



DOCUMENT STRATEGIQUE DE LA FACADE MANCHE EST – MER DU NORD

Direction interrégionale de la mer
Manche Est – mer du Nord

Atelier thématique de définition des enjeux « Aquaculture » Compte-rendu de la réunion du 3 mai 2017

I. Considérations d'ordre général sur le processus de planification de l'espace maritime.

Les services de la mission de coordination des politiques publiques de la mer et du littoral (MICO) de la direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord (DIRMer MEMNor) rappellent aux acteurs le processus d'élaboration du document stratégique de façade.

Ils exposent ensuite la méthode de définition des enjeux. Celle-ci repose sur l'organisation d'ateliers thématiques couvrant l'ensemble des activités maritimes de la façade. Les enjeux définis au cours de chacun de ces ateliers seront ensuite présentés aux instances de gouvernance en juin au cours d'une séance de la commission permanente et des commissions spécialisées réunies. Les enjeux seront enfin croisés à l'automne à l'occasion de la réunion des instances de gouvernance de la façade.

Avant d'échanger sur la définition des enjeux, il est au préalable laissé la possibilité aux participants à l'atelier thématique de réagir sur les fiches de « l'état des lieux » de la situation de l'existant qui leur ont été transmises :

- Fiche 2.3. La conchyliculture et la pisciculture.
- Fiche 2.4. Les activités de transformation et de commercialisation des produits alimentaires de la mer.
- Fiche 4.3. Les risques sanitaires.

Il est regretté que l'Agence régionale de santé (ARS) des Hauts-de-France n'ait pas été plus impliquée dans la réalisation de la situation de l'existant, notamment dans l'élaboration de la fiche 4.3. relative aux risques sanitaires. Plus largement, cet exemple met en évidence un risque d'asymétrie dans le recueil d'information auprès des administrations des deux régions constitutives de la façade.

De plus, il est également regretté l'absence d'intégration de la doctrine « éviter, réduire, compenser » dans chacune des fiches. Il est estimé que l'on devrait retrouver la définition et les modalités d'application de ce principe pour la plupart des filières.

Une attention est portée à la manière dont le DSF va assurer l'articulation entre les ressorts des deux agences de l'eau présentes dans les limites de la façade : l'agence de l'eau Artois-Picardie et l'agence de l'eau Seine-Normandie. Il est précisé que la recherche de cette cohérence présente une très forte acuité s'agissant de la qualité des eaux.

II. Définition des enjeux pour la filière « aquaculture ».

Les acteurs sont invités à proposer les enjeux qu'ils identifient pour la filière autour des thématiques de qualité de l'eau, d'acquisition de la connaissance, de pilotage des politiques publiques, d'aménagement du territoire, de cohabitation entre activités, de valorisation de filière, de formation professionnelle ou encore d'appariement sur le marché du travail.

La qualité de l'eau et l'acquisition de connaissance

La qualité de l'eau, pour certains des acteurs présents, apparaît comme l'enjeu majeur s'agissant de l'activité conchylicole.

Par ailleurs, le recul du trait de côte constitue un enjeu dans l'Ouest Cotentin.

Un complément est ajouté concernant la qualité de l'eau qui doit aussi être envisagée au regard de la maîtrise des apports, notamment en eau douce. Une mauvaise maîtrise des apports d'eau douce peut être source de mortalité comme dans la baie des Veys par exemple. La qualité de l'eau est une problématique globale qui concerne à la fois la salinité et le contenu de l'eau.

Il est insisté sur l'importance de la richesse nutritive de l'eau.

Un enjeu d'accessibilité sur la connaissance et la donnée est évoqué non seulement sur le plan sanitaire mais aussi sur la ressource trophique. Toute la chaîne de connaissance constitue un enjeu avec la pérennisation de l'accès à la connaissance pour mieux la diffuser. Les carences sont particulièrement fortes sur la chaîne trophique.

De plus, il est confirmé que les besoins d'acquisition de connaissance sont importants et qu'un suivi pérenne dans le temps doit y être associé. Il y a un souhait d'intégration de cette problématique dans une logique de gestion à travers deux volets :

- un volet qui couvrirait l'aspect sanitaire,
- un volet qui serait plus orienté sur la chaîne trophique.

L'objectif serait de permettre l'utilisation de ces données pour des porteurs de projets d'où l'émergence d'un fort enjeu d'accès à ces données.

Il y a une interrogation sur la possibilité d'avoir une gestion plus réactive pour faire face à des périodes de risques importants. Est-il, par exemple, facilement possible de déplacer les poches ? Ainsi, il est indiqué que pour la baie des Veys, il existe un lotissement d'accueil utilisable au cours des périodes de risque de mortalité importante.

En outre, est mis en évidence les importantes difficultés d'accès à l'information sur les mouvements sédimentaires. Il y a donc un certain nombre d'interrogations. Il existe déjà des informations mais faut-il les regrouper pour les rendre accessibles ? En reste-t-on à une information plus ou moins dispersée ? Quelles sont les informations qui existent et comment les diffuser ?

À celles-ci, il est répondu qu'il existe déjà des informations nombreuses s'agissant de l'estran. La vraie problématique est liée à la partie maritime puisque nous ne disposons que d'informations parcellaires au-delà de la bande côtière (1nq). La difficulté principalement tient au fait de savoir comment un milieu marin s'adapte aux pollutions.

Un des acteurs insiste sur l'importance des nutriments apportés par l'eau douce dans la

mesure où la plupart des sites sont localisés à proximité de cours d'eau.

En outre, partant de l'exemple du PNM qui poursuit une démarche de sensibilisation pour faire avancer la connaissance là où elle demeure la plus parcellaire, il est évoqué la nécessaire impulsion de l'État et de ses établissements publics dans ce domaine.

Un enjeu de connaissance tenant à l'évolution des huîtres et des moules sur un temps long est aussi évoqué.

Un enjeu de gestion des réserves en eau de mer est exposé afin de permettre le maintien de la commercialisation en cas de pollutions.

L'enjeu de la nécessaire articulation entre les politiques publiques intervenant sur la qualité de l'eau est mentionné, enjeu majeur s'agissant d'une activité qui en est dépendante commercialement. Cette problématique est étendue au sujet plus large de la politique de l'eau et aux sujets liés à l'assainissement.

De plus, est mis en évidence l'enjeu des risques industriels susceptibles d'avoir des conséquences importantes sur l'activité aquacole.

Un pilotage plus efficace des politiques publiques, notamment sur la frange littorale, apparaît également comme un enjeu important. Il est précisé que le maintien voire le développement d'autres activités, notamment touristiques, considérées comme plus rentables pour la collectivité ne doit pas se faire au détriment de l'aquaculture.

Il est également insisté sur l'enjeu de l'acquisition de connaissance. En effet, il est constaté l'insuffisance des structures pour mener des études de recherche et la faiblesse des organismes publics est déplorée. Il est promu la mise en place d'une véritable politique publique de recherche fondamentale qui participerait notamment à l'enjeu d'une meilleure connaissance des effets cumulés.

Un enjeu de Recherche & Développement couvrant une composante liée au changement climatique auquel est lié un enjeu sur les espèces invasives est évoqué.

Un enjeu dans la cohérence des démarches entreprises sur le littoral telles que les démarches « inter-sage » est vu.

Un enjeu est identifié dans la poursuite de la réflexion déjà engagée sur l'utilisation de matériaux moins impactants pour l'environnement. Selon la même démarche, la réflexion sur l'amélioration des techniques d'élevage doit être poursuivie.

Il est prôné le maintien de friches sur le domaine public maritime afin de limiter la densité des exploitations conchylicoles.

Il est aussi indiqué que les services de l'État sont mobilisés sur ce sujet puisque les profils de vulnérabilité identifient les actions à mettre en œuvre.

Par ailleurs, il est précisé que le schéma des structures intègre déjà des recommandations non seulement sur les friches mais aussi sur le traitement des déchets.

L'aménagement du territoire et la cohabitation entre activités

Un enjeu d'aménagement du territoire en proche côtier est identifié afin d'assurer le maintien de l'activité et son optimisation à court terme. Cela paraît envisageable dans la

mesure où la façade maritime Manche Est – mer du Nord a l'avantage de disposer d'un espace important avec des grands estrans sableux et des massifs dunaires.

Sur ce proche côtier émerge une problématique de cohabitation notamment avec la pêche à pied, notamment de loisir, et le tourisme de manière générale.

Il est indiqué que près de Dunkerque la présence de bancs permet une exploitation pas très éloignée de la côte en se prémunissant contre les principales difficultés de cohabitation.

De plus, on considère qu'il existe un enjeu de coexistence entre l'aquaculture et les cultures marines. Toutefois, il est précisé que cet enjeu n'est pas si fort dès lors que la vision de l'aquaculture a évolué et que celle-ci mène surtout une réflexion à terre.

Un enjeu lié aux effets de la pisciculture marine est aussi identifié.

S'agissant de l'aquaculture en général, il existe un enjeu important d'acceptabilité sociale auprès du grand public.

Est ainsi évoqué la variabilité de l'enjeu liée aux interactions de l'aquaculture avec son milieu. En effet, ce n'est pas une interaction à modèle stable. Par exemple, la mobilité du trait de côte et le changement climatique sont susceptibles de faire évoluer les interactions et c'est un sujet dont il faut se saisir.

De plus, certains acteurs évoquent le souhait de mentionner les enjeux liés aux souches, aux installations des entreprises et à l'enjeu foncier global qui conditionnent les modalités d'accueil du personnel des entreprises aquacoles. Ainsi est développé l'enjeu des souches issues de captages naturels. Pour répondre aux problématiques de mortalité, il convient de développer une action sur les évolutions de pratiques et travail sur l'animal en lui-même. L'idée est de pouvoir conserver des familles résistantes aux mortalités. De même, est identifié un enjeu de domestication de l'espèce.

Cependant, ne sont pas mis en évidence les métiers d'écloserie ou de nurserie. La logique est plutôt celle d'un conservatoire d'animaux pour ne pas trop sélectionner. La préférence va à la définition d'une grosse base de famille.

L'enjeu de l'évolution des pratiques doit passer par le schéma des structures.

Sur l'enjeu de la domanialité, le maillage par rapport aux activités existantes permet d'installer des entreprises. Le fait de garantir l'accès au domaine doit offrir la possibilité de pouvoir être installé près du rivage. L'enjeu du lien terre/mer doit être compris dans les documents d'urbanisme qui doivent accompagner l'accès et le maintien des activités.

Pour ce qui est du domaine public maritime, a été défini la notion de capacité de support. On ne peut plus créer de nouvelles concessions. Les concessions deviennent rares donc cela entraîne des difficultés d'accès en raison de forts coûts, les investissements à réaliser étant par ailleurs extrêmement importants. Pour une personne hors profession, les taux d'amortissements sont très importants et il apparaît difficile de bénéficier de capitaux bancaires. Se pose ainsi un enjeu de diversification dans l'accès à la profession.

La valorisation de la filière

L'importance de la reconnaissance de labels qui doivent assurer la valorisation du produit local par le développement de marques est évoqué. Il est indiqué que cette problématique

concerne prioritairement le marché de l'huître (IGP huître de Normandie). La labellisation permet une diversification de l'offre. Les marchés locaux et la diversification de l'offre se développent.

Cette problématique est proche pour la moule de bouchot en Normandie et en Hauts-de-France. La reconnaissance du produit permet une meilleure valorisation.

En outre, il y a un souhait d'inscrire cet enjeu dans la problématique plus large de la valorisation de l'image de territoires maritimes comme la baie de Somme par exemple.

Certains voient un enjeu du goût par la valorisation du cru.

Cette analyse est poursuivie en indiquant qu'il existe 5 bassins au niveau national mais que la communication dans ce domaine demeure insuffisante.

On voit, par ailleurs, des personnes qui recommencent la vente directe plutôt qu'en grandes et moyennes surfaces.

La formation professionnelle

Il existe déjà des outils de formation au lycée professionnel maritime de Cherbourg et dans d'autres structures de formation. C'est moins le cas dans les Hauts-de-France mais cela se développe progressivement. Le niveau de formation est satisfaisant sur la capacité de production mais perfectible sur la capacité de valorisation des produits, la technique à la vente. La capacité à gérer une entreprise est assez fréquemment imparfaite.

La Normandie a labellisé un campus métiers de la mer. L'enjeu est de mettre en face les métiers et les formations.

Il y a une interrogation sur le fait de savoir s'il y a un enjeu lié à l'apprentissage. Rien ne s'y oppose, mais cela nécessiterait un roulement entre plusieurs entreprises afin que l'apprenti puisse découvrir plusieurs manières d'appréhender le métier.

En outre, la survie d'une formation est possible si celle-ci permet la création ou la reprise d'entreprise à l'issue. L'enjeu est celui du financement de l'accès à la profession. Il doit y avoir une politique en lien avec la profession, le développement des formations devant répondre aux besoins de la filière.

De plus, il y a aussi une interrogation sur la part qui doit être offerte à la formation continue. L'enjeu est qu'elle soit structurée de manière à faciliter la reprise d'étude pour les professionnels qui doivent se libérer du temps au cours de leur activité. Des dispositifs d'accompagnement doivent, ainsi, permettre la réalisation de formations continues alors même que les conchyliculteurs sont actifs.

L'appariement sur le marché du travail

Le constat est fait qu'il manque des salariés formés à l'encadrement intermédiaire.

Certains acteurs regrettent que la formation ne soit pas assez dirigée vers le salariat.

Ainsi, l'un des enjeux est de répondre au besoin important de main-d'œuvre qualifiée. Les entreprises conchylicoles recherchent une hausse de qualification de leurs salariés.

Les groupements d'employeurs constituent un outil à même de répondre à la demande de

travail des entreprises. L'enjeu est de surmonter les limites géographiques (surtout au nord du département) et de saisonnalité (surtout l'été) de ce type de structures.

Ce besoin de main-d'œuvre qualifiée est le même dans la pisciculture mais cela nécessite la présence d'un bassin d'emploi à proximité.

En outre, la complexité des procédures d'instruction est remise en cause pour les fermes aquacoles.

Spatialisation des activités

Il est indiqué qu'il sera nécessaire de réaliser un travail pour remettre à jour la classification qui a été faite à l'origine dans le SRDAM. Toutefois, il est difficile d'envisager les conséquences socio-économiques de l'implantation de nouvelles zones. En effet, une trop grande densification pourrait entraîner des conséquences négatives pour la qualité de l'eau par exemple.

Ainsi, l'enjeu est peut être plus de s'interroger sur les secteurs extérieurs aux zones existantes que de densifier les zones existantes. En outre, la désignation de nouvelles zones peut être un moyen de relocaliser les activités.

Il y a une interrogation concernant la pertinence de la désignation d'une zone à proximité d'Antifer et d'une zone portuaire.

D'une manière générale, les enjeux conchylicoles sont importants sur l'estran mais beaucoup moins au large.

Les éléments suivants ressortent des discussions :

- dans la zone de Malo, l'aquaculture doit faire face à des enjeux touristiques forts,
- à Antifer, la désignation même d'un secteur propice à proximité d'une zone portuaire doit être questionnée,
- dans le sud-ouest de la Manche, le secteur présente une plus grande importance pour la pisciculture que pour les cultures marines.

Liste des participants à l'atelier thématique de définition des enjeux « Aquaculture » :

M. VOGT, Conseil régional de Normandie, président de la commission permanente du Conseil maritime de façade

M. LEPETIT, Conseil départemental de la Manche, vice-président de la commission permanente du Conseil maritime de façade et président du groupe de travail du Document stratégique de façade

Mme BARBIER, France nature environnement et présidente de la commission spécialisée « milieu vivant »

M. MONTASSINE, Confédération française des travailleurs chrétiens et Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins des Hauts-de-France

Mme GANGNERY, Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer

M. BONNET, Aquacaux

M. RICHARD, Synergie mer et littoral

Mme LEPELTIER, Agence régionale de santé de Normandie

M. LACOSTE, Conservatoire du littoral

M. ALLAIN, Armeria / Oceanic Développement

M. MAHEUT, Confédération française démocratique du travail

M. MAINE, Vice-président du Comité régional de conchyliculture Normandie – mer du Nord

M. SAVARY, Comité régional de conchyliculture Normandie – mer du Nord

M. HUBERT, Agence française pour la biodiversité

M. LE ROLLAND, Direction départementale des territoires et de la mer du Calvados

M. LEVALLOIS, Direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord

M. DUMENIL, Direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord

M. LACAES, Direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord

M. SELLAM, Direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord

Mme LE PAPE, Direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord



DOCUMENT STRATEGIQUE DE LA FACADE MANCHE EST – MER DU NORD

*Direction interrégionale de la mer
Manche Est – mer du Nord*

Atelier thématique de définition des enjeux « loisirs-tourisme » Compte-rendu de la réunion du 12 mai 2017

I. Considérations d'ordre général sur le processus de planification de l'espace maritime.

Les services de la mission de coordination des politiques publiques de la mer et du littoral (MICO) de la direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord (DIRMer MEMNor) rappellent aux acteurs le processus d'élaboration du document stratégique de façade.

Ils exposent ensuite la méthode de définition des enjeux. Celle-ci repose sur l'organisation d'ateliers thématiques couvrant l'ensemble des activités maritimes de la façade. Les enjeux définis au cours de chacun de ces ateliers seront ensuite présentés aux instances de gouvernance en juin au cours d'une séance de la commission permanente et des commissions spécialisées réunies. Les enjeux seront enfin croisés à l'automne à l'occasion de la réunion des instances de gouvernance de la façade.

Avant d'échanger sur la définition des enjeux, il est proposé aux participants à l'atelier thématique de réagir sur les fiches de « l'état des lieux » de la situation de l'existant qui leur ont été transmises puis d'explicitier les attentes qu'ils peuvent avoir vis-à-vis du document stratégique de façade.

II. Retour sur l'état des lieux.

Il apparaît que des éléments sont erronés dans l'état des lieux. Pour exemple, en ce qui concerne la voile, le nombre de licenciés n'est pas à jour ; une réflexion doit être portée sur ces chiffres. En effet, le nombre de pratiquants est bien plus important que le nombre de licenciés et le coefficient est de l'ordre d'un facteur dix.

Le descriptif des courses d'ampleur nationale ou internationale qui traversent ou sont organisées sur la façade maritime est à affiner.

En règle générale les données cartographiques doivent être vérifiées.

Le potentiel de développement économique de cette filière est très important, un plan d'envergure devrait être mis en place avec le soutien des collectivités. Les bases économiques pouvant servir à cette action n'apparaissent pas dans la fiche et plus particulièrement en ce qui concerne l'état des lieux de l'industrie nautique ainsi que l'aspect culture nautique (musées, patrimoine).

En effet, les politiques culturelles et touristiques ont une importance capitale pour le développement de cette filière, la fiche devrait faire état d'actions de renforcement du lien culturel et patrimoniale.

Cette fiche « état des lieux » doit faire apparaître que le dynamisme de l'économie « construction navale – industrie nautique » est une résultante des activités proposées sur le littoral et en mer. Les associations sont un socle important de cette filière économique au même titre que les entreprises professionnelles. Il conviendrait de mettre plus en avant les centres de formation qui ont un poids aussi important que les associations ou les structures fédérales.

En termes de cartographie, la fiche devrait caractériser les zones de navigation attachées à chaque port de plaisance, c'est une identité forte des ports et de leur capacité à se développer.

Au paragraphe décrivant l'activité baignade, il pourrait être ajouté des éléments faisant état de la qualité des eaux. De plus, il pourrait être fait référence aux équipements sportifs et notamment des piscines (nécessaire pour le passage des brevets de 50 m avant toute pratique nautique) ; pour cela, il convient de s'appuyer sur le RES (recensement des équipements sportifs), le périmètre des EPCI côtiers devrait être suffisant. Les piscines d'apprentissage temporaire en mer sont des atouts forts pour les écoles de voile.

Les cartes décrivant les hébergements touristiques doivent distinguer les lits marchands et non-marchands, l'ensemble de ces informations est à revoir. Il est conseillé de se rapprocher des données de l'observatoire touristiques et d'Atout France, ces données devraient être considérées comme des références pour l'état des lieux qui permettent de mettre en avant le poids économique des loisirs et du tourisme sur la façade.

Il convient également de reprendre les chiffres économiques du fait que, les fédérations portent et sont à la base des économies maritimes de cette filière.

III. Définition des enjeux pour la filière « loisirs- tourisme ».

La qualité de l'offre « littoral » au sens large constitue un enjeu transversal fort. En effet, dans un contexte fortement concurrentiel, la qualité de l'encadrement des activités littorales, des aménagements publics ou encore de l'environnement constitue un facteur déterminant pour attirer, rester et fidéliser la clientèle sur une destination.

Économie

Formation

La formation des professionnels de cette filière est un enjeu qui doit être accompagné par la promotion des écoles et des centres de formation.

Les formations « sécurité » dans le domaine nautique sont prégnantes à la fois en amont avec l'obligation de détention du brevet « savoir nager » mais également en aval au cours des formations spécifiques et continues qui doivent permettre d'acquérir les bons gestes de sécurité.

En règle générale, ces formations débouchent sur des emplois non délocalisables et d'une importance majeure sur la façade.

Activités

La plaisance reste un enjeu fort qui dynamise l'ensemble des ports de la façade.

Néanmoins, l'offre nautique doit être attentive aux évolutions sociétales, la société est maintenant tournée vers la multi-activité. En conséquence, le nautisme doit s'associer aux autres offres sur le littoral et en rétro-littoral, l'activité nautique seule ne peut plus attirer les touristes, l'offre doit être variée. Cette multitude d'offres doit permettre de développer les territoires de la façade sur les aspects loisirs-tourisme en faisant découvrir le littoral sous divers aspects tels que les randonnées pédestres à la découverte de l'estran, l'environnement marin avec des guides mais aussi à vélo dont un des atouts est la voie *Eurovélo*. C'est la notion de station « sports de nature » qui permet d'élargir l'offre touristique qui porte l'identité d'un territoire.

Sans faire l'exhaustivité de l'ensemble des activités, il ressort que les offres de promenade en mer, de pratiques collectives de navigation sont appréciées et attendues.

Les épreuves médiatiques de courses à la voile (Figaro, Normandie channels race, tour de France à la voile...) participent à la reconnaissance, à la communication de la façade. Ces actions doivent également concourir à encourager les jeunes générations vers le monde maritime.

Dans la continuité de cette évolution sociétale, il est soulevé que l'économie de partage touche maintenant le secteur nautique : à la fois la plaisance mais aussi les activités sportives, sans pour autant avoir encore surpassé l'usage traditionnel des navires de plaisance qui reste un enjeu (croisière à la voile, pêche-promenade...).

De plus, on observe une grande modification des pratiques maritimes qui s'exerçaient avant tout au large et qui maintenant s'exercent sur la côte voire en proche côtier tout en glissant vers des activités de sports de glisse.

Ces nouveaux modes de consommation obligent à globaliser l'offre touristique, elle se doit d'être accompagnée et soutenue puisque souvent ces différentes activités maritimes littorales ou rétro-littorales peuvent être déficitaires individuellement. Néanmoins, elles conduisent à l'attractivité du territoire et de ce fait à la diversité des offres proposées ce qui est un enjeu qui dynamise le territoire.

Le tourisme industriel est une offre montante qui mérite d'être confortée.

L'activité de grande croisière se développe sur la façade, l'enjeu touristique est fort puisque les croisiéristes sont principalement des étrangers. Cette activité contribue fortement au rayonnement de la façade et des territoires.

La pêche à pied ou embarquée sont des activités très pratiquées, elles peuvent parfois entrer en conflit avec les activités professionnelles.

La gestion de la ressource halieutique est reconnue par les plaisanciers, les quotas sont vus de façon positive. De plus, les réserves peuvent se mettre en place sous réserve de bonne consultation permettant de définir des méthodes de gestion acceptées par la majorité.

La chasse maritime et littorale est à l'instar de la chasse terrestre un secteur d'activité avec un poids économique fort.

Il convient de noter que les conflits d'activité existent, par exemple : la chasse sous-marine peut être à risque du fait d'un déficit complet de connaissance de certains usagers qui ne reconnaissent pas toujours les bouées de la chasse.

Hébergement

La façade littorale dispose d'une offre en hébergements touristiques en nombre et en diversité très intéressante qu'il faut, a minima, maintenir voire conforter. En effet, le littoral est particulièrement attractif et indispensable pour favoriser le développement touristique en rétro-littoral qui, en proposant une offre en complémentarité, permet de satisfaire les attentes des clientèles touristiques.

FONCIER

Il est nécessaire de maîtriser le foncier en lien avec les risques liés à la gestion du trait de côte.

L'accès au foncier est nécessaire à cette filière mais des freins importants existent à savoir : des freins administratifs, environnementaux, alors même que des opportunités existent et notamment le ré-emploi de friches portuaires dans les ports de commerces. Ces opportunités devaient répondre aux besoins soit pour prendre en compte des demandes de construction, extension des ports de plaisance ; soit pour aménager des bassins aux nouvelles pratiques. Ces demandes peuvent être très disparates sur la façade en fonction du territoire, des plans d'eau,

Le développement de cette filière peut être contrarié par l'urbanisme littoral alors même que le territoire peut avoir une empreinte maritime forte.

Structures

Les ports sont des enjeux forts pour le nautisme que ce soit les ports d'échouages ou les ports à sec. Néanmoins, les ports à sec devront développer une fluidité d'utilisation pour conforter leur place, l'étude de la FIN sur ce point doit être prise en compte.

Les nouvelles normes de construction ou d'aménagement des ports doivent être appliquées au plus vite, les ports équipés pour répondre à l'accès des personnes à mobilité réduite sont attendus.

Comme pour tous les secteurs, les structures et équipements valorisent les territoires, les piscines, la mise à disposition de matériels nautiques, de navires via le partage ou la location sont des atouts.

Néanmoins, il est souligné que certaines structures existantes nécessitent d'être rénovées ou adaptées aux nouvelles attentes pour s'ouvrir à une clientèle plus large. Elles doivent correspondre à la demande locale mais également aux exigences du tourisme. De ce fait, des services complémentaires doivent être associés, il convient de faciliter l'accès aux activités, toutes contraintes étant un frein. Pour exemple, les écoles de voiles ne doivent pas seulement offrir des stages, des cours à l'année mais également une consommation immédiate de quelques heures aux personnes de passage. Il ressort des débats que le mode de gestion de ces structures doit évoluer pour les rendre rentables et disponibles toute l'année, cela rejoint ce qui a été développé dans le paragraphe « activité ».

Une autre voie de développement et d'élargissement de certaines structures est le marché de services aux entreprises tels que le développement de séminaires d'entreprises ou de CE mais ce sont des secteurs où la demande de service est forte (organisation du voyage, voire restauration), l'activité seule ne peut être vendue.

Les acteurs regrettent que l'axe Seine ne propose pas plus de possibilités touristiques ou de plaisance. Le problème majeur vient du fait que la Seine n'est pas équipée d'une zone intermédiaire d'arrêt (ports de plaisance). Ce territoire n'est développé qu'avec un objectif industriel, tourné vers les grands ports.

Espace

L'accès à l'espace maritime reste l'attente de tous les usagers de la mer et du littoral. La notion d'espace libre est l'idée majeure que l'on se fait de la mer. Néanmoins, sur le littoral, cet « espace libre » n'est plus réellement disponible, il est sous la responsabilité des maires qui ne disposent pas toujours de l'ensemble des outils réglementaires adaptés à la pratique des activités et des situations de conflits qui peuvent en découler. Des guides réglementaires à l'usage des maires pourraient répondre aux problèmes rencontrés sur ces espaces.

Il faut pouvoir conserver l'accès à la mer pour la pratique de la pêche embarquée de plaisance.

Risques

L'évolution du trait de côte en lien avec les évolutions climatiques est une donnée qui est déjà prise en compte par les professionnels du secteur que ce soit pour l'accueil touristique ou la pratique des activités nautiques. Il est notamment admis que des campings seront affectés par ces évolutions, que les submersions marines auront un impact sur l'ensemble des filières (loisirs nautiques et tourisme).

La sécurité des personnes est un enjeu pour l'attractivité des territoires.

Sur la thématique plaisance, il est fait remarquer que des campagnes de formation, prévention sur l'activité paddle semblent nécessaires.

L'activité de plaisance a toujours été pratiquée soit encadrée, soit librement et ce schéma fonctionne bien. Néanmoins, les permis bateaux restent nécessaires mais ne sont pas forcément suffisants puisque le « coaching » fait son entrée dans le maritime et semble attirer. La formation sous l'angle « activité de loisir » est à conforter.

Culturel

Il est observé que la plaisance porte de nos jours une grande part de la culture maritime. L'école devrait dès le plus jeune âge participer à la perpétuation de cette culture maritime (navigation, aspect sécurité, développement durable, comportement de bon marin, nettoyage des plages, ...). La façade doit accompagner l'émergence de personnalités fortes, telles que des sportifs ou des représentants de filières maritimes, qui pourront relayer cette culture maritime. En ce qui concerne les sportifs, ce sont les structures fédérales ou associatives bien implantées, adaptées et soutenues par les pouvoirs publics

qui permettront cette émergence. Cette culture doit s'appuyer plus fortement sur le patrimoine maritime, sa valorisation est nécessaire.

Les populations côtières ont une appétence forte pour la pêche, que ce soit la pêche à pied ou la pêche embarquée, ces activités concourent à la connaissance du milieu marin qui au travers de cet aspect loisir/plaisir permet de faire naître des vocations professionnelles.

Une des évolutions culturelles à noter est le fait que nous sommes passés d'un métier de marin à un métier de consommateur de la mer (loisir).

Cette évolution des mentalités, cette évolution sociologique est confirmée avec des indicateurs tels que l'âge moyen des propriétaires de navire qui est de 62 ans.

Malgré tout, le tourisme maritime et littoral reste fort sur la façade et notamment sur l'aspect mémoire même si l'offre doit être complétée, globalisée. Le classement UNESCO des plages du débarquement peut être un phénomène d'augmentation de la fréquentation touristique.

Les savoir-faire ancestraux sont des éléments d'attractivité à valoriser.

Un bémol est apporté par les acteurs, il concerne l'encadrement administratif lourd qui entoure les manifestations culturelles ou sportives. Cet encadrement est une contrainte forte à la fois due à une pression administrative de déclaration qui est renforcée par un volet environnemental conséquent, ces contraintes sont des freins aux bonnes initiatives. Pourtant ces manifestations qu'elles soient portuaires, littorales ou maritimes sont très appréciées du public et portent haut l'image et la culture maritime.

Environnement

Comme pour tous les secteurs, la gestion des déchets est primordiale ; mais en ce qui concerne le tourisme, cette thématique est regardée de très près et est prépondérante plus particulièrement pour les touristes provenant du nord de l'Europe. Les traces visibles de pollution ne sont pas acceptées telles que les algues vertes. Les activités maritimes sont également très concernées par cette gestion des déchets, le milieu maritime dispose de nos jours d'une forte connotation environnementale, c'est un milieu considéré comme fragile dont les usagers ont conscience. La qualité des eaux et notamment des eaux de baignade est attendue. L'offre nautique doit être attentive aux attentes de la clientèle qui cherche un environnement sain et diversifié.

L'économie de partage telle que développée ci-dessus se trouve confortée par cette prise de conscience environnementale, cette économie de partage est considérée comme limitant l'impact des activités sur le milieu.

Les plaisanciers étrangers sont également très attentifs aux ports propres, à la notion de pavillon bleu.

En conclusion le milieu doit être respecté par le consommateur mais également par les marins.

Liste des participants à l'atelier thématique de définition des enjeux « Loisirs - Tourisme » :

M. VOGT, Conseiller régional de Normandie, président de la commission permanente du Conseil maritime de façade

M. LEPETIT, Conseil départemental de la Manche, vice-président de la commission permanente du Conseil maritime de façade et président du groupe de travail du Document stratégique de façade

M. CHANDAVOINE, Direction régionale de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale Normandie

Mme DOUCHET, Conseil régional des Hauts-de-France

M. ADAM, Ligue de voile de Normandie

M. LEGOFF, Ligue de voile de Normandie

M. WIDEHEM, Fédération française des ports de plaisance

M. BENBASSA, Fédération française d'études et de sports sous-marins dept 76

Mme DROUET, Direction régionale des entreprises, de la concurrence, du travail et de l'emploi de Normandie

M. LEVALLOIS, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

Mme LE PAPE, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord



DOCUMENT STRATEGIQUE DE LA FACADE MANCHE EST – MER DU NORD

Direction interrégionale de la mer
Manche Est – mer du Nord

Atelier thématique de définition des enjeux « Dragages / Ports » Compte-rendu de la réunion du 17 mai 2017

I. Considérations d'ordre général sur le processus de planification de l'espace maritime.

Les services de la mission de coordination des politiques publiques de la mer et du littoral (MICO) de la direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord (DIRMer MEMNor) rappellent aux acteurs le processus d'élaboration du document stratégique de façade.

Ils exposent ensuite la méthode de définition des enjeux. Celle-ci repose sur l'organisation d'ateliers thématiques couvrant l'ensemble des activités maritimes de la façade. Les enjeux définis au cours de chacun de ces ateliers seront ensuite présentés aux instances de gouvernance en juin au cours d'une séance de la commission permanente et des commissions spécialisées réunies. Les enjeux seront enfin croisés à l'automne à l'occasion de la réunion des instances de gouvernance de la façade.

Il est précisé aux participants qu'ils sont libres de réagir sur les fiches de l'état des lieux de la situation de l'existant qui leur ont été transmises en amont de la réunion :

- Fiche 2.8. L'extraction des granulats marins.
- Fiche 2.12. Les travaux maritimes.

Les participants à l'atelier thématique sont invités à proposer successivement les enjeux qu'ils identifient pour la filière « granulats » puis pour la filière « dragage / ports ».

II. Définition des enjeux pour la filière « dragage / ports ».

Il est constaté que l'on trouve des chiffres différents sur les dragages selon l'origine de la statistique, il est rappelé que tous les ports transmettent leur base de données. Le système est bien fiabilisé. Les différences qui peuvent apparaître tiennent au fait que l'on ne comptabilise pas nécessairement la même chose.

Un enjeu de gestion est associé aux dragages.

Une précision est apportée concernant la gestion des sédiments de dragage couvrant différentes modalités possibles : la commercialisation, l'immersion et le recyclage des matériaux.

Un enjeu est vu dans la gestion durable des sédiments. Plus on s'éloigne du port et plus on a des coûts. Le choix du site d'immersion est, par conséquent, un enjeu important.

La gestion des sédiments induit la problématique de leur valorisation. On a, là encore, des questions importantes liées aux coûts qui tiennent à l'émergence d'une filière de valorisation et la possibilité d'utiliser les sédiments. La réglementation « déchets » n'est pas évidente. Un certain nombre de contraintes est demandé. Il faudrait une approche spécifique sur ces problématiques. C'est un sujet complexe en termes de traçabilité, de réglementation. Un travail doit, par ailleurs, être conduit sur les composantes matériaux bruts et mélanges.

Ainsi, le GPMR estime que 200 000 m³ de sédiments sont valorisables sur les 4,5 M m³ dragués dans le port. De plus, il est expliqué qu'un enjeu important est attaché à la qualité des sédiments. Le port étant localisé à l'exutoire d'un bassin, il n'a pas de pouvoir pour agir à la source. La problématique tient au fait que c'est l'acteur *in fine* qui gère les sédiments.

En outre, les ports, tout particulièrement ceux situés le plus en aval des bassins versants, sont le support de la pollution diffuse de tous les acteurs amont.

Pour le GPMD, l'immersion demeure la première destination des sédiments puis la réutilisation de sable par rechargement de plage notamment. La valorisation des sédiments par leur commercialisation ne représente que 50 000 m³ soit 1 % du total dragué.

Par ailleurs, est souligné le fait que la mise à terre systématique de sédiments constituerait une privation de nutriments pour le milieu. De même, l'importance de l'utilisation de sédiments dans la gestion du trait de côte est rappelée.

Il y a confirmation du fait que le retrait de sédiments n'est pas sans incidence sur les milieux. Ce qui jusqu'ici a été mis en œuvre était une fausse évidence : les utiliser pour recharger des plages. Il faut coupler cet usage avec la réflexion sur le trait de côte. Les interventions sur le trait de côte sont à mieux étudier au regard des effets qu'elles peuvent avoir.

Sur la valorisation, si on se concentre sur les sédiments non immergeables, ces derniers présentent une certaine toxicité. Les contraintes de traitement qui y sont associées rendent leur valorisation très énergivore.

En outre, il est expliqué que quand il y a un clapage, il y a une accumulation. C'est plus la partie sableuse que la partie fine qui repart dans le milieu. Or, cette partie est jugée peu exploitable. Il y a donc une interrogation sur le fait de savoir s'il y a une technique qui permettrait de séparer les parties sableuse et limoneuse. Ainsi, il est indiqué que le sable n'a pas vocation à être totalement séparé du limon. Le sable peut aussi rester dans le milieu.

Une volonté de distinction est faite entre les travaux et les dragages d'entretien. Il faut imposer des rejets moindres dans le cadre de la réalisation de travaux. L'enjeu est alors la valorisation des sédiments issus des travaux et plus largement celui d'une meilleure anticipation de la destination des sédiments.

L'importance de la distance est rappelée entre les lieux de dragage et d'immersion pour les navires en raison des coûts.

Il est précisé que sur les surfaces disponibles, en estuaire de Seine et baie de Seine orientale sont larges, la zone est particulièrement importante pour le renouvellement des stocks de pêche.

L'idée d'un plan de clapage avec mise en jachère pour pouvoir travailler sur l'aspect biologique est émise. Il doit y avoir une démarche d'amélioration des pratiques avec baisse des côtes.

Il est rappelé que le port dispose d'un plan de gestion du trait de côte, d'un plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage ; et l'importance de la Recherche & Développement est rappelé dans ce domaine. Ensuite, est rappelé également la complexité de l'instruction pour des produits d'immersion.

Enfin, il y a une prise de conscience du risque environnemental et sanitaire.

Certains des acteurs présents estiment que de ce débat, il ressort un enjeu de gouvernance locale lié au littoral.

Il est mis en avant le fait que la problématique ne se pose pas à la même échelle pour les ports qui ne sont pas dans les estuaires. Un travail a été réalisé avec l'école des mines de Douai et *Sédimatériaux* pour travailler sur la valorisation. La grande difficulté repose dans la capacité à définir des filières indépendantes. Ainsi, le principal obstacle à l'émergence de filières tient au fait que l'on a des sédiments qui ont une granulométrie très différente d'un port à l'autre. De plus, vu les quantités valorisées, les filières seraient trop petites pour être rentables.

À cela, il faut ajouter que le gros enjeu est celui de la filière lorsqu'on met le sédiment à terre. Il y a toute une filière économique à créer. Il y a un blocage sur l'aspect opérationnel et un enjeu sur le statut juridique du déchet. Toute la filière économique est à développer, prioritairement sur les techniques routières et les matériaux de construction.

Certains acteurs estiment donc que l'on devrait envisager ce qui se fait en Belgique afin de s'en inspirer.

Un rappel est fait concernant le fait que les aspects de filière sont plutôt traités au niveau national.

Toute la démarche est celle qui consiste à faire en sorte que les sédiments ne soient pas pollués. On a une voie de solution et de réflexion sur les problèmes de sédiments. Plus généralement, la qualité de l'eau est indissociable de celle des sédiments.

Par exemple, le port de Rouen met à terre des sédiments qui sont immergeables.

Il a été initié une démarche de valorisation avec les carrières pour des matériaux assez grossiers.

Pour la partie limon et vase, on est plutôt dans le remblaiement de ballastières. Pour ces sédiments, on travaille à les mélanger avec des cendres pour avoir un produit nouveau et une nouvelle filière. La réglementation doit permettre de favoriser la valorisation et la création de nouvelles filières.

Il est possible d'envisager que les carrières doivent pouvoir devenir un exutoire. Cela met en évidence le sujet de l'adaptation de la réglementation pour d'une part, encourager le développement de nouvelles filières et d'autres part, faciliter par exemple le remblaiement de carrières lorsqu'on a des sédiments d'eau douce.

Un certain nombre de projets ont pu voir le jour dans le cadre de la valorisation des sédiments comme la création d'une route par exemple. En outre, des galets qui étaient dragués à l'intérieur du port sont désormais utilisés pour du rechargement de plage plutôt que de les claper.

Les ports locaux connaissent aussi cette problématique de réglementations qui sont susceptibles d'empêcher le maintien de certaines activités.

Il est insisté sur l'importance que revêt la nature des sédiments qui ne peuvent pas toujours être mélangés.

Par ailleurs, les acteurs ne sont pas opposés à la réflexion sur une mutualisation de sites de clapage tout en mettant en garde contre la problématique de la distance du lieu de clapage par rapport au lieu de dragage.

Un des acteurs s'interroge sur le fait de savoir si la durée de sédimentation n'est pas un enjeu en soi. De même, il se demande également si l'on ne peut pas imaginer des installations de dragage continu.

Au-delà de la capacité de valorisation, l'acceptabilité des dépôts à terre est très incertaine. Il convient de poursuivre la réflexion sur l'immersion dans un cadre impactant faiblement l'environnement avec moins de dépôt à terre si l'on n'est pas capable de le valoriser.

Une autre problématique tient au fait de pouvoir travailler tout au long de l'année ainsi que jour et nuit.

Il est insisté sur la synergie qu'il faudrait développer entre les extractions de granulats et les clapages de sédiments. Les sites d'extraction pourraient ainsi servir de sites de clapage.

Liste des participants à l'atelier thématique de définition des enjeux « Granulats / Dragages / Ports » :

M. VOGT, Conseil régional de Normandie, président de la commission permanente du Conseil maritime de façade

Mme PAPORE, Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction et présidente de la commission spécialisée « ressources non biologiques »

Mme REMAUD, Agence française pour la biodiversité

M. DECORY, Conseil régional des Hauts-de-France

Mme BARBIER, France nature environnement

M. LEGE, Université de Nantes

M. GREGOIRE, Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD)

Mme SAMSON, Grand Port Maritime de Rouen (GPMR)

Mme VOGEL, Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer

M. VIGNEAU, Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer

M. MAHEUT, Confédération française démocratique du travail

Mme FOUCHAULT, Syndicat mixte du port de Dieppe

M. LEVALLOIS, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

M. DUMENIL, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

Mme Le PAPE, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord



DOCUMENT STRATEGIQUE DE LA FACADE MANCHE EST – MER DU NORD

Direction interrégionale de la mer
Manche Est – mer du Nord

Atelier thématique de définition des enjeux « Granulats / Ports » Compte-rendu de la réunion du 17 mai 2017

I. Considérations d'ordre général sur le processus de planification de l'espace maritime.

Les services de la mission de coordination des politiques publiques de la mer et du littoral (MICO) de la direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord (DIRMer MEMNor) rappellent aux acteurs le processus d'élaboration du document stratégique de façade.

Ils exposent ensuite la méthode de définition des enjeux. Celle-ci repose sur l'organisation d'ateliers thématiques couvrant l'ensemble des activités maritimes de la façade. Les enjeux définis au cours de chacun de ces ateliers seront ensuite présentés aux instances de gouvernance en juin au cours d'une séance de la commission permanente et des commissions spécialisées réunies. Les enjeux seront enfin croisés à l'automne à l'occasion de la réunion des instances de gouvernance de la façade.

Il est précisé aux participants qu'ils sont libres de réagir sur les fiches de l'état des lieux de la situation de l'existant qui leur ont été transmises en amont de la réunion :

- Fiche 2.8. L'extraction des granulats marins.
- Fiche 2.12. Les travaux maritimes.

Les participants à l'atelier thématique sont invités à proposer successivement les enjeux qu'ils identifient pour la filière « granulats » puis pour la filière « dragage / ports ».

II. Définition des enjeux pour la filière « granulats ».

Les acteurs insistent sur la différence des enjeux entre granulats et dragages même si des synergies sont possibles entre ces deux thématiques. Il est ainsi évoqué l'enjeu de la promotion des moyens d'une coactivité. Pour cela, est décrite une vision du DSF au-delà de la structuration de la filière elle-même. Ce document doit être un moyen de promouvoir les conditions d'une coactivité de l'exploitation des granulats avec les autres usages. Par exemple, s'agissant des interactions avec la pêche, pour les arts dormants il faut prévoir que les pêcheurs les retirent tandis que pour les autres pratiques de pêche, il convient de limiter l'accès à la zone lorsque le navire extracteur est présent.

Le retour d'expérience dont on peut bénéficier depuis 40 ans, est déjà important. On constate que l'on a une activité de pêche qui arrive à cohabiter. Toutefois, il y a de sérieuses inquiétudes quant à l'éventuelle désignation de zones prioritaires. Il y aura

effectivement des activités qui ne pourront pas se pratiquer au même endroit, mais hormis l'éolien, on pourra la plupart du temps trouver un moyen de coexistence ou de synergie.

L'enjeu de la contribution à l'amélioration et au partage des connaissances scientifiques est lui aussi évoqué. En effet, depuis les années 1990, a été mis en place le Groupement d'intérêt scientifique de Suivi des impacts de l'extraction des granulats marins (GIS SIEGMA). Deux ateliers ont été menés dans ce cadre : l'un sur Dieppe et l'autre en baie de Seine. L'un comme l'autre ont fourni de riches enseignements au regard de l'impact de l'activité sur l'environnement et sur les modalités d'exploitation permettant de limiter ou de réduire les impacts. De plus, une réflexion est en cours pour la mise en place d'un GIS 3 qui couvrirait les activités en général et plus seulement les granulats.

L'idée est d'essayer de comprendre les impacts cumulés sur la façade. Les participants seront des volontaires. Dans l'idéal, devront participer la pêche, les ports, les éoliens et les granulats, voire le trafic maritime. L'idée sera d'élargir au maximum la composition du groupement et d'initier, dans ce cadre, une réflexion sur les impacts cumulés. Ce travail participera nécessairement de l'enjeu d'acceptabilité sociétale.

Un des acteurs demande des précisions sur le périmètre envisagé pour ce groupe de travail. En réponse, il lui est indiqué que l'échelle retenue sera celle de la façade maritime.

De plus, une précision vient souligner le fait que le CMF a les mêmes ambitions. Il faudrait donc selon certains cas avoir cette réflexion au sein du CMF pour éviter la multiplication de projets proches par différentes instances ou structures.

Il y a une autre interrogation concernant les scientifiques membres du GIS ; il est répondu qu'il s'agit de chercheurs des universités de Rouen et du Havre ainsi que de l'IFREMER.

Un des acteurs voit un lien utile à faire entre ce projet et le GIP Seine-Aval.

Une nouvelle interrogation porte sur le calendrier envisagé. Il est ainsi précisé que ce GIS 3 pourra être lancé assez rapidement afin de répondre le plus vite possible aux besoins sur les modalités de prise en compte des effets cumulés.

De plus, il est précisé que le GIS ne pourra pas être piloté au sein du CMF. Il est donc nécessaire de bien faire la différence entre les activités scientifiques et le rôle du CMF. Toutefois, certains estiment que les sujets scientifiques traités dans le GIS doivent faire l'objet d'un suivi dans le cadre du CMF. Ce dernier doit permettre d'obtenir le consensus sur un certain nombre d'enjeux.

Par ailleurs, il est rappelé que dans le cadre du Plan d'action pour le milieu marin (PAMM), un groupe de travail consacré à la prise en compte des effets cumulés a été constitué au niveau national. Il conviendrait de s'appuyer sur ces éléments méthodologiques pour aborder la thématique des effets cumulés. Cependant, il est précisé que ce groupe de travail est très documentaire. L'objet du GIS est différent puisqu'il cherche à comprendre comment fonctionne le milieu et à voir si les interactions sont acceptables.

Il est précisé, par ailleurs, que l'objet du GIS, essentiellement scientifique, n'est absolument pas de faire prendre des décisions qui s'imposeraient au DSF.

Il est insisté sur le fait que le CMF devrait participer à ces travaux dans un cadre plus large. En revanche, certains acteurs ne souhaitent pas mélanger le GIS et le CMF.

Le GIS permet de réaliser des études novatrices qui n'ont pas été réalisées auparavant. L'objet du CMF, en revanche, est tout autre.

Ainsi, la véritable plus-value du GIS est de mettre tout le monde autour de la table à voix

égales sans qu'il y ait trop de participants ce qui impacterait la qualité des travaux.

En outre, se développe l'idée selon laquelle le CMF devrait avoir la possibilité de développer ses propres indicateurs. Mais des contraintes matérielles attachées à ce projet peuvent être développées. Il faudra établir un budget et déterminer qui participera. Les fonds FEDER pourraient, par exemple, être sollicités.

Il est mis en avant le fait que l'intérêt par rapport à la démarche scientifique ou technique est de travailler sur les pressions, les impacts cumulés. Il y a, en effet, une difficulté majeure d'optimiser les effets cumulés. Certains des acteurs sont très favorables à la démarche qui est entreprise. Ce débat est intéressant dans le cadre des données d'entrée qui peuvent abonder le CMF. Cela doit pouvoir permettre un aménagement plus durable, les effets cumulés étant un problème récurrent qu'il convient de mieux prendre en compte. De plus, pour certains, prendre en compte les pressions, ce n'est pas antagonique avec la prise en compte des activités économiques. Il faut chercher à promouvoir quelque chose de durable.

Sur la gouvernance, une bonne partie des apports de connaissances sur les milieux marins résulte des porteurs de projets. Les lacunes de la recherche publique sont mises en évidence. Le PAMM a eu l'intérêt de faire apparaître les domaines sur lesquels il faut développer les connaissances. Se pose la question de savoir comment amorcer une réflexion sur l'articulation des apports des différentes instances. Le souhait est émis d'une recherche moins orientée sur les activités et plus sur la chaîne trophique. Plus généralement, les porteurs de projet ne doivent pas être les seuls à apporter des connaissances. De même, il est précisé que les démarches d'acquisition de connaissance doivent être conduites dans un souci d'intérêt général ; mais que la recherche travaille essentiellement sur des fonds publics.

Par ailleurs, il est précisé que dès les premières relectures des projets sur le PAMM, les carences ont été mises en évidence. On a des connaissances disponibles ignorées notamment sur la chimie, les sédiments. La difficulté est la synergie et l'assemblage. Pour le PAMM, on cherchait un tas d'acteurs du territoire. Le GIS est bien une contribution parmi différentes contributions.

Il est rappelé que l'acquisition de connaissances est un enjeu qui va au-delà des ports et des granulats. Jusqu'à présent, les travaux des ateliers du GIS n'étaient connus que dans un petit cadre. Il y a, par ailleurs, un enjeu fort de recensement de ce qui existe comme données. L'UNICEM dispose de plus de 40 ans de données. Il faudra avoir une action sur le recensement et la diffusion de données.

De plus, un chantier de collecte des données est en cours de mise en œuvre au niveau national et devrait bientôt être effectif. Il doit aboutir à un système d'information sur le milieu marin (SIMM) permettant de bancariser les données du Programme de Surveillance.

Les principaux enjeux liés à la structuration de la filière sont décrits. Il s'agit tout d'abord de maintenir les capacités d'extraction autorisées actuellement et de prévoir les renouvellements à terme.

Il convient de faire preuve d'une particulière vigilance sur la réglementation et les contraintes réglementaires qui peuvent grever l'activité à terme. Exemple : nouvelle redevance sur l'exploitation des granulats marins.

Il est précisé que l'extraction de granulats est une activité fragile économiquement. Des

groupements d'entreprises ont été mis en place pour rationaliser les suivis et les frais d'exploitation. Le moindre centime supplémentaire qui vient s'ajouter au coût de ces matériaux peut remettre en cause l'économie d'un projet.

Il y a un fort enjeu de pérennisation de la filière en assurant sa compétitivité globale. Sur des projets bien avancés aujourd'hui, il y a un vrai risque de ne pas les voir sortir.

Un autre enjeu important tient aux conditions d'accessibilité nautiques aux terminaux de réception. La filière est ainsi confrontée au manque de place des sites d'accueil portuaire. Il s'agira de trouver les moyens de garantir les conditions d'accessibilité. Pour certains ports, il semble possible d'améliorer les conditions d'accueil de navires qui mesurent généralement au moins 100 mètres de long, la filière ne pouvant se permettre d'avoir des navires de trop petites capacités.

La loi Sapin II implique la mise en concurrence de différents acteurs lorsqu'une place est libre sur le domaine portuaire. Si la mise en concurrence donne le droit à un autre acteur, il y aura un risque important de ne plus disposer des moyens de faire accéder les matériaux à terre. Il pourrait être pertinent de prendre les conditions d'accès aux ports dans les autorisations d'exploitation.

Il y a un retour sur le sujet des effets cumulés. Ainsi, en travaillant sur cette thématique, la difficulté survient au moment de la discussion sur le renouvellement. La pression et l'état des lieux ayant évolué, on ne peut pas garantir l'activité.

Certains estiment que le souci porte sur le renouvellement et pas sur les nouvelles activités puisqu'il doit y avoir publicité préalable.

Il est indiqué que dans le cadre du terminal méthanier, la règle prévoyait que tout postulant devait se présenter sur les mêmes règles. Il y a eu une exception pour les acteurs gaziers. Se pose ainsi la question de savoir si les missions des ports ne devraient pas être revues avec, certes, un rôle commercial mais aussi un rôle qui garantit l'accès au port. Une activité qui dépend absolument de l'accès aux facilités nautiques peut être étouffée d'où la nécessité de prévoir une souplesse dans l'accès aux ports.

Il est indiqué que ce sujet des facilités nautiques renvoi à l'enjeu plus global d'accès à la mer des activités.

Il est précisé que les ports, dans leurs plans, doivent prendre en compte les projections et les risques d'immersion. Les acteurs se demandent alors si cela ne va pas être trop compliqué ?

Il est rappelé que les distances sont primordiales entre lieu d'extraction et lieu de déchargement. Le lieu de déchargement est lié à un marché. Lorsqu'on transporte des matériaux pondéreux, on multiplie le coût par deux tous les 80 km. La profession prône la carrière de proximité ce qui accroît la dépendance. Une seule concession ne va pas nécessairement s'inscrire sur un seul port. Un gisement de matériaux marins se suffit rarement à lui-même. En fonction du stade d'avancement de l'extraction, on n'a pas la même qualité de matériaux. En surface, on a soit un élément trop fin, soit un élément qui comporte des coquilles vides. On va devoir mélanger cette couche avec du sable et du gravier.

Il y a, au sein de la profession, des réflexions au niveau du recyclage. La limite du recyclage c'est son volume puisqu'il faut que la déconstruction soit faite dans les règles de l'art. Cependant, des synergies sont possibles avec les ports sur les sujets de valorisation des sédiments de dragage.

Il est expliqué que les entreprises utilisent le plus souvent des navires qu'elles affrètent. Sur la Manche Est – mer du nord, les entreprises du secteur ne disposent d'aucun navire en propre.

S'agissant des marins, ils embarquent le plus souvent dans le cadre d'une deuxième carrière, après une première expérience, au long cours notamment.

Les acteurs regrettent que la réglementation actuelle conduise à ce que certains dossiers prennent dix ans voire plus avant d'aboutir. De ce constat doit émerger une réflexion sur la réduction des temps d'instruction pour obtenir les autorisations (titre minier / titre domanial / arrêté préfectoral). Une réduction de moitié des délais serait satisfaisant pour la profession.

Un enjeu est identifié dans le lien qu'il peut y avoir entre l'activité d'extraction de granulats et son impact sur le trait de côte et la dynamique hydro-sédimentaire.

Il est indiqué que les paléo-vallées décrites dans l'état des lieux de la situation de l'existant (cf. fiche 2.8) peuvent être mises en évidence dans le cadre de la cartographie des enjeux dès lors que cette carte produite par l'IFREMER et le BRGM présente le gisement potentiel. Deux limites doivent cependant être apportées à ce document :

- d'une part, cette carte ne dit rien de l'épaisseur du gisement,
- d'autre part, elle ne renseigne pas non plus sur la granulométrie.

Il est expliqué qu'il y a un fort désengagement de l'État sur ces sujets, plus que sur la biodiversité par exemple, empêchant de disposer de données scientifiques exhaustives.

Les acteurs se demandent aussi si la nouvelle que constitue le *Brexit* pourra être source d'interdiction. Des échanges seront-ils prévus dans ce cadre ?

Il y a une insistance, par ailleurs, sur la nécessité de pérenniser les bancs de sable, notamment dans le Nord-Est dans la façade où ils jouent un rôle protecteur pour le littoral.

Un des acteurs se demande s'il est nécessaire de laver les granulats avant leur commercialisation. Il lui est répondu que cela se fait au port. De plus, il est précisé qu'il s'agit d'un vrai sujet lorsque la débarque a lieu en amont des fleuves puisque cela pose la question d'une éventuelle salinité en eau douce.

Il y a une proposition par l'un des acteurs de parler de granulats et ressources minières sous-marines et non de granulats.

Se pose la question de savoir si les activités transfrontalières d'exploitation de granulats marins sont prises en compte dans le cadre de l'élaboration du document, notamment au Royaume-Uni et en Belgique. Par ailleurs, il est précisé qu'une consultation de l'État est prévue sur les sujets internationaux inter-façade. De plus, un souhait est émis pour que soit adopté une méthode de travail commune avec les instances de gouvernance étrangères.

Liste des participants à l'atelier thématique de définition des enjeux « Granulats / Dragages / Ports » :

M. VOGT, Conseil régional de Normandie, président de la commission permanente du Conseil maritime de façade

Mme PAPORE, Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction et présidente de la commission spécialisée « ressources non biologiques »

Mme REMAUD, Agence française pour la biodiversité

M. DECORY, Conseil régional des Hauts-de-France

Mme BARBIER, France nature environnement

M. LEGE, Université de Nantes

M. GREGOIRE, Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD)

Mme SAMSON, Grand Port Maritime de Rouen (GPMR)

Mme VOGEL, Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer

M. VIGNEAU, Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer

M. MAHEUT, Confédération française démocratique du travail

Mme FOUCHAULT, Syndicat mixte du port de Dieppe

M. LEVALLOIS, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

M. DUMENIL, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

Mme Le PAPE, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord



DOCUMENT STRATEGIQUE DE LA FACADE MANCHE EST – MER DU NORD

Direction interrégionale de la mer
Manche Est – mer du Nord

Atelier thématique de définition des enjeux « Pêche » Compte-rendu de la réunion du 10 mai 2017

I. Considérations d'ordre général sur le processus de planification de l'espace maritime.

Les services de la mission de coordination des politiques publiques de la mer et du littoral (MICO) de la direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord (DIRMer MEMNor) rappellent aux acteurs le processus d'élaboration du document stratégique de façade.

Ils exposent ensuite la méthode de définition des enjeux. Celle-ci repose sur l'organisation d'ateliers thématiques couvrant l'ensemble des activités maritimes de la façade. Les enjeux définis au cours de chacun de ces ateliers seront ensuite présentés aux instances de gouvernance en juin au cours d'une séance de la commission permanente et des commissions spécialisées réunies. Les enjeux seront enfin croisés à l'automne à l'occasion de la réunion des instances de gouvernance de la façade.

Avant d'échanger sur la définition des enjeux, il est proposé aux participants à l'atelier thématique de réagir sur les fiches de « l'état des lieux » de la situation de l'existant qui leur ont été transmises puis d'explicitier les attentes qu'ils peuvent avoir vis-à-vis du document stratégique de façade.

II. Retour sur l'état des lieux.

Les fiches suivantes ont été transmises aux participants en amont de l'atelier thématique :

- Fiche 2.2. La pêche maritime.
- Fiche 2.4. Les activités de transformation et de commercialisation des produits alimentaires de la mer.

La qualité de l'état de lieux est remise en cause, celui-ci étant jugé trop imprécis.

De plus, la prise en compte des relations des pêcheurs de la façade avec les pêcheurs voisins est nécessaire selon un des acteurs présents qui insiste sur ce point.

En outre, selon les acteurs, la situation de l'existant, en l'état, ne peut pas servir de base à la discussion sur la définition des enjeux. Toutefois, il est précisé que les fiches de la situation de l'existant seront réécrites à l'aune des discussions qui se tiennent au cours des ateliers thématiques de définition des enjeux.

Une interrogation est soulevée par les acteurs concernant la pertinence des cartographies présentées dans la situation de l'existant. Effectivement, les navires qui pratiquent la pêche à la coquille Saint-Jacques apparaissent sur les cartographies même quand ils pêchent d'autres espèces, et ce, en raison de l'obligation de l'emport de VMS.

Ainsi, le sujet de la cartographie met en évidence un enjeu plus large et essentiel qui est celui de la connaissance des milieux et des espèces. Par ailleurs, les acteurs constatent un manque de rigueur évident dans le travail de réalisation de l'état des lieux.

Certains acteurs regrettent le manque de crédibilité des éléments, notamment cartographiques, présentés dans l'état des lieux. Ils s'interrogent notamment sur les modalités selon lesquelles le document pourra être évalué alors même qu'il est à la base insuffisamment stabilisé.

Il y a un autre regret émanant des acteurs tenant au fait que les remarques du CRPMEM n'aient pas été prises en compte dans la dernière version de la fiche soumise aux acteurs.

III. Quelle attente des acteurs vis-à-vis du DSF ?

Les services de la mission de coordination des politiques publiques de la mer et du littoral invitent les participants à l'atelier thématique à faire part de leurs attentes vis-à-vis du document stratégique de façade.

Une idée est émise selon laquelle le document doit avoir pour vocation la protection de certaines zones de pêche.

Le DSF doit constituer un plan pour l'avenir afin de mieux organiser l'occupation de l'espace. À cet égard, l'implantation d'un champ éolien au large du Tréport est dommageable à l'activité de pêche car ce secteur constitue une zone de forte dépendance.

Le DSF doit se préoccuper du benthos. Le développement d'activités telles que les extensions portuaires par exemple, doit malgré tout permettre d'assurer la reproduction de la ressource. Plus globalement, ce document doit être un moyen d'être plus vigilant quant à l'impact environnemental des activités industrielles.

De plus, le souci de prévisibilité, inhérent à la conduite de toute activité économique, doit nous conduire à retenir une vision à échéance de 10 à 20 ans, durée qui dépasse la période de validité du DSF.

Ainsi, le document doit donner de la visibilité mais il y a des craintes quant au fait que ce ne soit pas le cas. Par ailleurs, il y a une interrogation quant au fait de savoir comment tenir compte des conséquences du *Brexit*. Ce sujet devra être couvert par le DSF notamment au regard non seulement de la perte de visibilité induite par la sortie programmée du Royaume-Uni de l'Union européenne mais aussi pour les conséquences sur les zones de pêches.

Parmi les acteurs, on trouve un sentiment selon lequel il existe un « *deux poids deux mesures* » entre la pêche et les activités industrielles. D'où les questions de savoir si la pêche est jusqu'à présent suffisamment considérée ? Si c'est une activité qui gêne ?

Il y a donc une attente vis-à-vis du DSF pour que celui-ci conduise, dans l'instruction des dossiers, à une réelle prise en compte de l'impact des activités industrielles sur les activités de pêche. Plus globalement, il s'agira d'un outil à même d'assurer le maintien de

la pêche et son développement pérenne.

Il est aussi indiqué que la pêche n'a pas la même vision stratégique que les énergies marines renouvelables, les aires marines protégées ou encore l'extraction de granulats marins.

De même, la méthode de prospective porte également à interrogation. En effet, les pêcheurs se battent pour le maintien de leur activité laquelle dépend largement de la vie dans le milieu. La dégradation du milieu a ainsi produit une disparition progressive des pêcheurs estuariens. Il convient de mieux prendre en compte et d'évaluer les conséquences de la dégradation du milieu.

S'agissant de l'occupation de l'espace par les pêcheurs, la mobilité des espèces fait que l'on peut avoir des zones mouvantes, changeantes d'une année sur l'autre.

En outre, les fortes craintes sur les conséquences du *Brexit* sont réitérées. Il y a ainsi une interrogation concernant ce qui pourra être fait lorsque les navires ne pourront plus aller dans les eaux anglaises. De ce fait, cette sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne fait peser un risque important sur l'accès à la ressource.

Il est ainsi difficile de connaître à l'avance l'issue des négociations sur le *Brexit* et ses conséquences éventuelles sur les activités.

Un autre point consiste à se demander si le DSF pourra conduire à abandonner un projet ? En effet, une des attentes du DSF est qu'il offre une grille de lecture afin d'être capable de mettre en évidence lorsqu'un projet est susceptible d'avoir des conséquences néfastes sur l'environnement et les autres activités. Plus globalement, le DSF doit être un moyen d'offrir des clés d'analyse sur la cohérence d'un projet.

Il serait souhaitable que le document puisse anticiper plusieurs scénarios de partage de l'espace maritime au regard des conséquences probables du *Brexit*, notamment en cas de renationalisation par les Britanniques de leur politique des pêches.

IV. Définition des enjeux pour la filière « pêche ».

Occupation de l'espace

Les difficultés de report de pêche pour une large part de la flotte des Hauts-de-France sont mises en évidence.

De plus, la pêche est difficile à planifier puisqu'elle est réalisée pratiquement partout sauf en pied de digues et dans les chenaux. En dehors de ces zones, la pêche est réalisée partout. Il y a donc une volonté que les autres activités (dragage, éolien, ports) soient mises dans des cases.

Il est précisé que le parc éolien en mer de Fécamp est un sacrifice moindre pour la profession à la différence du parc du Tréport. De plus, selon les acteurs, il faut prendre garde de ne pas tomber dans l'écueil de croire que le cumul de tout type d'activité sur un même espace est possible.

Le DSF est perçu par certains comme un document de cadrage qui doit fixer les choses. Ainsi, il est rappelé que la défense de l'environnement est la priorité du document, laquelle doit primer sur le développement des activités.

De plus, est mis en évidence la problématique de ce qui est sous-jacent derrière une cartographie. Les premiers mois de travaux consacrés au document stratégique de façade ont souvent été l'occasion d'aborder la carte des vocations. Ce qui pourra ressortir de cette carte interroger au regard du manque de connaissances.

Le DSF doit également permettre de combler les lacunes de connaissance pour chacune des activités. Il faut faire ressortir les conséquences des différents métiers sur le milieu marin. Dans cette optique, on ne doit pas rechercher les délimitations mais les articulations. Il conviendra par exemple de s'inspirer des travaux conduits en baie de Seine pour l'articulation de la pêche et des granulats tout en permettant la renaturation. Il faudra, surtout, continuer à travailler à ces articulations à mesure de l'amélioration des connaissances.

L'importance des zones de reproduction des espèces est mise en évidence. Ainsi, ces zones constituent des espaces non négociables s'agissant de la coexistence avec d'autres activités. Certaines d'entre elles, telles que les granulats devraient en être exclues. La pêche pourrait, par ailleurs, y être permise lorsque certaines activités comme la ligne y sont particulièrement dépendantes.

Au-delà, sont rappelés les besoins d'acquisition de connaissance sur les effets des engins de pêche avec pour exemple le chalutage sur fond sableux pour lequel la connaissance demeure lacunaire.

En outre, l'enjeu de l'occupation de l'espace induit la problématique de la rentabilité du navire. En effet, lorsqu'on parle de partage de l'espace, cela peut sous-tendre l'abandon d'une zone. À court terme, l'impact est avant tout à évaluer au regard de la rentabilité du navire. Si pour les flottilles en bonne santé économique cette problématique se pose à un degré moindre, il en est autrement pour les secteurs pour lesquels l'équilibre financier est précaire. Cela pose la question de la capacité pour ces navires à reporter leur effort de pêche.

Par ailleurs, lorsqu'un projet a des conséquences sur les espèces et plus largement sur le milieu, l'équilibre économique des flottilles concernées s'en trouvera impacté. À titre illustratif, dans les sites Natura 2000 des bancs des Flandres les mesures de gestion originellement proposées se seraient appliquées à des navires de petite taille disposant d'une faible capacité de report, faisant peser une forte incertitude sur la soutenabilité de leur activité.

De plus, il est rappelé que l'activité de pêche a toujours dû s'adapter à l'évolution de la ressource. Aujourd'hui, il est en plus demandé à la profession de partager l'espace. En conséquence, l'activité de pêche sera nécessairement réduite par un accès plus contraint à la ressource. Les craintes déjà exprimées à propos de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne sont renouvelées, a fortiori si cette sortie entraîne la fin du partage de la ressource dans un contexte de développement des autres activités.

L'enjeu à terme, consiste donc, à s'interroger sur le point de savoir ce que l'on veut conserver comme activité de pêche dans l'espace Manche.

Les acteurs relèvent qu'il serait pertinent que les autres activités présentent aux pêcheurs leurs projets en amont afin d'éviter de tomber dans l'écueil du projet éolien du Tréport et de s'inspirer de ce qui a été fait à Fécamp.

Les services de la MICO rappellent que la démarche du DSF consiste à mettre en interaction les activités et que la méthode qui vient d'être proposée tendrait à privilégier systématiquement une activité au détriment des autres.

Il y a une demande insistante sur la nécessité de regarder ce qui se passe au niveau du milieu. Par exemple, l'activité à Saint-Valéry-sur-Somme a disparu parce que la zone s'est chargée en sédiments. Il est donc regrettable que l'on ne sache pas réellement comment les parcs éoliens peuvent impacter le milieu.

De même, il est déploré que le classement en Aires marines protégées (AMP) des eaux au large des Hauts-de-France n'empêche pas un port de se développer. Le classement en AMP n'empêche pas le développement des activités industrielles alors que la pêche est ciblée. L'asymétrie à l'œuvre est donc regrettable dans le traitement des acteurs. On doit alors s'interroger sur le point de savoir si les classements ont eu une réelle utilité. Il y a donc une interrogation plus générale sur la pertinence de la stratégie de gestion des AMP. Ainsi, on peut relever une crainte tenant au fait que le DSF soit une stratégie non respectée à l'image de ce qui est constaté parfois pour les AMP.

En outre, parmi les AMP, de nombreuses zones ont été définies en application d'une politique européenne qui repose sur des textes déjà anciens si bien que les zones ne répondent pas systématiquement à la volonté des scientifiques de prendre davantage en compte les fonctionnalités écologiques. D'où le souhait que ces AMP prennent en compte l'ensemble de la chaîne trophique et tout particulièrement les nourriceries. Il faudrait, par ailleurs, développer une meilleure cohérence au service d'une meilleure protection. Enfin, une gestion commune par les différents acteurs pourrait être mise en place. L'ensemble de ces propositions est de nature à améliorer qualitativement la gestion des AMP.

Il est aussi à noter que plus on aura de navires qui monteront jusqu'à Rouen et plus on aura des dépôts de dragage en baie de Seine ce qui constitue un non-sens en raison de l'impact que ces dépôts font peser sur la ressource. Dans certains secteurs comme en zone baie de Somme / baie d'Authie, on constate une baisse importante de la quantité de ressource disponible.

Il y a donc un regret tenant au fait qu'il existe des actions réalisées sans considérations de ce que cela peut entraîner derrière. Il faudrait donc mieux tenir compte de l'environnement dans la réalisation de certains projets.

Économie

L'enjeu de renouvellement de la flotte de pêche le quel repose, notamment, sur la visibilité de l'accès aux zones de pêches et aux droits de pêche est mis en évidence. L'activité doit, en effet, être suffisamment rentable pour permettre le renouvellement de la flotte. Ces difficultés de partage de l'espace s'ajoutent aux incertitudes sur la ressource. La stabilisation des apports dans les criées constitue une incertitude supplémentaire.

En outre, il apparaît difficile pour les acteurs de partager une zone de pêche avec des flottilles étrangères qui ont moins de contraintes administratives et de plus grandes capacités à lever des fonds bancaires.

Ainsi, une analyse est faite relevant que les Néerlandais avancent plus vite dans leur développement car ils défendent un modèle plus industriel tandis que les Français demeurent sur un modèle encore largement artisanal. De ce fait, les chalutiers néerlandais font peser des conséquences fortes sur la ressource ce qui interroge sur la viabilité du modèle. On devrait peut-être se maintenir à des unités de taille modérée pour assurer la pérennité de l'activité.

La soutenabilité du modèle néerlandais est justifiée par la plus grande capacité des

armements à lever des fonds. L'enjeu en France est la capacité à conserver un modèle artisanal tout en renouvelant la flotte.

Il est aussi insisté sur la spécificité du secteur de la Manche et de la mer du Nord. Le véritable choix auquel il faut répondre est celui du maintien ou non d'une activité de pêche artisanale sur la façade.

Dans les Hauts-de-France, les armements sont confrontés à deux difficultés supplémentaires. D'une part, ils ne peuvent pas trouver de chantiers navals à même d'assurer le renouvellement de la flotte et d'autre part, il est extrêmement compliqué de trouver des sites d'entretiens en nombre suffisant, obligeant les armements à réaliser un nombre croissant d'entretien aux Pays-Bas.

Les services de la MICO demandent aux acteurs de préciser leur stratégie pour la filière pêche.

Il est expliqué que la stratégie est fixée par l'Union européenne et qu'il n'existe pas de marge de manœuvre locale.

Cette idée est modérée en indiquant que la présence d'espèces non communautaire telles que les coquillages dont la coquille Saint-Jacques offre la possibilité d'agir sur la stratégie. En comparaison, les autres façades disposent de moins d'espèces non communautaires.

Ainsi, il est estimé que sans la coquille Saint-Jacques, l'activité de pêche serait extrêmement compliquée. La pêche multi-espèce est une problématique notamment pour le respect de la réglementation.

En outre, la diversité des captures doit mieux être prise en compte dans un cadre européen perçu comme trop contraignant pour des modèles de pêche artisanale pluri-espèces.

Il y a un retour sur l'aspect qualité du milieu en indiquant la nécessité de stabiliser les ressources.

Il y a un enjeu fort dans la limitation de la pêche industrielle sur la façade. Il convient par exemple de se poser la question d'un moratoire sur la pêche industrielle sur la façade maritime Manche Est – mer du Nord.

Structuration de la flotte de pêche sur la façade maritime

Il y a une description de la flotte de pêche normande.

La pêche côtière est avant tout dépendante de la pêche à la coquille Saint-Jacques avec 70 % du chiffre d'affaires sur ce segment de navires. Il est précisé que certains navires sont mono-espèce coquille Saint-Jacques.

Pour ces navires pratiquant la pêche côtière, 50 % du chiffre d'affaires est constitué de coquillages. Pour le reste, il s'agit notamment de céphalopodes (seiche) et de poissons, dans une moindre mesure.

La pêche au large connaît une certaine embellie qui résulte de la faiblesse du coût du carburant. Pour ce secteur, l'enjeu est de conforter les accès à la ressource, notamment dans le cadre du *Brexit*. Cette nouvelle situation peut être l'opportunité de renégocier la politique commune des pêches.

Il y a une description de la flotte de pêche des Hauts-de-France. La région des Hauts-de-France présentant une flottille beaucoup plus diversifiée.

Les navires hauturiers fréquentent de moins en moins Boulogne-sur-Mer en raison de carences dans le domaine de la réparation navale. Les débarquements ont principalement lieu dans les ports étrangers et la vente est réalisée directement dans ces ports, notamment au Danemark.

La pêche artisanale est une pêche très dépendante de certaines espèces tantôt soumises à quotas (hareng, maquereau), tantôt non communautaires (céphalopode, rouget barbet).

Une flotte de senneurs tend à se substituer progressivement à une flotte de chalutiers.

Parmi les navires côtiers, certains font de la coquille Saint-Jacques mais également du poisson durant la période estivale.

En termes de ressources, les fileyeurs sont dépendants des poissons plats (sole, plie). En termes d'occupation de l'espace, ils sont fortement dépendants des eaux britanniques.

Enfin, la flotte de la région est constituée de civeliers et crevettiers.

Formation

Il est considéré que l'enjeu de la transmission d'entreprise est intrinsèquement liée à la formation des patrons.

Par ailleurs, les matelots ne doivent pas être uniquement de la main-d'œuvre. Il faut hausser le niveau de formation des matelots.

De plus, le financement de la formation professionnelle par les régions paraît parfois peu cohérent.

Les acteurs relèvent que constitue un frein à la formation continue le fait pour les pêcheurs de pouvoir intégrer de telles phases durant leur vie professionnelle.

En outre, il est regrettable que les organismes en charge de la formation n'assurent pas ce qui touche à l'intendance ou à l'inscription des élèves. Il faudrait que les structures qui

délivrent les formations assurent le suivi de l'inscription jusqu'à la délivrance des diplômes. Il ne suffit, en effet, pas de faire les formations mais la prise en charge constitue un sujet en soi.

Il faudrait, par ailleurs, prévoir des formations plus régulières.

Il est regrettable que les mêmes choses soient répétées continuellement sur la question des formations mais que cela n'entraîne aucune évolution concrète. Le constat existe depuis très longtemps mais les blocages à la formation ne sont pas levés.

Un enjeu est vu dans une plus grande intégration de l'environnement dans les référentiels de formation.

Pour autant, l'ouverture du référentiel à des sujets nouveaux ne doit pas se faire au détriment des heures de formation maritime.

Un enjeu majeur est identifié dans la maîtrise des fondamentaux dans la formation initiale. On doit avoir des gens qui resteront matelots et d'autres qui pourront devenir patron de pêche mais la promotion des marins ne doit pas constituer un nivellement par le bas.

Les formations continues de matelot pourraient être ouvertes à tout âge. On ne doit pas former des gens à devenir uniquement patron. L'essentiel est, selon certains, de se concentrer sur les fondamentaux de formation. Toutefois, demeure un effort énorme à réaliser en termes de formation continue. Il faudrait former au matelot avant d'ambitionner de devenir patron à tout prix. Il est important de faciliter l'accès dans la profession pour les matelots.

L'enjeu est réellement celui de répondre au besoin de matelots qualifiés. Ainsi, est défendu la hausse du niveau de formation des marins. À cet égard, l'ouverture d'un BTS maintenance des systèmes électro-navals (MASEN) au sein du Lycée professionnel maritime (LPM) Anita Conti de Fécamp apparaît encourageant.

Toutefois, il est estimé que l'attractivité du métier est remise en cause en raison de l'incertitude sur son avenir même.

L'incertitude crée donc une anxiété de la profession qui limite l'attractivité du métier. Plus globalement, la profession a une mauvaise image d'elle-même ce qui se traduit par son incapacité à mettre en avant son activité. Il y a un fort enjeu d'auto-reconnaissance et d'estime de soi pour la profession, de valorisation en interne et de promotion externe. Il faut donc insister sur les avantages du métier : bien payé, qui offre des perspectives intéressantes et auquel est associé une image de liberté.

Cette carence est confirmée dans la communication et la même analyse est faite quant à l'enjeu d'image associée au métier de marin pêcheur.

Par ailleurs, il est insisté sur l'enjeu de recrutement au sein de la filière machine, filière bien trop négligée.

En ce qui concerne les Hauts-de-France, il y a un manque important de personnel voire une réelle pénurie.

Cependant, en Normandie, la situation est un peu différente. Si les difficultés de recrutement sont certaines s'agissant de la pêche au large, la pénurie est beaucoup moins vraie qu'auparavant notamment pour les pêches au bulot et à la coquille Saint-Jacques qui sont des métiers qui attirent.

Cette analyse d'un déficit important de marins est confirmée, les certificats d'initiation nautiques délivrés étant particulièrement peu nombreux actuellement. De plus, le constat d'un déficit important pour les mécaniciens est également partagé.

Cette situation s'explique notamment par le fait qu'une part importante des électromécaniciens part servir la Marine Nationale.

Valorisation des produits de la pêche

Un enjeu fort est identifié dans les débouchés offerts aux produits débarqués en conséquence des obligations de débarquement.

Cette analyse peut être prolongée en expliquant que la valorisation de l'ensemble des produits débarqués constitue une obligation morale pour la profession. Il y a un potentiel de valorisation très fort que l'on doit investir.

Il est donc possible de décrire un « cercle vertueux » de valorisation de la ressource : plus un pêcheur cherche à valoriser son produit, plus il en tire de bénéfices, plus il cherchera à protéger la ressource. Ainsi, Normandie Fraîcheur Mer est une structure quasi unique en France pour assurer la valorisation des produits selon ce paradigme.

L'enjeu est, plus globalement, celui d'un travail sur toute la filière. Il s'agit d'amener dans l'assiette le produit de la meilleure qualité qui soit :

- travail sur la qualité intrinsèque du poisson en améliorant sa durée de vie,
- valorisation commerciale en expliquant les métiers, en réalisant un travail pédagogique sur les espèces,
- mettre en avant d'autres espèces pas forcément appréciées jusqu'à présent.

L'objectif est de permettre au producteur d'avoir le bénéfice et pas seulement le mareyeur.

Les outils de labellisation comme le « maquereau de trouville » ou encore le pinçage constitue des outils intéressants qu'il convient de promouvoir.

De la même manière, les éco-label constituent une opportunité qu'il ne faut pas manquer. On constate, ainsi, qu'en grande et moyenne surface (GMS), on a des acheteurs qui privilégient la durabilité.

L'analyse selon laquelle la labellisation est importante est confirmée, notamment pour l'exportation ; est ainsi mis en exergue le travail réalisé avec *Mr Goodfish*.

Toutefois, il est regrettable que la promotion de la diversité des espèces ne se retrouve pas en GMS ce qui limite l'attrait des consommateurs.

La spécificité du marché boulonnais, structuré autour d'écoreurs est mise en avant.

Il est à noter que des heures limitées d'accès au port ainsi que des contraintes administratives trop fortes peuvent créer une incertitude sur la qualité du produit qui devra attendre avant d'être débarqué. La pesée obligatoire au débarquement après une pesée à bord n'est pas forcément pertinente. La débarque devrait être facilité.

Pêche à pied

L'activité de pêche à pied est fortement dépendante de la qualité du milieu. Dans certains secteurs, la pêche à pied professionnelle est en concurrence avec la pêche de loisir, le côté professionnel n'étant pas toujours très bien compris. La question de la mortalité doit, enfin, être posée.

Un enjeu de valorisation du métier est identifié. Ainsi, les pêcheurs à pied ont, entre autre, un rôle d'observateur du milieu à jouer ce qu'il convient de défendre.

De plus, le manque de valorisation peut s'expliquer par le caractère très inclusif de la profession. Le côté qui paraît inorganisé peut être effrayant, cette situation mettant en évidence le besoin de valorisation.

Le secteur de la pêche à pied est celui qui doit le plus cohabiter avec le grand public. C'est notamment difficile dans le Pas-de-Calais. Ces difficultés sont renforcées par certaines politiques locales menées par des maires qui ont, parfois, une vision avant tout « touristique » des gisements de pêche à pied.

La fragilité de la profession est aussi illustrée par les difficultés liées au rattachement au régime de sécurité sociale, que ce soit l'établissement national des invalides de la marine (ENIM) ou la mutualité sociale agricole (MSA).

En outre, la profession a longtemps eu pour habitude de vivre au jour le jour.

Il faut savoir que près de 500 pêcheurs professionnels pratiquent la pêche à pied sur la façade.

De plus, il est rappelé que le plus gros danger pour la profession tient à l'état des gisements, à la qualité de la ressource.

À l'image de la profession elle-même, il est expliqué que la pêche à pied doit aussi procéder à un travail de valorisation de ses produits.

L'objectif de valorisation doit aussi se traduire par une valorisation locale d'où l'importance de la qualité des milieux afin d'améliorer l'image des produits sur le territoire. Ainsi, est mis en évidence le manque d'identité des pêcheurs à pied parce que l'estran n'est pas défini : il n'est ni sur terre ni en mer.

Cette profession a une particularité car les professionnels financent leurs propres contrôles.

Connaissance - Recherche & Développement

Des besoins importants sont identifiés sur l'étude des engins de pêche. La réalisation de ces études se heurte à l'absence de financement suffisants.

Il y a donc un enjeu fort sur la recherche sur la sélectivité ainsi que sur le suivi des zones de nourriceries, tout particulièrement du bar. L'absence de mobilisation du FEAMP constitue une problématique certaine.

En outre, il est constaté que la pêche côtière n'est pas bien prise en compte dans les données donc elle risque d'être exclue de la planification. Le *GIS Valpena* n'a pas les moyens pour pousser les analyses jusqu'au bout sur ce sujet.

Ainsi, il est regrettable que l'IFREMER soit capable de produire des données utiles à la réalisation du DSF mais que les budgets qui lui sont alloués ne soient mobilisables que pour passer commande auprès du CEREMA.

L'absence de visibilité pour le financement des études est à déplorer. Les critères de financement trop stricts tels que la contrainte de cofinancement qui pèse pour les régions empêche la réalisation de certains projets d'étude. Le besoin de souplesse dans ce domaine est important.

De plus, le sujet des connaissances dont on a besoin pour comprendre la ressource n'est pas uniquement un sujet pêche. Le lancement du programme d'acquisition de connaissance est donc toujours en attente. Les critiques sur la carence des bureaux d'étude, notamment public sont réitérées. Il devrait y avoir un développement universitaire autour de la connaissance du milieu marin.

Social

Il est expliqué qu'au port du Tréport, il est impossible d'avoir des potences de débarque. Il y a, surtout, peu de personnel lié au port pour s'occuper de l'activité de pêche. Il faut donc s'interroger sur la qualité des outils mis à la disposition des professionnels.

Pour certains, l'enjeu social est lié à l'enjeu du vieillissement de la flotte. En effet, tout a été pensé pour améliorer les conditions de travail sur les nouveaux navires si bien que le renouvellement de la flotte constitue un levier pour améliorer les conditions de travail à bord.

L'incapacité de la profession à auto-financer la modernisation de son outil de travail est mis en avant. En réponse, est apporté le fait qu'il est très difficile d'obtenir des financements pour la construction de nouveaux navires.

Les contraintes liées au règlement de stabilité des navires de moins de 12 mètres constituent une variable à prendre en compte dans l'analyse de la soutenabilité économique de l'exploitation navire dans la mesure où une mise aux normes peut s'avérer extrêmement coûteuse. Ainsi, l'incapacité financière à procéder aux modifications réglementaires fait peser un risque de sortie de flotte pour certains navires.

Toutefois, pour certains ces mesures sont à défendre car elles ont été adoptées pour prévenir les risques d'accident même s'il est admissible qu'elles peuvent constituer une stratégie pour faire sortir de flotte des navires.

Derrière la question de la sécurité, il est possible de voir un enjeu d'implication des comités régionaux à la Commission régionale de sécurité (CRS).

Les acteurs insistent sur le nécessaire travail de modernisation des ports. L'enjeu est celui de la réalisation des plans pour garantir les points de débarquement.

Il est possible de mobiliser des fonds de la région et du FEAMP pour conserver l'accès aux espaces portuaires. Par ailleurs, des travaux de modernisation seront réalisés dans les ports régionaux.

Toutefois, il y a une mise en garde contre le risque que des activités de pêche soient excentrées au profit d'activités touristiques. Il y a donc une volonté d'influer sur les politiques locales grâce au DSF. Un port de pêche est d'abord dédié à une activité économique même si l'attractivité touristique en sera moindre. Il y a une volonté de mettre

en avant les gens de mer. Il s'agit pour cela de favoriser l'interface entre le tourisme et la pêche et de ne pas viser que la promotion du tourisme en reléguant la pêche.

Cette tendance à la mise à l'écart de la pêche est confirmée.

Liste des participants à l'atelier thématique de définition des enjeux « Pêche » :

M. LEPETIT, Conseil départemental de la Manche, vice-président de la commission permanente du Conseil maritime de façade et président du groupe de travail du Document stratégique de façade

Mme BARBIER, France nature environnement et présidente de la commission spécialisée « milieu vivant »

M. LOUARN, Préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord

M. QUERU, Conseil régional de Normandie

M. LEGE, Université de Nantes

M. MOLIN, Directeur du Lycée professionnel maritime *Anita Conti* de Fécamp

M. ROGOFF, Président du Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Normandie

Mme COURDANT, Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Normandie

Mme AUMONT, Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Normandie

M. BECQUET, Comité régional des pêches de Normandie

Mme DUJOURDY, FROM Nord

M. BELLAHCENE, Coopérative des pêcheurs du Havre

M. MAHEUT, Confédération française démocratique du travail

M. HUBERT, Agence français pour la biodiversité

M. MONTASSINE, Confédération française des travailleurs chrétiens et Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins des Hauts-de-France

M. VIERA, Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins des Hauts-de-France

Mme RONCIN, Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins des Hauts-de-France

M. HITIER, Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer

M. GATTO, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

M. LEVALLOIS, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

M. DUMENIL, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

M. SELLAM, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

M. BOUCHELAGHEM, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

Mme Le PAPE, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord



DOCUMENT STRATEGIQUE DE LA FACADE MANCHE EST – MER DU NORD

Direction interrégionale de la mer
Manche Est – mer du Nord

Atelier thématique de définition des enjeux « Ports / Commerce maritime » Compte-rendu de la réunion du 17 mai 2017

I. Considérations d'ordre général sur le processus de planification de l'espace maritime.

Les services de la mission de coordination des politiques publiques de la mer et du littoral (MICO) de la direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord (DIRMer MEMNor) rappellent aux acteurs le processus d'élaboration du document stratégique de façade.

Ils exposent ensuite la méthode de définition des enjeux. Celle-ci repose sur l'organisation d'ateliers thématiques couvrant l'ensemble des activités maritimes de la façade. Les enjeux définis au cours de chacun de ces ateliers seront ensuite présentés aux instances de gouvernance en juin au cours d'une séance de la commission permanente et des commissions spécialisées réunies. Les enjeux seront enfin croisés à l'automne à l'occasion de la réunion des instances de gouvernance de la façade.

Il est précisé aux participants qu'ils sont libres de réagir sur les fiches de l'état des lieux de la situation de l'existant qui leur ont été transmises en amont de la réunion :

- Fiche 2.6. Les ports de commerce et les trafics maritimes.
- Fiche 4.2. Les risques technologiques.

Les participants à l'atelier thématique sont, ensuite, invités à proposer les enjeux qu'ils identifient pour la filière « ports / commerce maritime ».

II. Définition des enjeux pour la filière « ports / commerce maritime ».

Il est tout d'abord rappelé que la fonction principale d'un port est la fonction de transit de marchandises.

Dans les grands ports maritimes, il y a un enjeu qui tient au fait que les GPM sont des lieux de transformation de la marchandise. Il y a des lieux de transformation qui sont des espaces industriels. Tout cela est à intégrer dans la prise en compte de l'environnement.

Ainsi, l'intérêt d'un port dépasse largement l'intérêt local. Il y a une fonction nationale voire internationale du port. Au Havre, l'activité présente sur la zone portuaire est un facteur de croissance d'où l'existence d'un enjeu social particulièrement fort. Cet enjeu est d'autant plus fort qu'il touche tous les niveaux de qualification.

De plus, la fonction qui consiste à assurer les flux ne couvre pas seulement le transport de marchandises mais aussi le transport de passagers. Dans les espaces portuaires, on a des enjeux de sécurité, de sûreté et d'attractivité très importants.

Il y a une poursuite de l'analyse déjà menée sur les industries localisées dans les espaces portuaires. Ainsi, si on a des raffineries sur la basse Seine, c'est parce qu'on avait besoin de faire venir la marchandise. En outre, il est rappelé que les raffineries représentent 40 % de l'activité portuaire ce qui constitue une part relativement importante. Il faudrait donc, selon certains acteurs, que les politiques permettent de préserver ces raffineries et fassent en sorte que ces raffineries ne soient pas malmenées par rapport à leurs concurrentes en Europe. De plus, il est précisé qu'il s'agit d'entreprises qui investissent énormément, près de 500 M annuels dans l'économie régionale. Exemple : Exxon Mobil à Notre-Dame-de-Gravenchon emploie 4 000 personnes et la raffinerie Total de Gonfreville-l'Orcher, représente à peu près la même chose.

Concernant le port de Calais, celui-ci dispose de faibles réserves foncières. Pour faire face à cette difficulté, 70 ha de terre-plein ont été créés pour pérenniser le trafic transmanche. Les fortes évolutions en termes de sûreté consécutives aux attentats font peser une grande incertitude. Par ailleurs, le *Brexit* inquiète et il faut préciser que les validations de plan de masse seront antérieures aux décisions liées au *Brexit*. On aura donc peut-être des zones tampons ou de stationnement à prévoir.

Le GPMH a quant à lui un atout énorme avec un port en pleine eau, sans rivière. Il y a un enjeu de récupération de part de trafic puisque sa position géographique et sa configuration offrent des atouts importants, notamment par rapport aux ports d'Europe du Nord. De plus, il demeure d'importantes réserves foncières ce qui fait naître un enjeu sur la manière dont on peut continuer à développer de manière équilibrée les activités dans les zones portuaires. De même, à Port-Jérôme, il y a également des réserves foncières qui peuvent permettre le développement de nouvelles activités.

Le développement du port repose sur la facilitation d'évacuation et d'acheminement des marchandises. En outre, l'enjeu de facilitation couvre deux aspects : un aspect physique du passage de la marchandise et un aspect documentaire.

De même, est mis en avant l'intérêt de lignes secondaires sur le trafic transmanche. Ces dernières sont un moyen d'aider les entreprises de l'hinterland à s'approvisionner et à éviter le transport routier. On a donc des périodes où le trafic est intéressant et d'autres où le trafic n'est pas toujours suffisant. Cette activité incertaine doit conduire à l'adoption d'une stratégie des ports locaux vis-à-vis des grands ports maritimes. Exemple : Quelle place accorder aux ports locaux dans le transport de marchandises encombrantes ? Cela doit aussi être un travail de diversification des activités en allant au-delà du commerce en couvrant la pêche et la plaisance. Le modèle économique des ports secondaires couvre généralement plus d'activités et doit permettre d'accompagner un développement dynamique de la façade.

Les incertitudes des pêcheurs boulonnais sont également relayées quant à leur capacité à aller pêcher en zone britannique. 400 000 tonnes de poissons y sont transformés contre seulement 40 000 tonnes pêchées. Toute l'activité pêche de Boulogne-sur-Mer peut être remise en cause du fait du *Brexit*. Idem, les enjeux du *Brexit* peuvent aussi se faire sentir pour le GPMH.

Un enjeu est vu dans la prise en compte des objectifs 2020 de réduction des polluants des navires. On aura probablement de plus en plus de navires qui vont fonctionner au gaz naturel. Il y a, par conséquent, un enjeu de ravitaillement des navires de commerce que ce soit à terre ou par navires ravitailleurs. Il est estimé que cela va être une demande, notamment au long cours et au ferry. Dans ce domaine, le volet risque devra être pris en compte.

Au-delà du GNL, les services proposés aux armateurs répondent à un enjeu d'attractivité très fort.

Le branchement des navires à quai permet de stopper les moteurs des navires et de ne pas polluer. L'enjeu tient à la capacité des ports français d'offrir la possibilité de branchement des navires à quai en intégrant le fait que de nombreux navires sont construits avec un réseau électrique d'une fréquence de 60Hz tandis que le réseau électrique français est en 50Hz. De ce fait, des discussions sont en cours avec les grands armements. Certains navires sont déjà obligés de se brancher, notamment aux États-Unis. En outre, il est précisé qu'il faut mettre en lien les durées de branchement et les durées des escales dès lors qu'il faut près de 3h pour réaliser les branchements.

Une interrogation se pose : Faut-il se connecter à partir du réseau ou avoir des unités autonomes qui peuvent être mises soit sur le quai soit à bord du navire ?

S'agissant des carburants de substitution, il y a une vraie réflexion de façade à mener, notamment sur les modes d'avitaillement. Le programme européen CFCK visait à définir les conditions de sécurité d'avitaillement qui ont débouché sur des programmes de formation. À titre d'exemple, l'Aïda Prima est alimenté chaque semaine par du gaz pendant qu'il est à quai.

L'objectif est de pouvoir partager en région l'ensemble des contraintes par les ports de manière à pouvoir accueillir ce type d'avitaillement. C'est un travail qui permettra un gain de temps le jour où il faudra mettre en place ce dispositif.

De plus, il faut préciser que c'est un enjeu lié au développement technologique dans les régions. Si on n'investit pas dans l'innovation, on n'aura pas d'innovation. Le souhait est émis d'encourager les pépinières d'entreprises pour développer plus rapidement les nouvelles technologies. Il y a un enjeu fort d'investissement dans ces nouvelles technologies.

Ainsi, l'enjeu est sans doute gradué entre les petits ports, les grands ports et les zones d'escales qui constituent autant d'enjeux particuliers.

Un enjeu spécifique est identifié pour les ports d'industrie tels que Cherbourg qui tient à la nécessité de disposer de réserves foncières bord à quai mais aussi pour les personnels qui travaillent dans ces industries, dans ces zones à fortes pressions foncières.

Il y a, au-delà, un enjeu fondamental dans la stratégie de développement de l'hinterland dans un cadre européen qui met en évidence les relations qu'il doit y avoir entre les ports et les programmes européens de financement.

Certains souhaitent prendre en compte l'aspect fluvial mais aussi ferroviaire. C'est l'un des enjeux importants sur le Calaisis notamment en raison du passage important de camions provenant de l'Est de l'Europe. Il y a confirmation par les acteurs qu'il s'agit d'un enjeu considérable.

Une réflexion particulière doit être engagée sur l'ensemble des services. La présence ou non de services d'État pour la sûreté entraîne de grandes différences de traitement entre les ports. Il en est de même pour les activités de remorquage ou encore de nivelage, par exemple. Par ailleurs, il serait important d'avoir un schéma s'agissant de la construction et de la réparation navale pour lesquelles les carences sont importantes. Ainsi, à partir du moment où on développe des activités d'énergies marines renouvelables (EMR), on déborde du cadre actuel en termes de flotte. Il y a un enjeu de structuration de l'activité de construction et de réparation navale. Les acteurs confirment les carences dans ce domaine.

La grande plaisance offre également une perspective pour l'activité des industries de construction et de réparation navale.

En outre, il s'agit d'un secteur qui dispose de faibles marges et pour lequel il y a certainement besoin d'appui public.

Pour le pilotage et le lamanage, les réparations sont réalisées en interne. Il y a de petites unités donc cela reste faisable pour le moment.

Les services de pilotage, de lamanage et de remorquage ont un rôle essentiel à jouer au niveau de la sécurité. À l'intérieur des bassins et à quai, on s'aperçoit de phénomène de déplacement de navires de plus en plus gros et de plus en plus nombreux ce qui accroît le rôle de la tenue à quai des navires. À cet enjeu de sécurité est associé un enjeu lié à la qualification et à la formation pour chacun de ces trois services maritimes.

Au Havre, Rouen et Dunkerque, tous les lamaneurs sont marins. De plus, un enjeu tenant à la capacité de la profession à intégrer les lycées professionnels maritimes est relevé.

Un des acteurs se demande qui sera compétent pour raccorder l'électricité et le GNL. La réponse apportée est que pour l'électricité, se seront certainement les entreprises qui interviennent déjà sur les conteneurs réfrigérés ou les *reefers* qui seront compétentes.

Il y a une précision sur la partie GNL, il y a obligation pour les marins embarqués sur les navires propulsés au gaz d'avoir une qualification supplémentaire avec obligation de recyclage tous les 5 ans. On se base ici sur ce qui existe au niveau du transport de gaz.

Un enjeu de communication sur les métiers de la mer est relevé. En effet, les difficultés de recrutement touche assez largement l'ensemble des filières industrielles.

Il est noté l'importance de développer des filières professionnelles qui offrent de multiples débouchés. De plus, au-delà de la formation initiale, il y a aussi à prendre en compte la formation continue, souvent mal construite.

Il faut réfléchir à l'échelle des métiers de la mer à l'image des efforts réalisés en région Normandie sur la filière énergie. Il y a un problème d'image et d'élargissement pour pouvoir intégrer plus largement les métiers de la mer.

Les acteurs insistent sur l'enjeu de la promotion des métiers de la mer.

Il est difficile de trouver des entreprises spécialisées sur les sujets maritimes.

De la même manière, il convient de faire la promotion des métiers portuaires. Pour le grand public, il doit y avoir la possibilité de visiter les métiers portuaires. De là découle un enjeu de promotion notamment par le campus de la mer.

Pour les compagnies au long cours, l'enjeu n'est pas réellement celui du recrutement mais plutôt celui de conserver les marins que l'on a formé. L'enjeu est vraiment celui de la fidélisation de l'entreprise. Dépassé un certain âge, les marins restent jusqu'à la fin de leur carrière au long cours. Il est souligné que l'enjeu est encore plus fort pour les femmes marins.

La déconstruction peut être un enjeu en termes de sécurité et de protection de l'environnement. C'est un sujet particulièrement prégnant pour les petites unités (plaisance, pêche, remorqueurs).

Concernant l'emploi, il convient de s'intéresser aux métiers liés aux études et travaux maritimes et à la maintenance des équipements.

De plus, est identifié un enjeu d'adaptation des infrastructures portuaires :

- d'une part, l'adaptation à l'évolution du trafic,
- d'autre part l'adaptation au changement climatique.

La question du différentiel de prise en charge de la sûreté et de la sécurité entre ports est évoqué.

Au niveau de la sûreté des accès, les services de l'État doivent se coordonner pour fournir la même qualité de services pour chacun des ports en fonction de la menace. Il y a un enjeu de différence de traitement dans la politique de sûreté.

Il est précisé, qu'au niveau de l'État, le contrôle doit être opéré en fonction de la menace. Ce sont pour les passagers en voiture que le contrôle est le plus difficile. Il faudrait la mise en place d'une chaîne de sûreté qui soit la plus dissuasive possible.

Les acteurs s'interrogent sur les conséquences douanières du *Brexit*, notamment s'agissant des contrôles administratifs ?

Certains acteurs voient un enjeu dans la facilitation du passage des hommes et des marchandises. Sur la sûreté, l'enjeu migratoire doit ainsi être pris dans sa globalité. Il est estimé que les actions de l'État sont insuffisamment coordonnées au niveau de la sûreté.

Un énorme travail des services de l'État a été réalisé pour faire face au grave problème migratoire que le port de Dieppe a connu entre novembre 2015 et juin 2016.

L'enjeu de gestion des déchets est évoqué. Les ports doivent être capables d'accueillir les types de déchets issus des systèmes dits « *scrubber* » (systèmes de lavage des fumées d'échappement des moteurs). Pour les déchets courants, les filières sont bien en place. S'agissant de la problématique des eaux de ballast, ce sera un enjeu pour l'attractivité du port.

Les acteurs insistent sur l'image du milieu marin et des activités qui en dépendent comme la pêche lorsqu'il y a une pollution dans les ports et à proximité. Cette image négative perdure assez longtemps. De cette problématique découle un enjeu fort de maîtrise des pollutions.

Un certain nombre d'autres enjeux pour les ports sont listés : un enjeu paysager d'une part et un enjeu d'architecture des bâtiments du port et des ouvrages portuaires d'autre part.

S'agissant de l'enjeu de gouvernance, les participants font la liste des structures de coopération déjà existantes :

- Haropa (Havre – Rouen – Paris),
- structure commune entre ports normands associés (PNA) et le port de Dieppe,
- Norlink qui réunit les ports maritimes et fluviaux des Hauts-de-France.

Pour le moment, les cultures fluviales et maritimes ne cherchent pas à se comprendre. Elle souhaiterait voir une harmonisation des statuts, de la formation pour permettre de passer d'un système à l'autre.

La différence de réglementation entre la France et la Belgique s'agissant du lien entre la mer et le fleuve mettant en évidence les difficultés françaises en termes d'intermodalité a été mise en avant.

Les acteurs voient un enjeu tenant à la complémentarité des ports. Ainsi, des investissements peu performants ne permettront pas nécessairement la création d'emploi. Par ailleurs, est identifié un enjeu de délai des procédures d'autorisation pour les projets portuaires.

Il est insisté sur le fait que l'environnement bouge très vite induisant un enjeu d'adaptation à la révolution numérique.

Il est proposé une évolution de paradigme qui consiste à dire qu'à une logique de contrôle des projets où tout est à la charge des porteurs de projets, on pourrait substituer une logique où l'État fournit en partie certains éléments tels que des données environnementales.

Les acteurs insistent sur le fait que la richesse économique qui est créée par le port est liée au fait que la marchandise est transformée sur place et qu'elle ne se contente pas de passer. Il est précisé que cette création de richesse est conditionnée à la compétitivité du port.

À l'échelle du territoire, le développement industriel se fera sur des zones existantes. Les ports ont l'avantage d'être proche des flux. Une zone est intéressante dès lors qu'elle permet les interactions entre acteurs présents sur un même site.

Il y a un regret tenant au fait que l'on sacrifie les accès à quai au profit de projets immobiliers.

Il est relevé que les ports souffrent d'un problème d'image.

Certains acteurs aimeraient qu'il soit possible d'avoir accès à des données factuelles qui montrent que le port est source d'emploi et de richesse dans l'environnement dans lequel il appartient. Les entreprises ont en elles des données qui permettent de donner la richesse d'un port. Récupérer ces données répond à l'enjeu de montrer la place du port dans le développement économique des régions. Il est primordial que les acteurs puissent communiquer entre eux.

Plus largement est identifié un enjeu d'interconnexion des réseaux économiques faisant l'analyse des conséquences économiques de telle ou telle activité. Cela pourrait prendre la forme d'un observatoire socio-économique plus performant.

Il est insisté sur l'enjeu de communication autour des divers métiers qui sont représentés.

Les activités de dragage qui doivent disposer non seulement de quais habituels mais aussi de quais complémentaires de repli sont évoquées.

Il est expliqué que l'obligation de 0 déchets pour la pêche est à lier à l'enjeu de gestion des déchets pour les ports. La réflexion devra utilement être développée sur ce sujet.

Un enjeu dans la capacité des ports à proposer aux navires des systèmes de tri sélectif appropriés est évoqué. Cet enjeu peut-être rattaché selon certains à la consolidation d'une filière de traitement des déchets.

Liste des participants à l'atelier thématique de définition des enjeux « Ports / Commerce maritime » :

M. VOGT, Conseil régional de Normandie, président de la commission permanente du Conseil maritime de façade

M. PERROUELLE, Syndicat professionnel du lamanage

M. NAROZNY, Brittany Ferries et Armateurs de France

Mme MASSE, Union française des industries pétrolières

M. LUTSEN, Exxon Mobil

Mme de FRANCO, Confédération française démocratique du travail maritime et commerce

M. DECORY, Conseil régional des Hauts-de-France

Mme BARBIER, France nature environnement

M. LEGE, Université de Nantes

M. MAHEUT, Confédération française démocratique du travail pêche

Mme FOUCHAULT, Syndicat mixte du port de Dieppe

M. GALICHON, Grand port maritime du Havre

M. DUMONT, Direction régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie

M. FORTIER, Fédération nationale des ports et docks

M. JULIEN, Fédération nationale des ports et docks

M. LEVALLOIS, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

M. DUMENIL, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

Mme Le PAPE, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord



DOCUMENT STRATEGIQUE DE LA FACADE MANCHE EST – MER DU NORD

*Direction interrégionale de la mer
Manche Est – mer du Nord*

Atelier thématique de définition des enjeux « Énergies marines renouvelables » Compte-rendu de la réunion du 26 avril 2017

I. Considérations d'ordre général sur le processus de planification de l'espace maritime.

Les services de la mission de coordination des politiques publiques de la mer et du littoral (MICO) de la direction interrégionale de la mer Manche Est – mer du Nord (DIRMer MEMNor) rappellent aux acteurs le processus d'élaboration du document stratégique de la façade.

Ils exposent ensuite la méthode de définition des enjeux. Celle-ci repose sur l'organisation d'ateliers thématiques couvrant l'ensemble des activités maritimes de la façade. Les enjeux définis au cours de chacun de ces ateliers seront ensuite présentés aux instances de gouvernance en juin au cours d'une séance de la commission permanente et des commissions spécialisées réunies. Les enjeux seront enfin croisés à l'automne à l'occasion de la réunion des instances de gouvernance de la façade.

Avant d'échanger sur la définition des enjeux, il est proposé aux participants à l'atelier thématique de réagir sur les fiches de « l'état des lieux » de la situation de l'existant qui leur ont été transmises puis d'explicitier les attentes qu'ils peuvent avoir vis-à-vis du document stratégique de façade.

II. Retour sur l'état des lieux.

Le projet global de la situation de l'existant est assez volumineux, il devra certainement faire l'objet d'une synthèse pour ne retenir que les éléments participant à l'exercice. Le DSF devrait être un document d'orientation stratégique et méthodologique.

Sur le fond de la fiche, il est fait remarquer qu'un des projets de ferme pilote d'hydrolienne est abandonné dans le Raz Blanchard, que le projet de Dunkerque est actuellement orienté sur une puissance de 250 Mw et non 500 Mw comme prévu initialement. Pour pouvoir prendre en compte ces évolutions, la fiche pourrait ne lister que les projets (localisation des appels d'offres) et ne pas forcément aborder la puissance et le nombre d'éolienne. Par cette méthode, l'information contenue dans la fiche resterait au plus près de la réalité sans devenir obsolète.

Bien entendu, la datation du document permet de s'affranchir d'une possibilité de recours contre les informations ou données non à jour. Néanmoins, il convient de prendre des précautions d'écriture puisque la situation de l'existant est la base de travail du DSF. Cette

situation de l'existant telle qu'elle est aujourd'hui est très utile pour les différents acteurs car c'est une source intéressante et une base de travail. Une bible de liens et de renvoi est à conserver et à améliorer dans le document.

En termes de données cartographiques, le SER propose de fournir le potentiel estimé pour la filière sur la façade maritime. Le syndicat considère d'ors et déjà que des zones réglementées, exploitées par d'autres activités peuvent être évacuées avant le début des travaux de planification.

III. Définition des enjeux pour la filière « EMR ».

La façade Manche-Est – Mer du Nord contribue fortement à la politique d'énergie renouvelable. Cette façade maritime est très propice à cette activité du fait de ces caractéristiques environnementales (mer, fonds, vent, courant, ...).

A. Économie.

1. Offre / Demande.

Comme toute activité économique la filière des EMR a besoin de perspectives de développement, d'une vision afin que le tissu industriel se mette en place. Une meilleure vision de la PPE via une déclinaison par façade contribuerait à ce besoin. Il ressort de l'atelier que cette politique énergétique serait également mieux engagée si son pilotage s'exerçait au niveau de la façade. Des objectifs clairs de puissance à atteindre par façade sont attendus par les acteurs.

2. Procédures administratives, conduite des projets.

Globalement, il ressort que les projets de parcs éoliens en mer ainsi que les projets de grandes ampleurs sont trop longs à réaliser et que ce temps est contre productif. La conduite de la planification qui s'appuie sur des concertations larges, les phases d'instructions administratives ou encore celles des recours administratifs font qu'il faut de l'ordre de douze ans pour conduire un projet d'EMR. Les acteurs souhaitent que des évolutions législatives permettent la simplification des procédures. En effet, une planification plus courte serait plus efficace, elle permettrait une mise en place rapide du projet et donc éviterait une potentielle révision de ces projets qui deviennent inadaptes du fait du temps d'instruction.

2.1. *Planification, association, concertation.*

Il est considéré qu'une meilleure intégration globale des acteurs maritimes dès le début du projet, soit lors des phases de planification, devrait être un gage de réussite. De plus, l'État, les collectivités territoriales et les acteurs économiques locaux doivent avoir l'ambition de concrétiser ces projets novateurs afin d'éviter de potentiels écueils économiques, juridiques, ect.

Les exercices de planification doivent encourager une acceptabilité forte et globale et notamment pour ces nouveaux usages de la mer. Un des points essentiels de ce dispositif est d'éviter des revirements de situation d'avis qu'une durée limitée d'instruction des projets devrait limiter.

L'effet « retombées économiques » doit se faire sentir au plus vite sur le territoire,

l'expectative trop longue est défavorable à l'acceptabilité.

Il est important de pouvoir rapidement écarter des postures et d'associer tous les acteurs. L'acceptabilité est à construire, l'opposition est nécessaire mais les explications, le portage de la politique doit être fort. Pour cela, il convient de développer les outils adéquats, de les mettre à disposition des services en charges de la conduite des politiques sur la façade. Pour qu'un projet en mer soit accepté, il faut qu'il soit accepté des élus locaux et de la population littorale. Il faut que cette politique, ce projet national devienne un projet porté par le territoire car sans accroche territoriale, un projet même maritime ne peut se construire.

Ainsi, il faut être capable de prendre en compte l'acceptabilité d'un projet à un instant T afin de permettre son développement ; mais aussi d'associer tous les acteurs impactés dans l'élaboration du projet afin de faciliter l'acceptabilité des nouveaux projets. De plus, la concertation préalable avec l'ensemble des acteurs du milieu concernant un projet d'installation d'EMR permet la prise en compte en amont des contraintes et permet de définir les zones accessibles en fonction des activités de chacun.

2.2. Instructions administratives.

L'association des acteurs permet de mieux définir et préciser un projet. Mais les lourdeurs des procédures d'instructions administratives de ces projets sont les premiers freins qui sont mis en avant par les acteurs.

Dans ce cadre, à l'instar des pays du nord de l'Europe, l'État devrait porter les projets jusqu'en phase de dérisquage avant de lancer les appels d'offres. L'évaluation environnementale devrait être effectuée à ce stade de la planification, cela permettrait de dégager avec les acteurs déjà présents des axes de travail et un meilleur consensus. Cette disposition ne ferait porter à la filière que le risque de développement de construction du parc et fiabiliserait le projet.

Il faudrait pouvoir créer une autorisation enveloppe en ayant associé tous les acteurs en amont, y compris la justice, tous les aspects doivent avoir été balayés et blanchis. Les méthodes de concertation sont à revoir. Ces projets de grande ampleur devraient pouvoir être traités de façon différente d'un projet courant, l'idée de permis « enveloppe » devrait être creusée.

Il y a donc une volonté de changer la méthode d'élaboration des projets avec la mise en place de projets cohérents et compatibles avec le droit, l'économie, etc ; et cela avec un objectif de rapidité pour baisser les délais et éviter le retour au point de départ évoqué précédemment. Par exemple, concernant le projet de lancement d'une consultation sur la zone de Bassure de Baas, il y a une volonté de délais raisonnables pour la consultation contrairement à ce qui s'est passé pour les projets sur les sites de Dunkerque et Oléron.

3. Formation / Emploi.

Le métier de marin est particulier et il s'accorde avec les nouvelles opportunités qu'apporteraient ces activités émergentes ; il y a donc une souplesse dans la reconversion à trouver pour ces professions. Il faudrait créer des passerelles de formation permettant de développer de nouvelles compétences énergétiques pour les marins. Ainsi, il n'y a pas besoin de créer de nouveaux métiers mais seulement de nouvelles formations. De plus, cela permettrait de former des marins aux EMR et non pas des énergéticiens au métier de marin.

La formation des professionnels de cette filière est un enjeu qui doit être accompagné par la promotion des écoles et des centres de formation. Il est relevé que la construction ainsi que l'entretien de ces EMR va créer un nombre d'emplois important.

Actuellement, le message vers l'emploi dans les filières EMR est très mauvais, les structures de formation et de promotion sont en place, les élèves sont formés mais les parcs ne sont toujours pas présents, ces personnes sont donc obligées de partir à l'étranger pour pouvoir travailler.

A contrario de ce qui a été démontré, il faut aussi être en capacité d'arrêter des projets trop anciens et coûteux pour repartir avec des projets adaptés aux politiques en cours. Les procédures administratives doivent également se voir simplifiées mais c'est avant tout le processus global qui doit être revu.

B. Connaissances.

La connaissance est un point important pour cette filière émergente, le milieu marin est à approfondir, les recherches sont limitées et les données peu disponibles.

Une politique forte doit être mise en place sur ce thème afin de maîtriser cette connaissance et permettre son partage. De plus, les retours d'expériences vont permettre d'accroître les connaissances des impacts des technologies sur les milieux marins.

1. Communication.

La communication de la filière est à améliorer.

Il faut développer la sensibilisation locale de la population aux éoliennes cela passe par une communication assumée par les industriels et les services de l'État; celle-ci étant nécessaire pour faire accepter les projets.

Il y a un travail à réaliser sur l'acceptabilité des nouveaux projets en mer.

2. Stratégie / Coordination.

L'anticipation des raccordements est à prévoir, la planification des EMR doit permettre au réseau de s'adapter.

Les EMR comme toutes les énergies renouvelables sont émergentes. Malgré leurs atouts, elles restent des énergies intermittentes et le sujet du stockage n'est pas assez abordé, il se pose donc la question suivante : La façade dispose-t-elle d'atouts sur ce sujet ?

Le développement de ces activités est parfois encore à l'état d'expectative même si l'on sait que ce secteur industriel évolue vite. Pour exemple, l'hydrolien s'engage dans une phase commerciale alors même que les phases recherches ne sont pas terminées. Le développement futur, les gains de production envisagés sous dix ans doivent d'être anticipés dès maintenant. De même, il faut se projeter dans l'expectative d'exploiter des gisements non rentables à ce jour. Exemple : gisements moyens à termes (1,5 m/s).

L'éolien flottant suit le même processus que l'hydrolien.

Il faut que les politiques, les réglementations permettent l'évolution des projets en fonction des technologies émergentes. A ce jour, les évolutions technologiques vont plus vite que l'instruction des dossiers, de ce fait, ce qui est autorisé à construire l'est souvent à coûts plus élevés que ce qui pourrait être désormais réalisé.

C. Foncier / Utilisation de l'espace.

L'accès au foncier est nécessaire à cette filière, mais des freins importants existent à savoir : des freins administratifs et environnementaux alors même que des opportunités existent. Les risques liés à la gestion du trait de côte sont à prendre en compte dans ce cadre.

1. Compatibilité.

Les parcs éoliens prévoient d'être compatibles avec d'autres activités maritimes, un effort certain est observé pour permettre la co-activité avec la pêche professionnelle même si la décision finale liée à cette possible interaction appartiendra au préfet maritime et cela six mois avant le début des travaux des parcs.

Il est regretté que cette autorisation soit prise si tardivement dans le processus.

Cette disposition ne renforce pas le consensus avec les professionnels de la pêche.

2. Occupation / Structures.

La structuration de la filière industrielle française n'existe pas encore complètement. Un premier pôle a été créé à St Nazaire, un second est en voie de construction à Cherbourg. Le retard pris sur l'implantation des fermes Éoliennes en mer impacte fortement le développement d'une filière industrielle en France.

Le développement des EMR est facilité par la proximité d'infrastructures portuaires et d'industrielles. En effet, les infrastructures portuaires et industrielles vont être sollicitées elles doivent permettre l'accueil dans les ports d'éco-industries (zones potentielles d'activités nouvelles), de sites d'assemblage des éoliennes.

Il y a donc une volonté de structuration des parcs industriels consistant en un travail sur les infrastructures d'ouvrage dans les ports dès le cadre de l'appel d'offre.

Il devrait également être envisagé des projets d'EMR pour de petits ouvrages tels que les phares, les ports...

Il est envisagé un projet d'installation d'un hub d'assemblage et de maintenance en Normandie pour l'hydrolien.

Le foncier portuaire est donc important pour l'accueil d'activités futures.

3. Espace.

L'accès aux espaces est primordial pour ces nouvelles activités. Les cartographies qui permettront de faire émerger des zones propices aux EMR doivent faire apparaître l'ensemble des contraintes ou projets concurrents.

Les projets des îles anglo-normandes, EMR, câbles auront des emprises dont il faudra

tenir compte. Les accords de pêche, les potentielles d'évolutions des accords internationaux du fait du *Brexit* ne concourront pas à une bonne acceptabilité.

D'autres contraintes réglementaires sont d'ors et déjà prises en compte dans les projets d'EMR et il appartiendra au DSF de les confirmer.

D. Risques.

Les retours d'expérience ne font pas apparaître de risques forts pour cette industrie. Un cycle complet de vie d'un parc éolien en mer est maintenant disponible puisque le premier champ vient d'être démantelé au Danemark.

E. Culturel / Patrimoine.

L'aspect patrimonial est un enjeu qui doit être approché très tôt en ce qui concerne les activités émergentes telles que les EMR. Pour exemple, le classement UNESCO peut avoir des répercussions sur le parc éolien de Courseulles ou inversement le parc sur le classement UNESCO des plages. Autre exemple, l'abandon du projet d'EMR au Mont Saint-Michel dû au classement UNESCO protégeant la zone et le paysage. Cet aspect patrimonial est une partie intégrante des phases de levées de risques que l'État devrait conduire.

La culture de l'énergie renouvelable doit concourir à l'accompagnement de projets d'envergures mais aussi promouvoir les petits projets afin de modifier la culture de la population. Pour exemple : petit phare maritime fonctionnant à l'énergie éolienne ou solaire, ou encore le centre des congrès du Havre chauffé grâce à une pompe à chaleur à l'eau de mer. Ainsi, les projets notamment portuaires devraient être orientés vers ces énergies.

F. Environnement.

Il y a une volonté de meilleure connaissance du milieu marin passant par des études d'impacts environnementales ainsi que par des analyses réalisées depuis la demande d'installation jusqu'au démantèlement.

Ainsi, la protection de l'environnement nécessite des connaissances à approfondir. De plus, les recherches représentant un coût élevé, il est donc souhaité une intervention de la puissance publique afin de maîtriser cette connaissance et permettre sa diffusion auprès des acteurs concernés.

IV. Conclusion de la réunion.

Un des enjeux du DSF serait de pouvoir aborder la notion d'effets cumulés, une planification accomplie doit permettre de traiter le sujet.

Les acteurs pensent que le DSF doit permettre de développer une vision globale de l'espace maritime mais aussi concourir au développement de la connaissance sur le milieu maritime et avoir une prospective pour permettre d'anticiper l'avenir sur ce milieu. A minima, le DSF devrait définir les contraintes d'interaction à intégrer entre activités. En outre, un ré-équilibre pourrait être envisagé, il n'est pas compris que le DSF soit

finalement d'un niveau inférieur aux politiques sectorielles et dans ce cas précis, suiveur des appels d'offres.

Liste des participants à l'atelier thématique de définition des enjeux « EMR » :

M. VOGT, Conseiller régional de Normandie, président de la commission permanente du Conseil maritime de façade

M. LEPETIT, Conseil départemental de la Manche, vice-président de la commission permanente du Conseil maritime de façade et président du groupe de travail du Document stratégique de façade

Mme. PAPORE, Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction et présidente de la commission spécialisée « ressources non biologiques »

M. MAZURAI, Conseil Régional de Normandie, membre de la commission permanente du Conseil maritime de façade

M. AUDOLLENT, Conseil régional des Hauts-de-France

M. PETIT, Conseil régional des Hauts-de-France

Mme. GILLMANN, Réseau Transport d'Électricité

M. PEYSSON, Syndicat des Énergies Renouvelables

M. POULEAU, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

M. DOREY, Direction Départementale des Territoires et de la Mer de la Manche

M. DEBAENE, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

M. LEVALLOIS, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

M. DUMENIL, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord

Mme. LE PAPE, Direction interrégionale de la mer manche Est – mer du Nord