



FICHE 10 Les enjeux maritimes transfrontaliers : quels sont-ils ? Comment les prendre en compte ?

Messages clés:

La façade Manche Est – Mer du Nord est particulièrement concernée par les enjeux transfrontaliers, du fait de sa position géographique de « carrefour » entre le continent américain et le continent européen, entre le Royaume-Uni et la France, et entre l'hémisphère sud et les pays du Nord de l'Europe.

Les enjeux majeurs communs sont: la protection de la biodiversité marine, le partage de la ressource (pêche), les câbles sous-marins, la lutte contre l'immigration clandestine, le trafic maritime, le développement des énergies renouvelables, et l'adaptation aux risques naturels littoraux dans un contexte de changement climatique.

Ils ont pour préalable la connaissance partagée de ces sujets, ce qui fait donc de la prise de conscience de ces problématiques partagées le premier enjeu. La mobilisation des programmes de coopération européens et internationaux (Interreg, Life Climat, etc.) est donc un support indispensable à cette connaissance partagée préalable à sa bonne prise en compte. Ces enjeux communs impliquent donc la compatibilité des documents de planification de l'espace maritime (en particulier en matière d'éolien, de trafic maritime, de pêche et d'aires marines protégées).

L'ouverture des territoires et des habitants des Hauts-de-France et de Normandie vers les régions et habitants géographiquement voisins, pour permettre leur développement économique, social et humain, est fondamentale.

De nombreuses actions sont mises en œuvre:

- des accords internationaux de coopération régionale
- des coopérations soutenues par des programmes européens
- des initiatives, notamment scientifiques.

Les conséquences du Brexit: L'accord de commerce et de coopération signé fin 2020 a en effet eu deux séries de conséquences notables en matière maritime:

- sur la question de la pêche d'une part (Les pêcheurs des Hauts de France se sont vus restreindre l'accès aux eaux britanniques toutes proches, tandis que dans la partie ouest de la façade, la disparition du traité de la baie de Granville a ouvert une nouvelle ère dans les modalités de partage des ressources halieutiques des eaux de Jersey et Guernesey avec les pêcheurs normands et bretons).
- en matière de navigation commerciale transmanche d'autre part, avec une réorientation de certains flux au profit de l'Irlande, avec pour conséquence l'ouverture de nouvelles liaisons notamment au départ de Dunkerque et Cherbourg, des ports dont les trafics ont considérablement augmenté depuis 2021.

Par ailleurs cet accord devra être renégocié d'ici 2026, n'offrant donc qu'une visibilité à court terme pour les acteurs.

1. Avec quels États la France partage-t-elle une frontière commune en Manche Est et en Mer du Nord ?

En Manche Est et en Mer du Nord, les pays frontaliers de la France, au niveau maritime et littoral, sont – du nord au sud – La Belgique, le Royaume-Uni, et ses dépendances formées par les îles anglo-normandes.

Le statut des îles anglo-normandes est particulier puisque ces îles enclavées dans la zone économique exclusive (ZEE) de la France sont des dépendances directes de la couronne britannique mais pas du Royaume-Uni.

Elles sont divisées en deux bailliages, le bailliage de Jersey (composé de l'île principale de Jersey et des îlots des Minquiers et des Ecréhous) et le bailliage de Guernesey (composé de l'île de Guernesey, d'Aurigny, de Sercq et de Herm).

Chaque bailliage est dirigé par un bailli nommé par la couronne britannique qui est secondé par un parlement d'élus qui nomme le gouvernement. Chaque bailliage possède ses propres lois et a établi son propre système d'impôts.

Le statut des eaux qui bordent ces îles est également particulier (autonomie pour réglementer leurs eaux) tout comme les frontières maritimes avec la France qui sont incomplètes pour le bailliage de Guernesey.

En complément de ces frontières directes, la façade a développé des liens particuliers avec certains pays desservis directement depuis nos ports : l'Irlande, porte d'entrée de l'Europe pour le Royaume-Uni depuis le Brexit, et l'Espagne.

2. Quels sont les enjeux maritimes transfrontaliers ?

Les principaux enjeux transfrontaliers sont la protection de la biodiversité, le partage de la ressource (la pêche), les câbles sous-marins, la maîtrise des flux migratoires de populations défavorisées en situation irrégulière aspirant à rejoindre le Royaume-Uni, le trafic maritime, le développement des énergies renouvelables et l'adaptation aux risques littoraux.

Ils ont pour préalable la connaissance partagée de ces sujets, ce qui fait donc de la prise de conscience de ces problématiques partagées le premier enjeu. La mobilisation des programmes de coopération européens et internationaux (Interreg, Life Climat, etc.) est donc un support indispensable à cette connaissance partagée préalable à sa bonne prise en compte.

À la suite de la prise de conscience commune, l'enjeu devient donc de traiter conjointement ces sujets grâce à la compatibilité des documents de planification de l'espace maritime respectifs des pays limitrophes, qui doit donc être un objectif dès leur élaboration.

2.1 La protection de la biodiversité marine

Les enjeux de protection environnementale sont similaires de part et d'autre de la frontière maritime séparant les eaux de la France et celles du Royaume-Uni.

Il s'agit tout d'abord de partager la reconnaissance du rôle joué par les écosystèmes marins et littoraux dans la régulation des émissions de gaz à effet de serre.

L'autre aspect de cet enjeu de protection réside dans l'amélioration de la fonctionnalité du réseau des aires protégées, quelle que soit leur nationalité.

Ainsi, pour la France cela passe par le fait de compléter les sites Natura 2000 de la frange littorale avec des sites en mer.

Pour le Royaume-Uni également, l'enjeu est de développer, outre les sites côtiers d'aires marines protégées constituant une « blue belt », des sites de protection au large.

Cette même volonté de protection d'habitats (récifs de maërl) et d'espèces remarquables existe pour les îles anglo-normandes avec notamment le projet de parc marin dans les eaux de Jersey.

La mise en place d'une gestion cohérente et complémentaire de la biodiversité marine est donc un des enjeux maritimes transfrontaliers. Il s'agit d'identifier des enjeux communs (ce qui est réalisé au travers des directives européennes Natura 2000, DCSMM, convention OSPAR) et de protéger des espaces suffisants pour assurer le bon état de ces enjeux. Le réseau de sites Natura 2000 permet de viser un tel objectif, mais il est nécessaire d'échanger entre pays transfrontaliers sur les modalités concrètes d'application des directives en droit dans chaque pays et de s'assurer d'une protection suffisante et efficace des habitats et espèces à enjeu. L'objet des

échanges peut porter sur les méthodes (d'identification, d'évaluation, de priorisation...), sur les diagnostics, les évaluations d'incidences, la bonne prise en compte des enjeux partagés dans les choix de territoire... Ces échanges peuvent se mettre en place autour de projets scientifiques, de gestion, de consultations sur des processus de désignation ou de projets, de contentieux...

2.2 Le partage de la ressource halieutique (la pêche)

Lors du référendum du 23 juin 2016, les Britanniques ont voté à 51,9 % en faveur d'une sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. Avec la ratification de l'accord de retrait enclenchée en 2017, cette sortie est effective depuis le 1^{er} janvier 2021 à minuit. Le droit de l'Union européenne a donc cessé de s'appliquer au Royaume-Uni à cette date.

Depuis le 1^{er} janvier 2021, un accord de commerce et de coopération (ACC) signé le 24 décembre 2020, détermine les règles applicables aux relations entre le Royaume-Uni et l'Union dans un certain nombre de domaines dont la pêche.

Les droits historiques prévus par la convention de Londres de 1964 et repris à l'annexe 1 du règlement (CE) No 2371/2002 du conseil du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche sont annulés.

Le Royaume-Uni, et ses eaux, est désormais un État tiers à l'Union européenne.

Droits historiques de pêche France – Angleterre et Brexit :

Si l'accès aux eaux situées dans la ZEE britannique reste possible pour les navires relevant d'un pays de l'Union européenne détenteurs d'une licence annuelle délivrée sans antériorité par le Royaume-Uni, l'accès à la zone des 6-12 milles de l'Angleterre est soumis à conditions.

En effet, au titre de l'ACC, les accès ne sont garantis que pour une liste de navires qui ont démontré une antériorité d'activité de pêche entre les années 2012 et 2016. Cette autorisation annuelle est publiée sous forme de liste.

S'agissant de l'accès des navires du Royaume-Uni à nos eaux, ceux-ci ne peuvent pas pêcher dans nos 6-12 milles mais continuent de pouvoir accéder à la ZEE française sous réserve d'une autorisation annuelle.

Jusqu'en 2026, les anciens quotas qui étaient pêchés avant le Brexit par les États membres dans les eaux du Royaume-Uni lui sont progressivement rétrocédés.

Droits historiques de pêche France – îles anglo-normandes et Brexit :

Dans le domaine de la pêche, les accords de la baie de Granville (2004-2021) entre la France et le Royaume-Uni, qui régissaient les relations entre le bailliage de Jersey et la France, avaient mis en place deux commissions (« Commission administrative mixte (CAM) » et « Comité consultatif mixte (CCM) ») qui constituaient un forum d'échange entre les deux administrations et les professionnels du golfe normando-breton. Ces deux commissions ont constitué les instances de base des échanges relatifs aux mesures de gestion de la ressource de la baie de Granville.

Ces instances ont cessé d'exister avec l'accord de commerce et coopération du Brexit qui a mis fin à l'accord de la baie de Granville relatif au sujet de la pêche.

Des réunions ad hoc ont été organisées afin de traiter spécifiquement des relations de pêche entre l'Union européenne et le Royaume-Uni dans les Îles Anglo-Normandes, sans toutefois retrouver la même efficacité de fonctionnement qui prévalait dans le cadre du traité de la baie de Granville. En effet, les sujets, parfois très techniques ou concernant un petit nombre de navires locaux et dépendant d'évolutions locales liées à l'environnement de la baie et aux relations historiques de voisinage, nécessitent l'expertise directe des administrations françaises et des Îles Anglo-Normandes.

L'accord de commerce et de coopération (ACC) prévoit ainsi pour l'accès aux eaux des bailliages de Jersey et de Guernesey des règles différentes des 6-12 milles de l'Angleterre concernant les antériorités à prouver qui nécessitent d'apporter la preuve de 11 jours de pêche sur une période de 12 mois, au cours de la période entre le 1^{er} février 2017 et le 31 janvier 2020.

Désormais les autorisations d'accès des navires français dans les eaux des îles anglo-normandes sont délivrées par les autorités des bailliages de Jersey et Guernesey.

Droits historiques de pêche d'autres pays

Ils sont repris par État membre dans l'annexe I du règlement n° 2371/2002 du conseil de l'Europe du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche.

2.3 Les câbles sous-marins

Ces câbles sont installés, soit pour le transport de l'énergie soit pour le transport des données numériques.

Les premiers répondent à la nécessité qu'ont les États d'échanger de l'électricité au sein d'un marché de plus en plus intégré, dans lequel les réseaux nationaux sont interconnectés. Les câbles sous-marins font partie des 400 interconnexions existantes qui relient les pays Européens et le Royaume-Uni.

Les seconds représentent le système nerveux de l'infrastructure Internet. En effet, 99 % des flux de données passent aujourd'hui physiquement par ces câbles.

La façade Manche Est – Mer du Nord est particulièrement concernée par cet enjeu, du fait de sa position géographique de « carrefour » entre le Royaume-Uni et les pays du Nord de l'Europe.

On peut notamment citer l'interconnexion IFA 2 entrée en service en 2020 qui relie le Royaume-Uni et la France depuis le Calvados.

2.4 Sauvegarde de la vie humaine en mer dans le détroit du pas de Calais

Le phénomène migratoire s'est accentué de manière exponentielle depuis 2016 avec une inflexion importante en 2021, confirmée en 2022. Les tentatives de traversées se poursuivent même l'hiver avec des embarcations de plus en plus chargées. Ainsi en 2022, environ 1300 opérations sont dénombrées impliquant 51 786 personnes contre 35 382 en 2021.

	Nombre total d'opérations	Nombre de personnes impliquées	Nombre de personnes ayant été sauvées en mer
2018	78	586	120
2019	203	2 294 – 4 décès	492
2020	868	9 551 – 7 décès et 2 disparus	2 036
2021	1 360	35 382 – 31 décès et 4 disparus	8 609
2022	1 304	51 786 – 1 décès en SRR FR et 4 décès en SRR UK	8 323

La sauvegarde de la vie humaine en mer est une mission prioritaire. Face à l'augmentation des tentatives de traversées vers la Grande Bretagne, deux navires supplémentaires ont été affrétés en 2023 afin de renforcer le dispositif permanent auquel contribuent déjà la marine nationale, la douane et les affaires maritimes sous la coordination du CROSS Gris-Nez.

2.5 Le trafic maritime, notamment la prévention et la lutte contre les pollutions

Le trafic maritime en Manche et mer du Nord est un des plus denses au monde et le détroit du Pas-de-Calais est le 2^e détroit le plus emprunté. Environ 400 navires l'empruntent chaque jour et près de 120 traversées de navires rouliers (ferries) relient la France à l'Angleterre au quotidien. La façade Manche et mer du Nord concentre plus de la moitié du trafic de marchandises métropolitain, 60 % du trafic national de passagers en ferries et les hydrocarbures constituent l'immense majorité des marchandises dangereuses transportées.

Le rétrécissement du détroit est une zone de danger pour la navigation maritime car les flux Nord – Sud et Est – Ouest se croisent et se densifient dans une zone de faible profondeur marquée dans la partie nord par de nombreux bancs de sable.

Pour réguler la navigation dans cette zone accidentogène, des « dispositifs de séparation du trafic » (DST) ont été mis en place et permettent de limiter les croisements pouvant conduire à un accident. La façade maritime Manche et mer du Nord comprend ainsi deux DST : celui des Casquets au large de la presqu'île du Cotentin et celui du Pas-de-Calais.

Des moyens hauturiers, en alerte permanente, sont également prépositionnés dans ces deux zones particulièrement à risque :

- Le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage Abeille Liberté à Cherbourg (prévention des accidents).
- Le bâtiment de soutien, d'assistance affrété Argonaute à Cherbourg (lutte contre les pollutions maritimes).
- Le remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage Abeille Normandie à Boulogne-sur-Mer (prévention des accidents).

2.6 Le développement des énergies renouvelables en mer

Le développement des énergies marines renouvelables (EMR) est une priorité pour la France et tous les États voisins de la façade MEMN, notamment l'éolien en mer et l'hydrolien. Ces développements peuvent :

- présenter des opportunités partagées entre les pays, au travers notamment de la création de synergies. Il peut être notamment cité sur la façade le projet interreg Tiger, qui vise à stimuler la collaboration et la réduction des coûts à travers l'installation d'hydroliennes en France et en Grande-Bretagne ;
- être aussi sources de désaccords, les intérêts de chaque État pouvant différer sur des espaces maritimes partagés. Par exemple le parc éolien en mer de Dunkerque a fait l'objet de recours de l'État Belge.

L'enjeu sur le développement des EMR est donc de développer des projets en lien avec les états frontaliers pour *a minima* prendre en compte les intérêts de chacun ou pour le cas échéant viser une à mettre une collaboration entre états.

2.7 L'adaptation aux risques littoraux

La façade maritime présente la particularité d'une zone de polder (dénommé plaine maritime flamande en France), partagée avec la Belgique et les pays plus septentrionaux, caractérisée par des terrains gagnés par l'homme sur la mer dont le niveau topographique est pour partie sous le niveau des hautes marées et dont le maintien hors d'eau est assuré par des ouvrages anthropiques.

Cette zone abrite une population et des activités nombreuses de part et d'autre notamment de la frontière franco-belge. La protection contre les submersions marines y est assurée par des ouvrages anthropiques ou des formations naturelles telles que des cordons dunaires. Ces formations naturelles, sableuses, sont soumises au phénomène d'érosion littorale qui tend à en réduire la capacité de protection contre la submersion et à faire reculer le trait de côte.

Les effets du changement climatique, notamment l'augmentation du niveau marin et l'intensification des tempêtes, aggraveront l'érosion littorale et donc le risque de submersion.

Le littoral franco-belge relève d'une même unité géomorphologique, tant du point de vue de la topographie et de l'hydrographie de la plaine de Flandre (les échanges hydrauliques avec la Belgique se font via plusieurs canaux : canal de Furnes, canal de la Basse Colme, canal des Moères, Ringsloot), que du point de vue de la cellule hydro-sédimentaire qui s'étend de Dunkerque à Nieuport. Aussi les mesures de gestion du trait de côte et d'adaptation au changement climatique adoptées de part et d'autre de la frontière doivent être compatibles, pour ne pas induire d'effets antagonistes réciproques ou de transfert de risque.

La stratégie nationale française de gestion intégrée du trait de côte, qui compose avec l'important linéaire et la variété de faciès du littoral français, n'exclue pas le maintien voire le renforcement des ouvrages de protection, mais préconise de privilégier autant que possible la recomposition littorale et les solutions fondées sur la nature. Les objectifs et modalités de protection ou de recomposition à plus ou moins longue échéance restent à définir localement par les collectivités, à travers l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies locales de gestion du risque inondation et de gestion intégrée du trait de côte.

La stratégie belge élaborée par la province de Flandre à travers la démarche Kustvisie vise à maintenir durablement le trait de côte par le renforcement des ouvrages anthropiques ou le renforcement des cordons dunaires.

Pour assurer la compatibilité des approches française et belge face aux risques littoraux sur le trait de côte au linéaire, la concertation est nécessaire dans les processus de définition des mesures de gestion.

Par ailleurs, les approches développées par le Royaume-Uni sont plus largement fondées sur des principes de responsabilité individuelle des investisseurs et propriétaires, ainsi que sur les apports des terrains naturels capables de servir de zones tampons ou d'expansion pour recourir, chaque fois que nécessaire, à la peu coûteuse libre évolution du trait de côte. Si le besoin de cohérence franco-britannique n'existe pas pour les besoins d'un linéaire côtier commun, l'intérêt à développer des coopérations est, lui, majeur. Les caractéristiques de densité et de richesse par habitant, plus similaires entre côtes françaises et anglaises qu'avec les côtes flamandes, invitent France et Royaume-Uni à se tourner vers des solutions proches voire identiques.

3. La prise en compte de ces enjeux par la France et les États voisins

La France et ses partenaires transfrontaliers sont d'ores et déjà liés par plusieurs accords internationaux de coopération régionale. On peut notamment citer :

3.1 En matière de prévention et de lutte contre les pollutions

L'Accord de Bonn est un accord de coopération signé en 1983 en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses. C'est un mécanisme selon lequel les États parties travaillent conjointement afin d'assurer une assistance réciproque de lutte contre la pollution due à des catastrophes maritimes et à la pollution chronique découlant de la navigation et des installations offshore. L'Union européenne et les 9 États côtiers de la mer du Nord sont partis à cet accord. L'Accord de Bonn mène une série d'activités : surveillance aérienne, exercices, interventions, recherches et opérations.

Le Manche Plan est un accord franco-britannique de coopération signé en 1978 et révisé périodiquement qui prévoit un plan d'intervention en cas de sinistre en Manche. Son objet est d'organiser la coopération entre les autorités françaises et britanniques en matière de prévention et de lutte contre les pollutions de toute nature mais aussi d'opérations de recherche et de sauvetage et de gestion de la circulation perturbée. Il s'agit d'un dispositif de vigilance et de veille permanente. Des réunions techniques dites « AFATG » (Anglo-French Accident Technical Group) ont lieu deux fois par an sous la présidence de la Préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord et de la Maritime Coastguard Agency et associant les États côtiers de la Manche (Belgique, Irlande, îles anglo-normandes). Ces réunions permettent de faire un retour d'expérience sur les opérations, faire le point sur l'évolution des textes relatifs à l'organisation des secours, échanger sur les moyens et équipements et leur disponibilité ou encore programmer les exercices communs.

3.2 Pour la pêche

La gestion des pêches est largement mondialisée. Ainsi, sur le plan international, elle est assurée par les Organisations Régionales de Gestion des Pêches (ORGP) qui sont des organismes intergouvernementaux créés par des conventions ou accords internationaux.

On peut citer la CICTA (Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique) ou l'OPANO (Organisation des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest) dont le but est de proposer des règles de conservation pour une espèce ou pour toutes les espèces d'une région.

Ces organisations régionales de gestion des pêches adoptent en leur sein des recommandations qui s'appliquent alors aux pêcheurs des États membres.

3.3 La coopération soutenue par les programmes européens

Les deux régions de la façade sont notamment, totalement ou en partie, éligibles aux programmes de coopération suivants de l'Union européenne :

- Interreg VI France Wallonie Vlaanderen
- Interreg VA France (Manche) Angleterre
- Interreg Mer du Nord
- Interreg Arc Atlantique
- Interreg Europe du Nord Ouest
- Interreg Europe.

En complément, ou en déclinaison, plusieurs initiatives ambitieuses sont portées conjointement par la France et ses partenaires :

- Le programme Interreg VA France (Manche) Angleterre soutient depuis 2020 le projet PACCo (Promouvoir l'Adaptation aux Changements Côtiers). L'objectif principal de ce projet est de démontrer qu'il est possible de réaliser de l'adaptation au changement climatique de manière préventive dans des zones estuariennes, en travaillant avec tous les acteurs concernés, amenant un ensemble de bénéfices pour les populations de ces zones côtières.
Le projet possède un budget de 25,7 millions d'euros, dont 17,8 millions sont financés par le Fonds Européen de Développement Régional au travers du programme Interreg.
Le principal résultat sera la production d'un modèle transférable destiné à influencer les décideurs politiques aux niveaux national et international et à promouvoir l'adaptation au changement climatique pour d'autres sites.
- Le Conservatoire du Littoral participe au programme Interreg MANABAS.
- Le Cerema participe au programme Interreg « polders - wateringues ».
- Une coopération franco-belge a été mise en place pour la gestion des risques d'inondation continentale à l'échelle du polder. Elle se fait dans le cadre du GECT (Groupement Européen de Coopération Territoriale) West-Vlaanderen / Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale, qui travaille sur quatre axes dont l'eau (les trois autres étant : le territoire, le développement économique, la cohésion sociale et culturelle) et comprend également des mesures de gestion de crise en cas d'inondations (projet européen INTERREG « MAGTEAUX »).

En parallèle, d'autres initiatives ont vu le jour, notamment scientifiques :

Dans le cadre de la Convention internationale d'Espoo (ou Convention EIE) sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE) dans les contextes « transfrontière », l'État français est consulté par les États membres sur des projets d'aménagement ou de planification pouvant avoir un impact sur l'environnement marin à l'échelle de la façade maritime.

Un processus de labellisation Unesco du Geopark Transmanche est en cours, porté conjointement par le Parc Naturel Régional Caps et Marais d'Opale et l'AONB des Kents Downs.

Le projet européen H2020 BLUE4ALL a pour objectif d'étudier les aires marines protégées (AMP) et les autres mesures de conservation efficaces (Other effective area-based conservation measures OECM) à l'échelle européenne en analysant toutes les étapes nécessaires pour conserver avec succès et/ou restaurer la biodiversité par le biais des AMP :

- La désignation (périmètre, éventuelle extension, identification des objectifs de conservation et évaluation de l'état).
- La gestion (identification et mise en œuvre des mesures de conservation et/ou de restauration, y compris l'adaptation au changement climatique).
- La surveillance et l'évaluation de l'état environnemental et écologique.
BLUE4ALL débouchera à terme sur la création d'une plate-forme destinée aux AMP et réseaux d'AMP efficaces, efficaces et résilients à l'échelle européenne afin de répondre aux objectifs de l'Union européenne de restauration de nos écosystèmes marins. 24 partenaires européens (Scientifiques, gestionnaires, associations, établissements publics...) sont impliqués dans ce projet depuis le Monténégro jusqu'à la Suède en passant par l'Italie, la Belgique, l'Allemagne, la Finlande...

Un programme national d'action en faveur du Puffin des Baléares a été mis en place, dont un des volets vise à entraîner les îles anglo-normandes à mettre en place des actions similaires et cohérentes aux actions françaises dans le Golfe normand-breton (OFB).

Différentes actions transfrontalières sont également prévues dans le cadre de la gestion des sites Natura 2000 frontaliers de France et de Belgique :

- Traduction en néerlandais/anglais de documents pédagogiques (sur les enjeux environnementaux : habitats et espèces) pour l'animation des sites Bancs des Flandres destinés aux grands publics français et belge
- Coopération prévue entre associations de biologistes pour les suivis des oiseaux et des mammifères marins entre le Nord de la France (Manche) et la Belgique (Mer du Nord)
- Coopération sur la gestion des sites Bancs des Flandres et Vlaamse Banken entre gestionnaires français et belges.
Une action spécifique (C10) est dédiée aux enjeux transfrontaliers dans le cadre du LIFE MARHA (Marine

Habitats) qui vise les sites Natura 2000 français. Des réunions entre scientifiques ou gestionnaires français et belges ont été réalisées en 2022 pour échanger sur les enjeux et actions de gestion dédiées aux habitats d'intérêt communautaire.

- Des consultations sont organisées vis-à-vis des pays transfrontaliers quand des mesures de gestion de la pêche sont proposées sur des aires marines protégées et qui concernent la pêche étrangère. Dans le cadre de l'évaluation des risques de porter atteinte aux objectifs de conservation, les Belges et Néerlandais ont été invités aux réunions de travail pour définir la gestion des activités de pêche sur les sites Natura 2000 « Bancs des Flandres », « Ridens et dunes hydrauliques du détroit du Pas de Calais » et « Récifs Gris Nez – Blanc Nez ».
- Concernant les îles anglo-normandes, des contacts réguliers avaient été pris avec les autorités et les ONG naturalistes de ces territoires à l'époque de la mission pour la création d'un parc naturel marin sur le Golfe normand breton. Ce projet ayant été suspendu, les relations se sont distendues.

Et enfin, un accord est intervenu début septembre 2023 pour la participation du Royaume-Uni à partir de 2024 aux programmes scientifiques Horizon Europe et Copernicus.