

Quel avenir pour la mer et le littoral en Manche Est – mer du Nord?
Atelier citoyen BOULOGNE-SUR-MER
7 mars 2018

Synthèse

35 participants.
Garant : Marc d'Aubreby.

I/ Quels enjeux prioritaires ?

La séance « gommettes » a donné les résultats suivants :

- **Le bon état écologique des milieux et des écosystèmes marins et littoraux et un littoral attractif** : 24 gommettes.
- **La gestion durable des ressources biologiques marines** : 20 gommettes.
- **L'efficacité et la compétitivité économiques des ports de la façade dans le respect des normes sociales et environnementales** : 18 gommettes.
- La mise en œuvre du Brexit : 15 gommettes.
- Des filières maritimes performantes : 11 gommettes.

Autres enjeux proposés :

- Un tourisme littoral durable, l'habitat et les loisirs : 6 gommettes.
- Connaissance et éducation au milieu : 4 gommettes.

II/ Les contributions des citoyens sur les 3 enjeux prioritaires

(= résultats du WORLD CAFE)

LE BON ETAT ÉCOLOGIQUE DES MILIEUX ET DES ÉCOSYSTÈMES MARINS ET LITTORAUX ET UN LITTORAL ATTRACTIF

Pourquoi ces enjeux sont importants ? Ils sont importants car :

Cet enjeu s'impose à nous, par **les constats que tout le monde fait sur** : le **recul du trait** de côte, les **pollutions** (exemple des boulettes de paraffine sur la côte été 2017), les **déchets laissés** sur la plage et apportés par la mer, les rivières et le vent, la **mauvaise qualité de l'eau** (*il est aberrant de ne pas avoir partout des plages de qualité A et des pavillons bleus*).

Le bon état écologique est directement lié à **la survie de la planète** et donc de l'Homme.

Toute l'économie maritime (dont touristique) repose sur le maintien de la biodiversité qui fait la **capacité nourricière** de la mer et du littoral (ressource économique : pêche, tourisme, énergie), sur la **qualité de vie** qu'ils apportent (dont les paysages : « *l'horizon sans obstacles visuels* »). Mais le maintien de ces services écosystémiques passe par la volonté de **préserver** des espèces et des habitats (*la mer nourricière est à protéger et à gérer*) et d'éviter le "**schisme** entre l'Homme et la Nature".

Quelles synergies/opportunités, difficultés/conflits ?

Difficultés :

Abus des classements de protection (« *mille pages A4 pour faire la liste des classements de sites ou d'espèces protégés* ») et des **contraintes** (« *liberticides* »).

Antagonismes des représentations sociales entre "ceux qui laissent la place propre, voire plus propre qu'à l'arrivée" (« *la mer et la plage ne sont pas des poubelles* »), et ceux qui salissent et laissent

consciemment le nettoyage aux autres.

Trop **d'acteurs dispersés** (*qui fait quoi ?*)

La Manche est le lieu d'une **forte densité d'activité** ; ce qui entraîne plus de conflits d'usage qu'ailleurs

Opportunités :

La mer et le littoral, **c'est l'affaire de tous** (« *les actions d'un secteur ou d'une collectivité impactent automatiquement les autres secteurs et les autres collectivités* »).

Quelles propositions pour bien vivre en 2030?

Eduquer à la vie marine et aux bonnes pratiques (ex Nausicaa, CPIE, manifestations), **sensibiliser** par des campagnes régulières d'information. Développer **l'éco-tourisme** afin que : « *l'Homme se réapproprie la nature* » vs « *l'Homme soit en harmonie avec la nature* ».

Développer les **sciences participatives** et valoriser la **connaissance empirique** du milieu, en associant les acteurs de terrain : veille écologique (ex. détecter des espèces invasives et de la pollution), source de connaissances (ex. acquisition de données pour la directive cadre stratégie pour le milieu marin et les zones marines protégées par le club de plongée boulonnais, mammifères marins par le groupe mammalogique ou Picardie nature, oiseaux par le GON...).

Valoriser les **bonnes pratiques terrestres** (agriculture, industrie, urbanisme) et **maritimes** (pêche, énergies marines renouvelables, granulats, trafic, câbles) et favoriser **le dialogue et la coopération** entre acteurs maritimes et acteurs terrestres.

Réglementer pour être conforme au Bon État Écologique et aux "*objectifs de la Troisième Révolution Industrielle*" et à la transition énergétique (exemple des émissions des navires) mais, il faut d'abord **simplifier** la réglementation, avoir une **administration unique** et **accompagner** financièrement les acteurs.

Élargir le spectre et la durée des **suivis** sur l'impact des activités (« *des sentinelles pour prévenir les pollutions en provenance de la mer ou des rivières* ») et se donner les moyens de **réaction rapide**.

LA GESTION DURABLE DES RESSOURCES BIOLOGIQUES MARINES

Pourquoi ces enjeux sont importants ? Ils sont importants car :

La gestion durable des ressources biologiques exploitées est une **nécessité incontournable** pour garantir l'activité et l'emploi à **long terme**. La protection des espèces (exploitées ou non) est une nécessité, car la disparition d'une espèce est **irréparable**. Notre patrimoine écologique doit être **transmis intact** aux générations futures.

Cet enjeu intègre **les activités terrestres** qui influent directement sur la qualité des eaux littorales et marines (bassins versants), ainsi que toutes les **activités maritimes** (impacts par le bruit, par les émissions de polluants, par les prélèvements directs).

La **meilleure connaissance** des espèces et de leurs habitats (exemples : les frayères, les zones de nourricerie, les zones de marnage) est **un préalable** pour adopter des mesures de gestion durable de la ressource, notamment sur toutes les zones soumises à une **fréquentation importante** (plages, estrans, rochers).

Le maintien des activités prélevant les ressources biologiques ne peut se faire qu'avec **davantage d'éducation** (de tous) et la généralisation **de pratiques** respectueuses de la ressource (y compris la pêche à pied).

Quelles synergies/opportunités, difficultés/conflits ?

Difficultés :

Différences de réglementation entre pays (Brexit) et **contrôles insuffisants** ou pas assez adaptés aux réalités pratiques. **Lourdeur** administrative, **longueur** des procédures d'autorisation

Encore trop de **pratiques non durables** (« le volume pêché reste préféré à la qualité pêchée, sur-exploitation des granulats ayant un impact sur la gestion du trait de côte »).

Le manque d'**espaces disponibles** pour l'aquaculture (estran et pleine eau) et le **manque de décision** pour attribuer des zones maritimes à différentes activités conciliables

Opportunités :

Complémentarités entre activités à rechercher (ex. pêche durable au sein des parcs éoliens ou à leur proximité, s'ils deviennent des réserves halieutiques).

De nombreuses activités marines ou littorales peuvent **contribuer à l'entretien** ou à la surveillance du milieu (« vigies sur des pollutions accidentelles, réduction des espèces envahissantes, nettoyage des déchets »)

Les aquacultures (coquillages ou autres) sont "**largement possibles dans de nombreux endroits**".

Le **centre Nausicaa** est un outil de valorisation de toute la région.

Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?

Définir une vraie **stratégie à long terme** (2030 et au-delà) pour la pêche.

Harmonisation des règles d'exploitation de la ressource avec les pays voisins et augmenter l'efficacité des **contrôles**, proportionnels aux risques d'impact, avec un « **corps unique de garde-côtes** ».

Traçabilité des produits de la pêche, permettant d'associer le consommateur dans sa **responsabilité à choisir** des produits locaux et issus de pêches durables.

Aider les filières à **diversifier** leurs productions et à adopter des techniques **économiques** (en CO2) et **écologiques** (« pas de pêche électrique »).

Gérer **en amont** la qualité de l'eau (dans les bassins versants) et donner plus **de poids aux professionnels de la mer** dans la gouvernance de l'eau (comités de bassins).

Faciliter l'installation de sites d'**aquaculture à terre**, où les conditions d'exploitation sont nettement plus faciles et moins onéreuses qu'en mer.

Augmenter **la communication et l'information scientifique** sur les enjeux et les activités maritimes et littorales.

L'EFFICACITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUES DES PORTS DE LA FAÇADE DANS LE RESPECT DES NORMES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES

Pourquoi l'enjeu est important ? Il est important car :

La façade maritime Manche Est – mer du Nord possède un gros potentiel :

- par sa **position géographique stratégique** mondiale avec notamment une liaison France/Angleterre, et une **porte d'entrée** vers l'Europe du Nord.

- c'est un lieu **d'import et d'export** important. Le **trafic**, déjà dense, semble se "massifier" avec une augmentation du volume des marchandises transportées (compétitivité des ports)

- c'est un **territoire attractif** avec de nombreux emplois et des activités **diversifiées**

- les activités de **plaisance** et du **tourisme** sont en augmentation : les étrangers ont, par exemple, une très bonne image du port de Boulogne-sur-Mer. Leur développement peut contribuer à créer de nombreux **emplois**.

La façade comporte des **pôles économiques** bien établis, mais qui peuvent **être fragilisés** du fait d'une **concurrence forte** de pôles situés plus au nord (Belgique, Pays-Bas) qui captent une grande partie des flux.

La prise en compte de **l'impact environnemental** de ces activités économiques est porteur d'emploi et

de croissance : par exemple, « *les ports peuvent accompagner la **transition énergétique** avec une adaptation de la nature, du volume et de la distribution des produits qu'ils transportent, ainsi qu'une évolution des chaînes logistiques et de transport pour une progression des filières industrielles vers une économie décarbonée et moins consommatrice de ressources naturelles* »).

Quelles synergies/opportunités ? Quelles difficultés conflits ?

Difficultés :

Trop d'acteurs impliqués dans la gouvernance de la façade et qui ne se connaissent pas ou, pire, qui **se font concurrence** (« *il semble exister une certaine concurrence au sein même de la façade, liée à un **manque de coopération**, de concertation et de cohérence* »).

Une façade qui ne capte qu'une partie du **flux maritime** économique, une **grande partie** s'orientant vers la façade étrangère **plus au nord**.

Certaines parties de la façade semblent présenter un **déficit en termes d'infrastructures** de desserte et avec un certain **manque de compétitivité** par rapport à leurs homologues étrangers, en raison de freins pénalisant la performance : fiscalité / coûts et aspects administratifs jugés plus lourds et plus complexes ; infrastructures ne permettant pas d'offrir les mêmes niveaux de service (temps de chargement / déchargement des navires).

Une grande partie de la façade est **sous-équipée** en équipements **de plaisance**, ce qui ne permet pas de proposer une offre ni des services adaptés alors qu'il s'agit d'un vecteur de développement touristique.

Certaines parties du territoire manquent d'attractivité, notamment en raison d'un **taux de chômage** important, ce qui conduit au **départ de nombreux jeunes**. De plus, des offres d'emploi peinent à être satisfaites, en raison d'un **manque de qualification** des candidats pour les emplois proposés – notamment pour ceux nécessitant des qualifications élevées.

Opportunités :

Le développement de **nouvelles infrastructures**, telles que « *la construction du canal Seine-Nord, l'extension du port de Calais « Calais 2015 » et celle du port de commerce de Dunkerque* », vont permettre de renforcer l'attractivité et l'efficacité des infrastructures existantes, et de créer des emplois.

Un développement du **tourisme** qui **s'associe à ces infrastructures** et qui prend de nombreuses formes, tout en **collant à l'identité** du territoire.

Le **Brexit peut être une opportunité** pour la façade, qui pourrait capter une partie du trafic et des vo-

lumes qui se détourneraient du Royaume-Uni, dans le cas où celui-ci ferait face à un alourdissement et à une complexification des procédures (contrôles douaniers notamment).

Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?

Une meilleure **interprétation des textes réglementaires** par les autorités, plus souple, notamment en ce qui concerne les **accès routiers** des ports (risque qui augmente avec le Brexit). Alléger **la fiscalité** et les aspects administratifs, pour réduire l'écart avec les concurrents européens.

Un développement économique des ports "*plus vert*" :

- renforcer la place des ports français, notamment par rapport aux autres ports étrangers en favorisant l'avènement d'une **économie décarbonée** (« *Benchmark avec les régions et les nations voisines, notamment pour réduire les émissions de CO2 des navires surtout quand ils stationnent dans les villes portuaires ; entrer dans la "3^e révolution industrielle"* ») et en faisant du respect des normes environnementales un atout (« *instaurer une taxe pour les importations non respectueuses de l'environnement* »).

- développer le **report modal** par la mise en place de mesures coercitives et incitatives par l'État, et ainsi « *développer les liaisons de grandes dimensions entre les infrastructures littorales et les pôles économiques régionaux intérieurs, en privilégiant dans la mesure du possible des modes alternatifs au transport routier afin de favoriser le respect de l'environnement* ».

- Améliorer la cohérence et la cohésion sur la façade, en revoyant et en améliorant la gouvernance, et en **y incluant la société civile**

Une meilleure compétitivité des ports, en développant une vision stratégique commune pour la façade, favorisant la coopération et la complémentarité des ports.

Réduire la concurrence au sein de la façade : pour les activités économiques, en définissant une spécialisation / une dominante de chaque pôle (pêche, vrac, conteneurs, passagers) ; mais, pour les activités de tourisme, s'« *aupoudrer les équipements tout au long de la façade* ». Favoriser **la plaisance** (sur les Hauts-de-France, « *créer un grand port de plaisance et développer les équipements liés à la plaisance dans les structures existantes* »). Conforter et **renforcer les pôles économiques existants**, « *afin qu'ils ne perdent pas en compétitivité face aux pôles situés plus au nord (Belgique, Pays-Bas), et captent une partie des flux qui aujourd'hui ne s'y arrêtent pas* ».

Associer le plus grand nombre d'acteurs (professionnels, associations, élus, syndicats) pour **trouver les synergies** :

- équilibre entre les différents usages, par exemple la cohabitation d'activités de loisirs avec des activités professionnelles

- permettre les activités, mais rester vigilant par rapport à l'environnement et par rapport à la sécurité, notamment avec le trafic maritime très dense

- la gestion des écluses et les moyens associés vis-à-vis des activités de plaisance

- l'harmonisation des traitements fiscaux, sociaux et sécuritaires, selon les pays

Valoriser **le territoire** et les **savoir-faire** traditionnels (pêche, labels).

Développer les **qualifications** pour pourvoir les emplois.

III/ Les contributions des citoyens sur la vision 2030

La compilation des contributions (post-it) sur "votre vision à 2030" fait apparaître quatre thèmes importants (les titres sont du rédacteur), avec, *en italique*, des exemples cités.

UN ESPACE DE PASSAGE ET DE PARTAGE, ATTRACTIF, INTERNATIONAL et CONTRÔLÉ,

En 2030, les participants envisagent la façade comme un espace de **passage** et de **partage**, géré de façon durable, avec un littoral en harmonie avec son arrière-pays et profitant à un maximum d'activités avec équité : *« un espace de partage, un carrefour entre la terre et la mer; un espace de partage maîtrisé qui profite véritablement à tous dans un esprit d'équité et de relations sociales exemplaires ; une côte davantage en symbiose avec son arrière-pays ».*

Cet espace intègre les **règles** sociales, environnementales et budgétaires **comme une force** *« pour se projeter vers un avenir à inventer plutôt que comme une contrainte qui nous amène à subir notre avenir ; des entreprises (petites entreprises de pêche et autres) qui développent des **modèles exemplaires de relations sociales** ; des conditions plus fluides et plus humaines de passage entre la France et le Royaume-Uni; notre façade est une porte **d'entrée et de sortie** du monde français vers les mondes d'Europe du Nord ; que le respect de l'environnement soit un **atout de communication** de notre façade pour tous les passagers ; créer et développer des zones fonctionnelles halieutiques préservées (zones de nourricerie et reproduction des poissons en mer) pour assurer la pérennité de la pêche ; **sécurité** et **sûreté** dans le détroit ».*

AVEC DES ESPACES PRÉSERVÉS ET MIS EN VALEUR.

En 2030, le bon état écologique s'est amélioré, grâce à la **pédagogie** et à la mise en **valeur d'espaces protégés** : *« un cadre de vie préservé et agréable et une biodiversité préservée; faire de nos aires marines protégées des **zones d'excellence** en termes de bon état écologique des habitats et des espèces; d'innovation en termes de gestion durable des ressources biologiques et d'éducation à l'environnement; que la Manche reste un couloir, une **zone de migration**, pour les oiseaux et les mammifères marins notamment; amplifier la **communication** et la valorisation sur les grands sites (ex: les deux Caps, pour mieux les préserver mais aussi pour la dimension économique); créer des sites de référence (écologiques, valorisation de la biomasse, économie maritime) pour accroître l'attractivité du territoire ».*

La sensibilisation par l'éducation (y compris enseignement supérieur) de tous les acteurs (les résidents, les touristes et les professionnels) met l'accent sur les **ressources** qu'on peut exploiter, mais aussi sur ce qui peut être **mis en valeur** : *« développer l'enseignement supérieur et la recherche sur la mer et le littoral; développer les **formations initiales et continues spécialisées** "mer et littoral"; inclure l'environnement dans l'enseignement (par exemple en créant des modules de **conscientisation** et de prévention à l'école) et en assurant la "**verdiarisation**" [sic] des programmes; sensibilisation du grand **public et des professionnels** sur l'état du milieu et des espèces, sur l'impact des pratiques, avec des **sciences participatives**, pour repositionner l'homme dans son écosystème ».*

DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DURABLES ET EXEMPLAIRES...

Gérer de façon durable, cela veut dire que l'environnement est **une force d'attractivité**, avec l'**utilisation prudente des ressources** et des énergies nouvelles, profitant à un maximum d'activités (maritime, portuaire, énergétique, loisirs) et particulièrement du **tourisme vert** : *« le tourisme est un **atout majeur** car il ne peut se faire que dans le respect de l'environnement : il faut inventer une nouvelle façon de faire du tourisme vert, qui rendra attractif le territoire pour les Français et pour les étrangers ; les enjeux environnementaux, en lien avec les nouvelles technologies, **fondent l'attractivité** économique d'une façade maritime unie; il n'est pas trop tard pour que le littoral français soit un modèle de reconversion énergétique dans le monde; plutôt que de chercher à valoriser les ressources en mer, qui sont rares, il faut **développer les activités sur terre** et laisser la mer la plus préservée possible d'activités d'exploitation de ses ressources ».*

En 2030, les acteurs de l'économie se mobilisent pour anticiper les effets du **changement climatique** et garantir leurs ressources naturelles: « *anticiper les effets du changement climatique (pêche, tourisme, érosion); accélérer la transition bas-carbone de cette zone (cohérence avec Rev3 et la troisième révolution industrielle, à la fois pour l'économie purement maritime et pour les activités de l'hinterland); Un modèle de développement industriel et de mobilité (maritime) propre, sans émission de CO₂ et sans pollution des eaux ; transports maritimes moins polluants (rejets atmosphériques, pollutions accidentelles, carburant notamment); des navires propres sur une mer propre et garder les rivages propres ; engins de pêche professionnelle innovants, moins destructeurs des fonds et plus sélectifs ; développer les énergies marines renouvelables qui sont actuellement sous-exploitées (autres que l'éolien); poursuivre la labellisation d'espèces maritimes (pêche) ; fin de la pollution par les nitrates agricoles ; Pas de prélèvements de sables ou de granulats en mer ; interdire le rejet de sédiments pollués en mer (clapage), quel que soit le niveau de pollution ; pas d'éoliennes en mer (posées) en vue du rivage ».*

...EN RÉINVENTANT UNE GOUVERNANCE CLAIRE ET EFFICACE.

En 2030 la gestion du littoral (et du trait de côte) est **simplifiée, transparente et unifiée** à l'échelle de toute la façade, avec une meilleure cohérence au sein de la façade pour éviter les concurrences inutiles entre acteurs : « *moins de surcouches administratives sur ces sujets mer et littoral ; un acteur unique pour la gestion de la côte !; densifier les activités là où elles sont déjà et préserver les milieux naturels, pour éviter de « miter » l'espace ; optimisation des outils portuaires maritimes et sous-marins en interconnexion ; Transparence des décisions !; Favoriser le développement des infrastructures infra-fluviales pour faire face à l'engorgement des routes ».*

En 2030, cette nouvelle gouvernance de la façade permet et facilite **l'implication plus forte de la société civile** : « *implication plus forte de la société civile et de son expertise pour l'orientation et la décision pour ce qui concerne aussi bien l'économie que l'écologie ».*

Le développement des **activités économiques** est envisagé de **façon très large**, incluant l'enseignement supérieur, les loisirs et la culture, mais prenant en considération la proximité **et l'humain** : « *vision globale avec considérations de proximité ; une gestion intégrée : ne plus réfléchir activité par activité mais par une approche systémique ; intégrer l'humain dans toutes les réflexions ; liberté d'accès à la mer partout (notamment pour la mise à l'eau des bateaux); habitats et urbanisation raisonnées ; une meilleure **planification de l'espace** maritime pour anticiper et éviter les conflits et pour assurer la cohérence et la complémentarité entre les différents pôles économiques ; la rénovation de la **gouvernance des ports** (modernisation, simplification pour faire face à la concurrence mondiale ; un statut unique pour les ports ? ».*

Les acteurs **sont accompagnés** pour faire évoluer leurs pratiques et diversifier les activités : « *faciliter la reconversion des pêcheurs vers l'aquaculture (mytilicole ? conchylicole ?); éviter les conflits d'usage en recherchant l'équilibre entre activités nouvelles et activités traditionnelles ; **Tourisme raisonné** et tourisme raisonnable ! **Stratégie d'accompagnement** des filières professionnelles maritimes vers une gestion durable des ressources biologiques ; la valorisation de la ressource grâce la recherche-développement (exemple : la plateforme expérimentale Aquimer mise en place sur une friche industrielle de Boulogne) ».*

Equipe d'animation : DIRM : Corentin DUMENIL, Damien LEVALLOIS, Xavier DESMOULINS, Marie-Ange ZAK ; DDTM 62/DML : Denis DELCOURT, François NADAUD, Philippe MASSET, Arnaud PERIARD ; CMVRH : Emmanuel DUÉE, Jérémy WIERSCH ; IFREMER : Benoist HITIER; MTES/DML : Nadou CADIC, Olivier LETODÉ. Accueil par: DDTM 62 / Denis DELCOURT et V-P CCI Littoral Hauts de France / Patrice DURAND.