils soutiennent. L'évaluation est trop souvent basée uniquement sur des indicateurs quantitatifs (nombre d'entreprises soutenues, nombre de touristes visitant la zone...), qui ne permettent pas de mesurer l'évolution des comportements - un enjeu clé en matière d'innovation sociale et de transition vers le bas-carbone. La transition vers le bas-carbone doit être considérée comme une politique territoriale transversale à développer tant sur le plan quantitatif (économique et industriel) que sur le plan qualitatif (social), et pas seulement comme un critère d'attribution.

Au-delà du cadre des programmes INTERREG VA actuels, les partenaires PASSAGE proposent les recommandations suivantes :

En ce qui concerne les frontières maritimes en particulier :

- **Réaffirmer le rôle clé du financement de l'UE dédié à la coopération transfrontalière dans les territoires maritimes frontaliers.** Le soutien à la coopération dans les territoires maritimes frontaliers devrait faire partie intégrante d'une politique de cohésion forte en Europe, afin de renforcer l'intégration économique, sociale et environnementale des territoires maritimes frontaliers. La réduction ou la disparition d'un tel soutien financier de l'UE serait extrêmement préjudiciable, voire fatale, à la qualité et à l'efficacité de la coopération entre les territoires maritimes frontaliers, en particulier sur les frontières maritimes extérieures actuelles et futures de l'UE (la mer Méditerranée, la région de l'Adriatique et de la mer Ionienne, la Manche et la mer du Nord).
- **Développer une approche de la coopération spécifique aux territoires maritimes frontaliers.** Il est clair que les territoires terrestres et maritimes ne rencontrent pas les mêmes problématiques et qu'ils devraient être ciblés par des programmes de soutien différents. À terme, l'Union européenne devrait privilégier le développement d'un modèle de « coopération maritime européenne » parallèlement au modèle de « coopération territoriale européenne » mis en œuvre ces 30 dernières années, avec des liens clairs entre les deux. La géographie des programmes de soutien devrait être fondée sur la pertinence des bassins maritimes transfrontaliers et pas nécessairement sur des divisions territoriales non pertinentes.
- **Permettre la coopération avec des pays tiers.** Étant donné que tous les pays partageant un même bassin maritime partagent la responsabilité de nombreuses problématiques (notamment les questions environnementales, y compris la pollution atmosphérique), il est clair que tous ces pays devraient pouvoir s'impliquer dans la coopération afin de résoudre ces problèmes. Cela inclut les pays qui actuellement ne font pas partie de l'Union européenne (comme la Russie dans le Golfe de Finlande et plus généralement dans le bassin de la mer Baltique), les pays qui sont officiellement candidats à l'entrée dans l'Union européenne (comme l'Albanie dans le détroit d'Otrante et plus généralement dans le bassin de l'Adriatique et de la mer Ionienne) ou les pays susceptibles de quitter l'Union européenne (comme le Royaume-Uni dans le détroit du Pas de Calais et plus généralement dans les bassins de la Manche et de la mer du Nord). Tout financement consacré par l'UE à la coopération devrait prévoir la possibilité pour les acteurs de ces pays de participer à la coopération.



- **Réaffirmer l'importance de l'échelle transfrontalière** en tant que niveau de travail clé dans le cadre de stratégies plus importantes pour les bassins maritimes. Les territoires maritimes frontaliers sont fortement interconnectés. Ils ont leurs spécificités propres et la coopération au sein de bassins maritimes plus larges ne suffit pas à traiter les problèmes particuliers de chaque sous-bassin. Cette échelle transfrontalière devrait bénéficier d'un soutien spécifique de la part de l'UE, mais aussi d'une structuration particulière de la gouvernance par les autorités publiques locales - deux approches complémentaires.
- **Ne pas limiter la coopération entre les territoires maritimes frontaliers aux seules thématiques maritimes.** La croissance bleue est une opportunité clé pour le développement des territoires maritimes frontaliers et des problématiques spécifiques sont directement liées au transport et aux industries maritimes, mais de nombreux autres sujets sont primordiaux pour la coopération entre ces territoires, en particulier lorsqu'il s'agit de la transition vers le bas-carbone, qui est une priorité transversale.

En général, au niveau européen :

- **Développer une approche territoriale de la transition vers le bas-carbone** et non une approche technique (innovation technologique, nouveaux produits économiques, etc.). Le modèle de transition vers le bas-carbone devrait être inclus dans toutes les politiques publiques et diffusé dans tous les secteurs de l'économie et de la société afin d'atteindre les objectifs de décarbonisation territoriale. Cela pourrait inclure le soutien à de nombreuses initiatives territoriales ayant un effet levier potentiel, telles que les labels territoriaux liés à l'empreinte carbone. Il convient de souligner le fort potentiel d'attractivité territoriale de cette approche. Un des outils envisageables serait de permettre aux porteurs de projets de relier entre elles les priorités de financement au sein des programmes de coopération. Cela permettrait de mieux comprendre la dimension transversale de la transition vers le bas-carbone, à prendre en compte dans de nombreux secteurs (économie, environnement, santé, etc.).
- **Soutenir davantage la participation de la société civile à la coopération.** C'est la clé d'une intégration ascendante des territoires maritimes frontaliers. Les futurs programmes de soutien à la coopération transfrontalière devraient prévoir la possibilité de partenariats public-privé-citoyens (public-private-people partnerships) et de projets à petite échelle impliquant les habitants (people-to-people projects). Il s'agit d'une question clé pour permettre le changement de comportement que doit adopter la société en vue d'une transition vers le bas-carbone, mais aussi dans le contexte d'une Union européenne de plus en plus souvent controversée. Les territoires frontaliers sont en général des laboratoires essentiels à la construction d'une citoyenneté européenne ; les territoires maritimes frontaliers doivent participer à ce mouvement global. Les futurs programmes de soutien à la coopération devraient revenir à la définition initiale de la cohésion territoriale : une compréhension mutuelle des personnes dans leur diversité et une atténuation des disparités spatiales et sociales. Ainsi, la participation de la société civile devrait être pleinement prise en compte dans la conception et l'évaluation de tous les programmes de soutien à venir.
- **Développer le transfert de connaissances entre les territoires confrontés à des problématiques similaires.** Comme l'a démontré le projet PASSAGE, en particulier au sujet de la transition vers le bas-carbone, il existe un besoin important de transfert d'expériences réussies entre les territoires d'Europe - c'est un élément essentiel pour atteindre, de manière efficace et rapide, les objectifs européens de décarbonisation. De tels échanges d'expériences entre territoires maritimes frontaliers, et plus généralement entre territoires partageant des enjeux similaires, devraient être rendus possibles par les futurs programmes de soutien.
- **Renforcer la réglementation européenne en faveur de la réduction des émissions générées par la navigation.** Comme l'a démontré l'étude carbone du projet PASSAGE, les émissions générées par la navigation sont responsables d'une grande partie de l'empreinte carbone des territoires maritimes frontaliers, quand bien même les autorités publiques locales n'ont aucun pouvoir de régulation. Ce problème doit être soulevé en tant qu'enjeu commun à tous les territoires maritimes d'Europe et en particulier aux territoires maritimes frontaliers et aux zones de détroits, qui concentrent de nombreux flux internationaux. L'accès à des données gratuites et qualitatives sur les émissions générées par le transport maritime est essentiel pour soutenir le changement de politique.
- **Réaffirmer le principe de subsidiarité.** Les collectivités locales, intermédiaires et régionales sont des acteurs clés, bien conscients des enjeux spécifiques de leur territoire. De ce fait, la confiance entre l'UE et les collectivités locales, intermédiaires et régionales devrait être renforcée. Les collectivités locales, intermédiaires et régionales doivent être impliquées dans la conception des politiques européennes de soutien et de cohésion. L'Union européenne devrait réaffirmer leur rôle clé dans la gouvernance de ses programmes de financement territoriaux.





PASSAGE
Interreg Europe



 European Union
European Regional
Development Fund





Helsinki-Uusimaa Region



KĚSHILLI I QARKUT VLORE



Camera di Commercio Livorno



Pas-de-Calais Le Département

PASSAGE
Interreg Europe

