



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Concertation préalable du public sur les stratégies de façade maritime

26 janvier 2018 – 25 mars 2018

**Synthèse des contributions réalisées sur la plateforme participative
www.merlittoral2030.gouv.fr et dans les ateliers citoyens**

TOME 1

Façade Manche Est – Mer du Nord

Façade Manche Est – Mer du Nord

Synthèse des contributions du public en ligne

Synthèse des contributions du public sur la plateforme de concertation pour la façade Manche Est – Mer du Nord

Bilan quantitatif

	Nombre de contributions	% façade	Nombre de votes	% façade
Le bon état écologique des milieux marins et littoraux	93	31,74	1228	61,43
Les activités et usages	136	46,42	597	29,86
Risques	29	9,90	103	5,15
Brexit	2	0,68	5	0,25
Autres commentaires sur la vision d'avenir proposée	33	11,26	66	3,30
Total façade MEMN	293	100,00	1999	100,00

La façade recueille le plus de contributions concernant les activités et les usages (46%). Le thème du bon état écologique vient ensuite avec 32 % des contributions. Le thème du Brexit ne recueille que deux contributions.

Synthèse des contributions

1 – Le bon état écologique des milieux marins et littoraux

	Répartition des contributions entre les questions posées
Comment réduire les pollutions venues de la terre, qui influencent la bonne qualité de l'eau sur le littoral ?	55 %
Pensez-vous nécessaire de renforcer la protection des milieux marins et littoraux en Manche Est-mer du Nord ? Si oui, comment ?	45 %

A) L'action sur la réduction des pollutions venant de la terre doit revêtir deux formes qui se complètent

Les actions préventives

→ Développer la recherche et sensibiliser le public et les scolaires

Une stratégie de la connaissance du milieu marin à l'échelle de la façade doit être mise en place, pour assurer la transparence, la diffusion et la cohérence des données, notamment celles concernant la qualité des eaux estuariennes et marines. Dans ce cadre, il convient d'organiser des campagnes régulières d'acquisition des connaissances.

Un effort de clarté et de franchise doit être effectué vers la population et les usagers de l'espace marin (ne pas utiliser un vocabulaire technique ou scientifique que le public ne comprend pas) ; tous les acteurs du territoire doivent pouvoir accéder aux données environnementales par « l'open data » et par un SIG (système d'information géographique) à la fois ludique et complet.

Les enfants doivent apprendre le rôle des écosystèmes marins. Les activités subaquatiques sont utiles comme support de découverte et d'éducation sur la richesse et la fragilité des milieux naturels sous marins.

Il faut effectuer une synthèse exhaustive de la littérature scientifique sur l'impact du chalutage et du dragage, ainsi que sur les effets des rejets de dragage en mer.

Il convient de lutter contre les espèces invasives qui menacent la chaîne alimentaire.

→ Prévenir les pollutions dangereuses

Il est recommandé de créer d'urgence un plan d'action préventif pour éviter que des munitions chimiques immergées (lieux connus) ne se dispersent. Il est nécessaire d'intégrer les risques de dépôts de munitions immergées, dans les études d'impact sur les extractions de granulats.

→ Modifier les pratiques agricoles et de pêche

Une politique agricole raisonnée doit être appliquée, pour permettre de faire face aux conséquences multiples de l'élevage intensif (épandage, pollutions médicamenteuses, eaux pluviales et hydrocarbures...); il faut développer des outils de diagnostic et de recherche.

Les pouvoirs publics doivent soutenir les pratiques agricoles individuelles respectueuses de l'environnement (réduire très fortement les nitrates, les pesticides et les produits phytosanitaires) et mettre en place des plans de passage à l'agriculture biologique ; dans ce sens il est indispensable d'orienter les aides vers l'agro-écologie et l'agriculture biologique. Le bio doit devenir une norme (baisse de la TVA pour l'achat de produits bio non transformés).

Il convient d'imposer aux structures « *récalcitrantes* », des plans simplifiés de gestion des cours d'eau, pour éviter les trop grandes quantités de nitrates et pesticides, diminuer les seuils de polluants et mettre en place des filières adaptées.

Il faut permettre à des associations porteuses de projets alternatifs de louer à long terme de petites surfaces pour y développer des projets de fermes agro-sylvo-pastorales, agro-écologiques, utilisant les techniques permacoles, sans travail du sol, sans aucun intrant. L'accès au foncier des jeunes agriculteurs doit être facilité.

Il est nécessaire de réorienter les subventions vers la pêche traditionnelle, de promouvoir une pêche raisonnée ne « *raclant* » pas les fonds marins. Une gouvernance de la ressource halieutique (comprenant aussi les organisations de loisirs concernées et des personnes qualifiées dans la gestion de la ressource) est nécessaire et doit être dotée des moyens législatifs et de contrôle adéquats.

→ Augmenter la surveillance et les sanctions

Des suivis biologiques des milieux, révélateurs de la qualité des eaux, doivent être menés avec une fréquence régulière; il faut renforcer la surveillance de nuit et au moyen de drones.

Il est indispensable de mener une politique de réduction des polluants qui arrivent à la mer, en appliquant le principe pollueur/payeur. Il faut ajuster le coût des amendes (qui doivent être systématiques), à l'évaluation financière des conséquences des dégradations.

→ Innover

Quelques idées sont proposées :

- créer des bassins de rétention des eaux, en cas de fortes précipitations, pour pouvoir les traiter spécifiquement ensuite (capacité insuffisante des stations d'épuration) ;
- mettre des grilles à la source dans le réseau pluvial pour récupérer notamment les plastiques et les mégots ;
- valoriser l'eau de pluie et la considérer comme une ressource ;
- afin de ne pas faire disparaître les plages, interdire de draguer le sable au large ;
- inciter les entreprises à produire moins d'emballages plastiques non recyclables, en instaurant un plan de suppression progressif ;
- informer la population des effets néfastes sur l'environnement de l'usage de certains produits ménagers et d'hygiène (désinfectants, lessives...) ;
- imposer que les notices de ces produits indiquent clairement leur impact écologique ;
- mettre en avant la fabrication maison de produits ménagers usuels (lessives, vaisselle, dentifrice...) ;
- trouver des solutions pour neutraliser les effets des médicaments qui vont dans la mer.

Les actions réparatrices

→ Lutter contre les déchets

Les décharges et les déchets flottants : il faut procéder à un inventaire public des décharges en activité ou anciennes. Il faut réfléchir à autoriser et/ou éliminer les décharges côtières et à proximité des cours d'eau. Par ailleurs il faut excaver les anciennes décharges créées dans des valliées et traiter les déchets qui se retrouvent sur la plage du fait du recul de la falaise.

Il faut également mettre en place un plan coordonné de réduction des macro-déchets flottants ou échoués dans les fleuves, les ports, le littoral et en mer. Enfin promouvoir les actions en faveur de la diminution à la source de ces déchets ; en effet, de telles initiatives représentent un facteur positif pour instaurer des actions en faveur de l'économie circulaire.

Les collectes : il faut permettre gratuitement à tous d'apporter ses déchets dans une benne (zones commerciales, zones industrielles, ...) plus particulièrement devant les déchetteries en dehors des horaires d'ouverture, et appliquer la loi sur les abandons de déchets. Il faut également remettre en place les consignes et inventer des collecteurs de bouteilles, cannettes, pailles, etc. Il est tout à fait possible d'organiser des opérations de ramassages réguliers par les communes ou par les citoyens : sorties extra-scolaires, chantiers d'insertion, nettoyage des plages, des fleuves, des campagnes lors des manifestations solidaires de type Téléthon, Sidaction, octobre rose, etc. Par ailleurs il est temps de procéder à l'installation et au vidage de bacs à marée attractifs en incitant le public à ramasser spontanément les déchets. Enfin, il faut mettre un bateau sur chaque fleuve pour récupérer les déchets flottants, ou installer des systèmes de rétention sur les fleuves.

La sensibilisation : c'est mettre en place une signalétique sur les sentiers et les plages, commune à tout le littoral et informer le public sur l'intérêt de la valorisation des déchets ramassés et de leur recyclage. Il est également possible de faire des campagnes de communication autour de grands événements et créer une journée *"Plus belle la vie sans déchets"*.

Les mesures répressives : Instaurer une taxation ciblée sur les emballages polluants, les micro billes, les lingettes... ou interdire leur fabrication ; revoir la législation sur le rinçage des cuves en mer et punir beaucoup plus sévèrement toute pollution volontaire ou involontaire.

➔ **Mieux gérer l'assainissement et la qualité de l'eau des bassins versants**

Un accompagnement des équipements touristiques est nécessaire pour les doter d'installations de traitement des eaux résiduaires idoines et assurer leur bon fonctionnement, notamment en période de pic de fréquentation.

Il faut aider les collectivités à supprimer l'usage des produits phytosanitaires dans la gestion des espaces communaux, favoriser l'infiltration des eaux pluviales, développer leur technicité en matière d'assainissement, et mettre en œuvre des pratiques innovantes de traitement des eaux.

➔ **Autres propositions**

Parmi les autres propositions des contributeurs nous pouvons citer :

- Rentabiliser le traitement des boues de dragage à terre, les utiliser pour l'amendement des sols sablonneux pour éviter les rejets en mer ;
- Élaborer un plan de relocalisation de l'économie, afin de réduire le trafic maritime et de mieux gérer les déchets ; construire des usines de recyclage hydraulique pour les déchets marins (création d'emplois pour les ramasser) ;
- Instaurer dans le cadre de la réglementation des ports, une tarification favorable sur les droits de port et les différents services portuaires, pour favoriser les navires marchands équipés de systèmes de propulsion au GNL ; Équiper les ports d'installations en conséquence ; Promouvoir les caboteurs secs ;
- La gouvernance du littoral ne doit pas être aux mains des seuls pouvoirs locaux, mais être partagée avec le monde du sport, et celui du tourisme.

B) Il est nécessaire de renforcer la protection des milieux marins et littoraux en Manche Est-mer du Nord

➔ **Par une réglementation plus sévère et des contrôles plus efficaces**

Il faut durcir la réglementation sur les moteurs (scooters des mers), pour réduire le bruit et les émissions de CO2 et de particules fines. Il faut aussi interdire la circulation lors des tempêtes.

Il convient de proscrire les dragages polluants et menaçant les écosystèmes marins, notamment en baie de Seine. Il faut nettoyer les zones industrielles, portuaires et lutter contre les rejets en mer (déchets plastiques, paraffines et huiles de palme, fioul lourd et autres lavages de cuves en pleine mer, pertes de conteneurs...). Dans la même idée il est donc nécessaire de mettre en place un contrôle rigoureux, permanent, sans dérogation aucune, sur tous les rejets en mer et d'appliquer des amendes dissuasives.

La loi concernant la taille minimum des espèces pouvant être pêchées par les pêcheurs professionnels et de loisirs, doit être appliquée. Il faut que la France continue à se battre pour interdire la pêche électrique. Il faut renforcer les contrôles des espèces, habitats et écosystèmes marins dans les aires marines protégées. Enfin il faut embaucher davantage de garde-chasse pour mieux contrôler les chasseurs d'oiseaux.

→ Par un développement des zones protégées

Des aires marines éducatives doivent être déployées sur la façade Manche Est - Mer du Nord. Il convient de réduire les zones où le chalutage est autorisé, ainsi que les subventions concernant le prix du diesel.

Il faut protéger les zones qui servent d'abri hivernal aux poissons et y interdire la pêche, multiplier les zones refuges et interdire totalement la pêche jusqu'à 5 milles des côtes. Les trames vertes et bleues doivent être intégrées dans les schémas d'aménagement des domaines portuaires. Des récifs artificiels destinés à devenir des hot spots de biodiversité devraient être implantés. Il est nécessaire de créer des zones sanctuaires non seulement en mer mais aussi sur l'estran si l'on veut laisser la possibilité aux espèces de pouvoir se reproduire. Enfin il faut promouvoir les modes de gouvernance « *développement durable* » comme les parcs naturels marins (qui permettent de préserver les activités traditionnelles comme la mytiliculture, la pêche côtière et la pêche à pied).

→ Par une augmentation du budget qui lui est consacré

La protection des milieux marins passe par une augmentation du budget qui lui est alloué. Une contribution observe « *qu'il est actuellement de 60M€ au lieu des 170M€ estimés lors du Grenelle de la mer* ». Les moyens du Conservatoire du littoral devraient être augmentés.

2 – Activités et usages

	Répartition des contributions entre les questions posées
Comment voyez-vous l'avenir des ports et du trafic maritimes, qui sont intimement liés à l'identité de la Manche et à son économie ?	16 %
Comment développer le tourisme et les loisirs pour qu'ils soient sources de développement durable, non polluants, générateurs de retombées économiques et sociales positives ?	21 %
Plusieurs projets de champs d'éoliennes en mer sont en cours de réalisation et le potentiel pour en faire d'autres est important, mais à quelles conditions ?	28 %
Partagez-vous l'idée que la pêche et l'aquaculture sont des marqueurs de l'identité du littoral de Manche Est-mer du Nord ?	11 %
Quelles activités en mer ou sur le littoral vous paraissent poser un problème et pourquoi ?	24 %

A) L'avenir des ports de la façade passe par la coopération transfrontalière et le développement des infrastructures vers l'hinterland

→ Renforcer la coopération transfrontalière et entre les ports de la façade

Il est essentiel, pour faire face à la concurrence des ports d'Europe du Nord d'aider, par une politique volontariste, le développement des infrastructures multi-modales de transport des marchandises. La priorité doit être mise sur une coopération et une complémentarité transfrontalière incluant les ports français, belges et néerlandais. Une coordination est également nécessaire avec la façade Nord Atlantique-Manche Ouest.

Il faut rapprocher les lieux de déchargement – essentiellement Anvers – des lieux de consommation en Hauts de France, ce qui permettrait de réduire l’empreinte carbone du transport par camion ; dans cette perspective, l’agrandissement du port de Dunkerque est nécessaire.

Les innovations, liées à l’arrivée du GNL (gaz naturel liquéfié), doivent s’inscrire dans une politique d’investissement massif pour la modernisation de l’ensemble des ports et la construction d’infrastructures connexes performantes sur les plans environnementaux et économiques, pour relier ports et métropoles françaises. De même, une coopération dynamique et commerciale, et une politique concertée d’investissements doit être engagée entre tous les ports côtiers et intérieurs de la façade, y compris les ports décentralisés et les ports du détroit (Calais et Boulogne). Les ports montreront ainsi qu’ils peuvent être au cœur de la transition énergétique.

La gouvernance des ports gagnerait à être révisée et plus lisible ; le législateur devrait modifier le Code des transports, pour que les représentants élus des usagers aux Comités de Liaisons avec les Usagers des Ports de Plaisance (CLUPP, organismes consultatifs) deviennent des membres effectifs des Conseils Portuaires et puissent participer avec voix délibérative à la gouvernance de leur port de plaisance.

Il faudrait envisager une gestion globale des ports secondaires de Granville au Tréport (les ports du détroit ont une autre logique), ainsi que la mise en place d’un plan de développement maritime et touristique pour Cherbourg. Il est indispensable et chercher une complémentarité avec les autres ports de la région et non une concurrence.

Il est proposé de mettre en place un protectionnisme européen (surtout vis-à-vis de l’Asie).

➔ Développer les liaisons terre-mer

La compétitivité des ports normands devrait être accentuée pour redonner l’envie aux affréteurs/armateurs de vouloir venir y faire escale (privilège des dockers, interconnexion avec l’hinterland). Le ferroutage doit être développé, en particulier par une voie ferrée plus performante entre Cherbourg et l’axe Seine. De plus le Grand Ouest doit être désenclavé.

Il ne faut pas laisser L’École Nationale de la Marine Marchande du Havre s’en aller à Marseille. Il faut que les dépenses publiques soient orientées vers la restauration du patrimoine plutôt que vers des équipements modernes inutiles et surdimensionnés.

Il existe en région, un fossé entre le monde marin et les terriens. Il faut recenser toutes les activités et préserver à terre les espaces nécessaires à l’économie de la mer. La solution est donc dans la modération de nos activités, le partage de l’espace et de la ressource et le respect des autres.

B) l’énergie éolienne en mer doit être développée, sous certaines conditions

➔ Un développement des EMR largement souhaité

« Il est temps de se concentrer sur des énergies propres et durables, sans qu’elles coûtent des milliards aux Français ». Or, la façade Manche Est - mer du Nord présente un grand potentiel en la matière ; des solutions locales pour un défi global. Les projets d’énergie Marée-Motrice, les Hydroliennes, doivent être développés avec tous les courants dûs au marnage très généreux en face des côtes françaises. Les projets en développement dans la façade, vont générer des retombées

économiques locales importantes, notamment des emplois non délocalisables. Il faut accepter les éoliennes (comme on a accepté les moulins), prix de notre confort. Il faut développer une véritable filière éolienne locale dans sa totalité (conception, raccordement électrique, construction, maintenance, démantèlement...).

La France doit développer l'énergie éolienne en facilitant et en écourtant les procédures. Elle a beaucoup trop de retard par rapport aux autres pays d'Europe.

Pourquoi se priver d'une croissance économique qui concilie production d'énergie et protection de la biodiversité ? Car les éoliennes ont à leur base un récif artificiel dont l'efficacité sur la biodiversité a fait ses preuves ; les pêcheurs qui s'opposent pourront toujours pêcher dans les champs éoliens, tout en bénéficiant de l'effet de récif des pylônes.

→ **Malgré des réticences diverses**

Il faut commencer par baisser la consommation d'énergie : « *La raison principale qui oblige à installer des parcs éoliens de mauvaise qualité aux mauvais emplacements, c'est parce que le prix du Kwh est trop bas. Il faut faire payer plus cher au consommateur, il consommera moins, donc aura besoin de moins d'éoliennes et le matériel installé sera de meilleure qualité* ». Consommons moins et ce que nous devons consommer, produisons-le en harmonie avec la nature. L'éolien, c'est utiliser la force du vent pour produire de l'électricité.

Subventionner la recherche pour trouver des alternatives à l'éolien dont les effets sont trop néfastes (risques, pêche...). Il faut proscrire les éoliennes visibles depuis les plages du débarquement qui doivent rester un lieu de mémoire et de recueillement. Il faut promouvoir les coopératives de citoyens à but non lucratif permettant de donner à tous le droit et le pouvoir de produire de l'électricité sans autre but que de la fournir à prix coûtant.

Il ne faut pas pas créer de zones à usage exclusif et privatisé et ne pas interdire les futures zones des champs éoliens aux activités nautiques et subaquatiques. Cette situation relève souvent d'une méconnaissance réciproque des activités et d'un souci sécuritaire exacerbé.

Il faut préserver l'attractivité du littoral à la condition de prendre en compte les impératifs de sécurité des plaisanciers dans une bande d'eau saine le long des côtes, et de préserver la vue sur l'horizon qui constitue le moteur du tourisme littoral.

Enfin mettre en place une structure de dialogue à l'échelle de la façade maritime sur l'éolien en mer, permettant de définir les stratégies d'accompagnement des appels d'offres et projets, en associant les acteurs locaux, dont les associations environnementales.

C) Une pêche et une aquaculture durables en Manche Est - Mer du Nord

Il faut renforcer la réglementation sur le chalutage et surtout la faire appliquer par une augmentation des contrôles des pêches. La législation doit être la même pour tous en matière de prélèvement, de période de pêche (oui à une fermeture générale en hiver), de zone de pêche (création de sanctuaires) et de taille : 45 cm.

Il est nécessaire d'interdire l'accès à cette mer fermée à tous les navires de pêche de plus de 24m, et de limiter la pêche industrielle en Manche Est Mer du Nord au profit de la petite pêche côtière. De plus il faut instaurer une période de repos biologique pendant la reproduction des espèces en déclin, période pendant laquelle la pêche doit être interdite. Enfin il faut durcir la réglementation sur les

dragages qui ont des conséquences néfastes sur la pêche - disparition de zones de frayères – mais aussi sur l'érosion côtière et les plages touristiques.

« Qu'il soit électrique ou classique, le chalutage déstructure les fonds, les désertifie et n'est pas sélectif » ; avec les quotas, les pêcheurs rejettent en mer des quantités considérables de poissons morts. Si le droit européen interdit la pêche au chalut dans la bande côtière des 3 milles, il autorise également de déroger à cette règle et *« aujourd'hui il est regrettable que les dérogations de chalutage soient devenues la norme »*.

Il est proposé de créer des parcs fermés au public et à la pêche sur des segments de temps de deux ou trois ans voir plus, pour recréer des zones de frayère et de reconstitution de ressources. La France doit tout mettre en œuvre pour que d'ici 2020 tous les stocks soient exploités au rendement maximum durable (RMD).

D) Une volonté de mieux organiser le tourisme et les loisirs nautiques

→ Mieux gérer la fréquentation

Pour une même fréquentation touristique, il conviendrait de mieux répartir les flux entre le littoral et l'intérieur des terres, diminuer la pression touristique sur le littoral et mieux équilibrer l'impact touristique sur le territoire. Par ailleurs une réflexion est à mener sur le développement des séjours longs : une semaine au lieu de deux jours. Les projets touristiques doivent à la fois répondre aux attentes des clientèles et proposer des approches inclusives associant la population, les porteurs de projets, les élus et les associations concernées.

Ainsi il faut privilégier une approche *« naturelle »* de l'attractivité touristique et promouvoir les mobilités douces, les activités en relation avec la nature, la qualité d'accueil et les démarches exemplaires en matière d'environnement, y compris dans les zones portuaires ; par exemple mettre en place des pontons flottants pour faciliter l'amarrage.

Des aires touristiques cohérentes doivent être identifiées, pour adapter les aménagements en conséquence, comme La Hague avec ses influences irlandaises -paysages, festivals, musique-, ou la baie du Mont St Michel avec le thème de l'imaginaire médiéval. Enfin une meilleure communication entre tous les acteurs locaux (y compris les services de L'État) permettrait de développer davantage les retombées économiques du tourisme local.

→ Préserver l'attractivité du littoral

Les projets touristiques doivent avant tout s'appuyer sur la beauté des paysages donc ne pas laisser des lotissements inesthétiques se construire n'importe où. Il faut limiter les pratiques commerciales sur le domaine public maritime et en particulier sur les plages où l'espace ouvert à tous est de plus en plus restreint. En même temps certains estiment que la loi Littoral doit être assouplie, pour répondre aux projets de territoires, qu'ils soient agricoles ou touristiques. D'autres pensent qu'il est nécessaire de maîtriser la pression foncière et l'urbanisation littorale (la freiner quand nécessaire) afin d'enrayer les tendances croissantes au détricotage de la Loi Littoral et autres protections environnementales (sous couvert d'autonomie locale).

Il convient d'encourager les acteurs de l'éducation à l'environnement et au développement durable et les administrations concernées, à partager leurs connaissances et points de vue avec les opérateurs du nautisme et des sports littoraux ; de prendre en considération l'essor de nouvelles activités en

mer et de sports de nature sur l'estran (cf. tout particulièrement ceux liés à l'eau et/ou au vent tels le longé côte, le stand-up paddle, le kayak de mer, le kitesurf, le char à cerf-volant, ...) ; de prendre en compte les connaissances des différentes associations qui contribuent à la mise en valeur du patrimoine maritime en respectant l'environnement.

Il faut enfin soutenir le réseau des musées maritimes pour leur permettre de survivre. Les quartiers balnéaires méritent des classements en aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) ou en secteur sauvegardé, ce afin d'en valoriser et d'en renforcer la "maritimité".

Il faut créer un Label Écologique pour les Clubs liés aux activités nautiques (subventions supplémentaires pour les associations qui respectent un cahier des charges).

Il faut rendre à nouveau accessibles tous les spots de surf du littoral (ex Dieppe interdit à cause de la proximité du terminal trans-Manche)

De manière plus ponctuelle, la réglementation doit être renforcée sur les nuisances sonores et écologiques (jet-skis). Les engins à moteurs devraient être interdits entre le 15 juin et le 15 septembre (danger pour baigneurs et surfeurs).

Il faut sensibiliser les habitants du long de la Seine au lien géographique qui les unit à La Manche et établir une carte "culturelle et touristique" de l'ensemble de l'estuaire de la Seine.

3 – Les risques littoraux

A) La protection

→ Réparer et protéger la nature

Il apparaît nécessaire de laisser faire la nature à certains endroits. Ainsi il faut recréer les dunes avec l'aide de barrière de piquets qui retiendront le sable et prononcer un moratoire sur les constructions sur le littoral.

« Si l'on évite les siffle-vents, on permet de réduire l'emprise du vent », et il faut canaliser la population pour éviter de piétiner la flore fixatrice des dunes.

Afin de limiter l'érosion il est indispensable de maintenir les galets au pied des falaises, et donc construire des épis en bois tous les 100 m. Les déblais des chantiers de terrassement pourraient servir à renforcer des zones érodées. Les ouvrages en dur ne sont pas toujours à proscrire.

→ Contrôler et limiter l'implantation des activités sur le littoral

Remplacer la pratique de « l'enduro » par des manifestations plus adaptées à l'environnement.

Les activités nouvelles (équipements énergétiques ou extraction de matériaux), souvent mal acceptées par les riverains, pourraient supporter une taxe affectée à la protection du littoral, ce qui aiderait à l'acceptabilité sociétale de ces activités.

B) L'adaptation

La notion de résilience doit être intégrée par la population (information, sensibilisation...).

Une démarche de planification urbaine audacieuse doit être adoptée. Il faut donc dessiner et projeter le repli urbain des villages côtiers (anticiper l'érosion marine), accompagner les agriculteurs pour mettre en œuvre des pratiques culturales qui préservent la fertilité des sols et en limitent l'érosion (le non retournement des sols).

Il faut envisager le retrait à l'intérieur des terres des activités économiques et des habitations localisées dans les zones inondables, et élaborer un plan de recul de l'habitat littoral. Il est nécessaire d'anticiper la montée des eaux et de créer des mers intérieures (avec des petits ports) comme le font les Néerlandais.

Le rôle du futur Syndicat mixte de Parc Baie de Somme Picardie maritime est notamment *« d'accompagner les communes dans la recherche de solutions innovantes et résilientes en matière d'habitat, d'aménagement d'espaces publics »*.

C) Clarifier les compétences en matière de gestion des risques

Aujourd'hui, on ne peut que gérer le littoral en fonction de la nature et non contre elle.

Les modifications récentes de la loi GEMAPI ont opacifié le dispositif d'origine, et il est aujourd'hui difficile de comprendre qui est compétent sur quoi. La conservation du littoral et la gestion des risques sont éparpillées à des niveaux de compétence trop différents.

Il faut absolument limiter le nombre d'interlocuteurs qui ont une compétence *« protection du littoral »* et instaurer une seule gouvernance élargie à tous les acteurs du territoire et non plus seulement aux élus ; par contre il est indispensable que le niveau désigné ait toutes les compétences nécessaires sur ce domaine. Que la compétence *« protection du littoral »* soit une compétence obligatoire, à concurrence du financement maximum prévu par la loi.

Il convient de déterminer une hiérarchie des territoires, dont le littoral est à protéger. Une priorité doit être accordée aux zones urbanisées et aux zones porteuses d'activités économiques et d'emplois.

D) Développer les suivis scientifiques pour mieux comprendre les mouvements des courants et anticiper les submersions

En fonction des suivis réalisés, il faut construire des plans d'intervention d'urgence et disposer d'un plan de gestion du trait de côte sur tout le littoral, en donnant la priorité aux zones à renforcer.

Pour éviter l'érosion des côtes, il faudrait construire une barrière pour rompre la force des vagues, comme la barrière de corail.

4 – Le Brexit

Dans le cadre de la convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (OSPAR), lutter contre les rejets de granulés plastiques industriels, très chargés en hydrocarbures et en produits chimiques chlorés, « *venus des stations d'épuration anglaises* ».

Une certaine inquiétude est exprimée sur les conséquences du Brexit sur les accords de Granville (pêche).

5 – Autres commentaires sur la vision d'avenir proposée

	Répartition des contributions entre les questions posées
Comment définiriez-vous l'identité et les singularités de la façade ?	12 %
Que pensez-vous de la vision d'avenir proposée ?	88 %

Le document stratégique de façade (DSF) :

Les DSF privilégient une vision trop économique et apparaissent insuffisants pour assurer le bon état écologique des eaux qui est essentiel pour la sauvegarde de l'espèce humaine. Il est toutefois indispensable d'ouvrir le débat et les échanges sur cette vision d'avenir à l'échelle transfrontalière, et avec les métropoles régionales (Lille et Rouen) pour conforter systématiquement leurs relations avec la façade maritime. Il faut s'appuyer davantage sur les politiques européennes pour que nos projets soient éligibles à des fonds européens.

Le trafic maritime est en constante progression et il faut continuer à le développer.

Le littoral est relativement préservé de l'urbanisation, puisqu'un linéaire important appartient au Conservatoire, il faut continuer dans cette voie.

La gouvernance :

Le préfet maritime est « *le mieux placé* » pour assurer la coordination/concertation entre les acteurs maritimes de la façade et les acteurs économiques, touristiques et sociaux de la bande côtière, fluviale et ferroviaire, et de l'hinterland à courte et longue distance.

Il faut créer à l'intérieur des Conseils maritimes de façade un organisme reconnu pour sa représentativité qui serait chargé d'arbitrer et de prescrire les conditions d'attribution de l'espace public maritime. Plus généralement il faut supprimer l'empilage administratif pour éviter les redondances et les prescriptions contradictoires.

Il appartient aux autorités nationales et locales de veiller au bon usage des espaces, ce qui suppose la mise en place d'instances de concertation et de régulation locales.

Il est nécessaire de favoriser sur la façade, la construction de pôles universitaires et technologiques pour disposer de viviers de compétences mobilisables dans la multiplicité de problématiques liées à la mer (cf. Bretagne) .

Quelques particularités de la façade :

Il est proposé d'ajouter sur la carte de synthèse de la façade MEMN :

- les liaisons maritimes vers l'Irlande;

- les liaisons Normandie – Îles anglo-normandes (rééquilibrer les liaisons avec les îles anglo-normandes, actuellement au bénéfice de la Bretagne au détriment de la Normandie);
- le centre nucléaire de la Hague;
- Il faudrait harmoniser la sélection des données cartographiques et le vocabulaire retenu entre les façades NAMO et MEMN. Il apparaît enfin des difficultés de lecture pour le Golfe normano-breton (entre deux façades).

« *Il faut faire cesser le sous-développement organisé du département de la Manche* » : retards énormes en matière de numérique et couverture téléphoniques / relations ferroviaires de plus en plus dégradées ou menacées / liaisons routières insuffisantes ou négligeant la mer.

L'espace doit continuer à être partagé de manière harmonieuse et diversifiée.

Façade Manche Est – Mer du Nord

Synthèse des 6 ateliers citoyens

Choix des enjeux débattus lors des 6 ateliers citoyens de la façade Manche Est – Mer du Nord

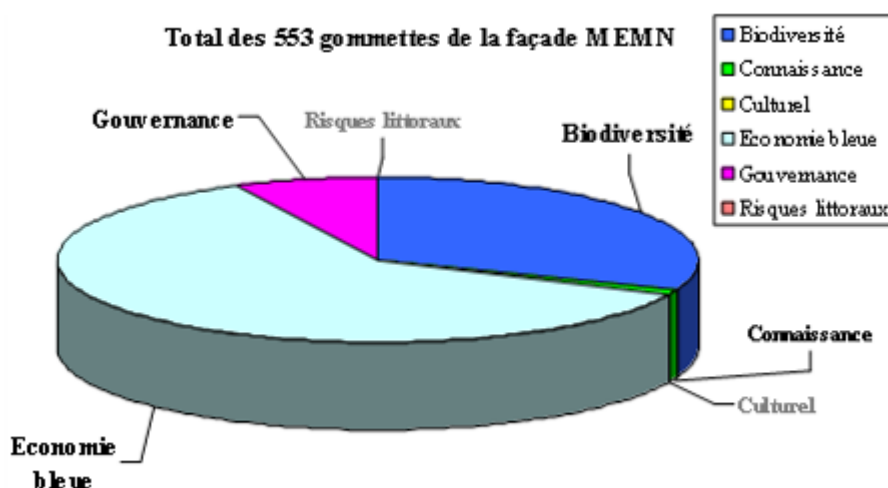
Lors des six ateliers de la façade Manche est – mer du Nord, les cinq enjeux présentés ont été :

- l'efficacité et la compétitivité économiques des ports de la façade dans le respect des normes sociales et environnementales ;
- la gestion durable des ressources biologiques marines ;
- des filières maritimes performantes ;
- la mise en œuvre du Brexit ;
- le bon état écologique des milieux et des écosystèmes marins et littoraux et un littoral attractif.

Les participants ont ajouté les intitulés d'enjeux suivants : un tourisme littoral durable, l'habitat et les loisirs / connaissance et éducation au milieu / accepter que la mer reste un espace naturel vierge qu'il ne faut pas chercher à maîtriser / Patrimoine et Culture/ la transition énergétique, la préservation du patrimoine, accessibilité à la mer (usage local)/ l'Education maritime.

Les citoyens ont eu à choisir, en collant une gommette (3 au maximum par participant) en face des enjeux qui leur apparaissaient comme prioritaires.

La répartition thématique des 553 gommettes collées lors des six ateliers a été la suivante :



Cette répartition des gommettes montre que de nombreux thèmes (la connaissance, les risques littoraux, le culturel) n'ont reçu que très peu de « votes », car ils n'apparaissaient pas directement dans l'intitulé des enjeux présentés dans le poster. Néanmoins, dans le débat et dans l'expression des « visions pour 2030 », les participants ont bien évoqué ces thèmes, mais en les intégrant aux trois enjeux choisis pour le débat. Ainsi, dans l'enjeu (majoritairement choisi) **d'une économie bleue**, ils ont intégré la gestion durable de la ressource halieutique, et ils ont ajouté aux enjeux d'une filière maritime et portuaire performante, la vision **d'un tourisme** durable respectueux de la biodiversité et prenant en compte le **patrimoine** culturel et les **risques littoraux**.

De même, ils ont insisté sur la **gouvernance** (en plus de l'enjeu particulier « mise en œuvre du Brexit ») en proposant une meilleure préparation des décisions publiques, qui devraient être davantage éclairées par les **connaissances** scientifiques et l'avis des populations locales mieux informées.

Lors de chaque atelier, la **vision** suivante de la façade a été proposée comme base de discussion pour inviter les citoyens à exprimer, sur des post-its, **leur vision à horizon 2030**.

La vision d'avenir pour la Manche est-mer du Nord en 2030...

La façade Manche est-mer du Nord est une porte de l'Europe et ses ports ouvrent l'économie du continent sur le monde. Les conditions sont bonnes pour la sécurité de la navigation et la prévention des pollutions accidentelles du milieu maritime dans le premier détroit du monde.

La protection de l'environnement marin et le bon état écologique des milieux constituent une opportunité pour la réussite des évolutions économiques et industrielles de la façade. Le développement durable des activités qui en structurent l'économie est garanti par une gestion durable des ressources, le respect des normes environnementales et une résilience améliorée de l'espace côtier aux risques naturels.

Un cadre existe pour un développement des énergies marines renouvelables en synergie avec les activités existantes, qui lui permet d'être en pointe en la matière. Principal fournisseur en granulats et matériaux destinés au secteur du bâtiment et des travaux publics, elle offre des conditions responsables d'exploitation de cette ressource.

Par la diversification des activités de pêche, la façade assure le maintien des ressources vivantes et leur exploitation raisonnée, depuis l'approvisionnement jusqu'à la commercialisation. La pêche et l'aquaculture sont des marqueurs sociaux des territoires de la façade. La transformation des produits de la mer est un savoir-faire reconnu de la façade. Elle devient une référence en matière d'aquaculture.

La façade valorise son fort potentiel touristique littoral vis-à-vis des métropoles européennes proches. L'ouverture aux nouveaux loisirs littoraux et nautiques et le dynamisme de la plaisance, le plus souvent fondé sur l'économie collaborative, permettent le développement des industries nautiques.

La façade s'appuie sur son réseau d'acteurs de la recherche et de la formation supérieure pour développer une capacité de médiation scientifique sur l'ensemble des problèmes de connaissances intéressant le milieu marin. Elle a renforcé l'attractivité de son dispositif de formation initiale et continue et l'adapte en permanence aux filières émergentes.

Activités et coopérations s'insèrent dans une vision internationale de l'espace de la Manche et de la mer du Nord.

Contribuez à cette vision en l'amendant, la modifiant, l'enrichissant sur la plateforme participative www.merlittoral2030.gouv.fr

Quel avenir pour la mer et le littoral en Manche Est – Mer du Nord ?
Atelier citoyen Abbeville
15 février 2018

Synthèse

23 participants.

Garants : Marc D'Aubreby et Jean-Michel Stievenard.

Quels enjeux prioritaires ?

La séance « gommettes » a donné les résultats suivants ::

- **Le bon état écologique des milieux et des écosystèmes marins et littoraux et un littoral attractif : 30 gommettes**
- **La gestion durable des ressources biologiques marines: 13 gommettes**
- **Des filières marines performantes : 13 gommettes**
- La mise en œuvre du brexit : 4
- L'efficacité et la compétitivité économiques des ports de la façade dans le respect de normes sociales et environnementales : 2
- Pas de suggestion complémentaire

Résultats du WORLD CAFÉ concernant 3 enjeux prioritaires

LE BON ETAT ECOLOGIQUE DES MILIEUX ET DES ECOSYSTEMES MARINS ET LITTORAUX ET UN LITTORAL ATTRACTIF

<i>Pourquoi l'enjeu est important ? Il est important car :</i>
C'est le support du vivant -qualité de l'eau -Préservation des qualités de relation entre la terre et la mer -notion de continuité territoriale -Maintien et gestion du trait de côte -mer et océan représentent 70 % de la planète
<i>Quelles synergies/opportunités, difficultés/conflits ?</i>
-prise en compte des outils de gestion des milieux existants -impacts sur les activités et destruction des milieux -choix des politiques des territoires -conflits d'intérêts des usagers et des professionnels . -problème de cohérence des réglementations -quelles actions sur le trait de côte ? quel niveau de gouvernance ? -accueil des usagers
<i>Quelles propositions pour bien vivre en 2030?</i>
-concilier activités économiques et préservation des milieux -tenir compte de l'avis des acteurs territoriaux -communiquer sur la « valeur » des milieux -importance du bon dimensionnement des activités sur le littoral

- maintenir des réseaux de la connaissance
- Perte écologique =perte économique
- soutenir les actions locales ou microlocales
- Avoir une réflexion globale

LA GESTION DURABLE DES RESSOURCES BIOLOGIQUES MARITIMES

<i>Pourquoi l'enjeu est important ? Il est important car :</i>
-Force du territoire « pôle de compétitivité aquimer »
-permet de maintenir une économie locale et non délocalisable (pêche à pied par exemple)
-permet de conserver un bien vivre local et de développer du tourisme
-besoin d'une bonne gestion pour le développement ou le maintien de la pêche et aquaculture
-préserver un patrimoine immatériel
-territoire sensible à entretenir malgré une augmentation des usagers
-importance de la pêche à pied
<i>Quelles synergies/opportunités ? Quelles difficultés conflits ?</i>
-question des sites disponibles pour l'aquaculture
-expérience de la cogestion des stocks
-pollutions telluriques et plastiques
-certaines activités sont contradictoires sur un même espace
-trouver un équilibre entre les activités traditionnelles et d'avenir
-besoin d'harmoniser les pratiques et les règles européennes applicables à la pêche à pied
-besoin de prise en compte de l'activité pêche par les promoteurs de l'éolien et l'État
<i>Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?</i>
-Question de l'échelle de protection adaptée
-Développer d'autres filières : algues par ex
-Avoir une meilleure écoute des acteurs et des élus du territoire
-Traiter la relation terre/mer
-Faire plus de concertation préalable.
-Améliorer la connaissance des écosystèmes
-Développer l'aquaculture et la mytiliculture
-faire évoluer le modèle économique des entreprises de pêche(ex scopale)

FILIERES MARITIMES PERFORMANTES

<i>Pourquoi l'enjeu est important ? Il est important car :</i>
-mix énergétique ,potentiel favorable sur cette façade
-prise en compte des activités traditionnelles
-alternatives granulats marins par la protection des zones terrestres
-pour l'emploi local, développer de nouveaux modèles économiques, niveau de formation, et la mobilité
<i>Quelles synergies/opportunités ? Quelles difficultés/ conflits ?</i>
-favoriser le potentiel créatif des nouvelles générations
-cohabitation des nivelés activités
-attention aux effets cumulés et aux impacts environnementaux
-opportunité d'un parc marin
-opportunités pour de nouvelles activités thalassothermie, énergie marémotrice ou éolienne immergée
-faire de la pédagogie sur les déchets
<i>Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?</i>

-explications des choix en faisant de la pédagogie
-miser sur plus de concertation avec les citoyens pour l'acceptation des priorités
-s'enrichir de l'expérience des pays voisins.

Résultats de la discussion sur la vision

L'analyse des réponses montre que tous les présents adhèrent totalement ou partiellement à la vision proposée (aucun post-it de non adhésion).

- 1 post-it « *oui si... la vision s'attache à développer en préservant et à préserver en développant* » ;
- 2 post-it « *non sauf si réelle prise en compte des opinions locales* » et que « *l'Etat trouve le moyen de concilier le maintien de l'activité durable avec la transition énergétique* ». Un présent s'interroge également sur les interdits dus à une surfréquentation des espaces qui pourraient s'appliquer de façon constante au détriment des locaux. Plutôt adapter qu'interdire.

Les points d'adhésion forts sont :

- la protection des espaces naturels marins et littoraux ;
- l'équilibre entre des activités traditionnelles et des activités touristiques nouvelles ;
- l'intérêt des générations futures pris en compte.

Une question fait consensus : « Comment concilier des enjeux nationaux et des enjeux locaux ? ».

Cependant la vision n'évoque pas plusieurs enjeux prioritaires :

- la cyber attaque ;
- la sûreté maritime.

Pour atteindre cette vision intégrée, il est proposé de veiller à :

- une bonne communication entre l'État, les acteurs locaux (société économique et élus) et les citoyens ;
- la mise en place d'outils de concertation de l'information via les réseaux sociaux et internet ;
- la mise en place d'atelier de la connaissance des milieux littoraux et marins, qui sont très demandés ;
- ce que le développement du tourisme tienne compte de la fragilité des espaces ;
- s'appuyer sur des réseaux de recherche et de formation pour une meilleure connaissance du milieu maritime.

Équipe d'animation : DIRM : Corentin Dumenil, Damien Levallois, Virginie Mayor, Medhi Bouchelaghem, CMVRH : lydie Denisse, Hélène Parmentier, DML : Christophe Madrolle.

Quel avenir pour la mer et le littoral en Manche Est – Mer du Nord ?
Atelier citoyen DUNKERQUE
20 février 2018

Synthèse

38 participants.

Garants : Marc d'AUBREBY et Jean-Michel STIEVENARD.

Quels enjeux prioritaires ?

La séance « gommettes » a donné les résultats suivants :

- **Le bon état écologique des milieux et des écosystèmes marins et littoraux et un littoral attractif** : 31 gommettes
- **L'efficacité et la compétitivité économiques des ports de la façade dans le respect des normes sociales et environnementales** : 30 gommettes
- **Des filières maritimes performantes** : 22 gommettes
- **La gestion durable des ressources biologiques marines** : 16 gommettes
- La mise en œuvre du Brexit : 5 gommettes
- **Suggestions** : la transition énergétique, la préservation du patrimoine, accessibilité à la mer (usage local)

Résultats du WORLD CAFE concernant les 4 enjeux prioritaires

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

<i>Pourquoi l'enjeu est important ? Il est important car :</i>
Il y a une fragilité du milieu marin à cause de la densité d'activité C'est à la fois un enjeu écologique et social Un devoir de transmettre un milieu marin en bon état aux générations futures Il faut préserver un écosystème tant dans la mer, dans l'air que sur terre car essentiel à l'homme
<i>Quelles synergies/opportunités ? Quelles difficultés conflits ?</i>
Milieu très riche mais déjà fortement impacté Permettre au trait de côte de rester dynamique là où c'est possible Meilleure prise en compte du lien terre-mer afin de mieux connaître les conséquences des pollutions telluriques
<i>Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?</i>
Développer l'attractivité touristique et pas seulement professionnelle ou industrielle Faire des plans de gestion du trait de côte Mettre en place des mesures de contrôle du rejet à la mer des eaux Renforcer le principe du pollueur-payeur

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

Pourquoi l'enjeu est important ? Il est important car :
Essentiel pour le commerce, le port est une valeur ajoutée pour tout le territoire (hinterland) Il est source d'emploi et maintient le tissu industriel Le port véhicule une image du territoire à l'extérieur Position stratégique par rapport aux routes maritimes commerciales du nord
Quelles synergies/opportunités ? Quelles difficultés/ conflits ?
Problème de compétitivité face aux ports du Benelux et de concurrence avec les activités marines transmanche Canal Seine Europe Position de facilité d'accès à la mer, mais il faut toutefois maintenir l'accès à la mer pour les locaux Ne pas oublier l'impératif écologique même lorsque l'on parle de compétitivité économique Brexit à la fois menace sur la circulation des personnes et opportunité pour trouver d'autres modèles économiques Limiter les nuisances dues aux transports et notamment la motorisation des navires Mieux impliquer les acteurs économiques de l'agglomération Lilloise pour que Dunkerque soit pleinement leur port
Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?
Travailler le report multimodal (feroutage, transport fluvial...) Favoriser l'accueil des marins sur le port Mieux adapter et harmoniser l'offre de formation sur le territoire notamment pour le personnel portuaire Améliorer la gouvernance des ports par la collaboration entre eux selon les spécificités et notamment par la mutualisation

DES FILIÈRES MARITIMES PERFORMANTES

Pourquoi l'enjeu est important ? Il est important car :
Ce sont des emplois non délocalisables, pérennes et d'avenir Un enjeu de formation professionnelle Acteurs majeurs de la transition énergétique et donc écologique Une réponse aux futurs besoins énergétiques par le développement des ressources marines
Quelles synergies/opportunités ? Quelles difficultés/ conflits ?
Nouvelles sources de production d'électricité donc développement de nouvelles activités économiques Développer une synergie au niveau des territoires (formation, R&D, emplois) Néanmoins il faut conserver la multiplicité des usages avec le respect des activités existantes et traditionnelles Réfléchir à l'impact de ces activités sur le vivant et les fonds marins
Difficulté à faire émerger des acteurs français présents sur toute la chaîne de valeur (formation, construction) dans le secteur de l'éolien
Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?
Associer, investir les citoyens (financement participatif d'éoliennes comme au Danemark) Cohérence et harmonisation des consultations locales et nationales (SCOT, PLU...) et concertation préalable plus large entre l'État, la population et les acteurs locaux Circuits courts de l'énergie, liens directs avec le territoire et le citoyen

LA GESTION DURABLE DES RESSOURCES BIOLOGIQUES MARINES

Pourquoi l'enjeu est important ? Il est important car :
La pêche est apparue comme une ressource à protéger Le développement d'un parc éolien est vu comme une opportunité Il faut continuer à développer l'aquaculture
Quelles synergies/opportunités, difficultés/conflits ?
Faire travailler l'éolien avec les autres acteurs Problème de la délocalisation des activités Baisse de la qualité des eaux Le pillage des ressources est un enjeu fort Pêche industrielle vs Pêche artisanale Contraintes financières des entreprises pour investir
Quelles propositions pour bien vivre en 2030?
Il faut moderniser la flotte de navire et renforcer la sécurité Il faut créer un label qualité origine S'inspirer du modèle belge Encourager la pêche durable si besoin par des subventions Imposer des quotas de carburant

Les contributions sur la vision à 2030

Pour cet atelier la nature de l'exercice a été modifiée en accord avec les garants. Plutôt que des post-it de type « oui » / « non » les participants ont été libres d'écrire les remarques et avis sur la vision, sans code couleur ni hiérarchie.

Les participants **adhèrent globalement à la vision de la façade proposée**. L'accent est mis sur l'importance d'une articulation saine entre l'économique et l'écologique. Les emplois de demain doivent être des emplois durables respectueux de l'environnement.

A Dunkerque, la question portuaire occupe une place centrale dans les réflexions : formation, coordination et report multimodal sont régulièrement abordés. La compétitivité des ports face aux voisins européens est une inquiétude régulièrement mis en avant, bien plus que les conséquences du Brexit qui sont quasiment absents des remarques.

Les participants regrettent **le caractère trop général et déclaratif de la vision**. L'urgence du changement climatique, l'érosion du trait de côte et l'absence de réflexions fortes sur la pêche industrielle sont les grands oubliés de cette vision selon les participants. Dans les autres points saillants à la lecture des post-it nous pouvons relever :

- l'accent mis sur le développement des énergies marines renouvelables afin de faire émerger la transition écologique ;
- l'importance de préserver la biodiversité marine notamment contre les pollutions d'origine tellurique et par le fort trafic portuaire sur la route maritime du nord ;
- une amélioration de la gouvernance par un dialogue renforcé entre élus, administrations maritimes et citoyens.

Equipe d'animation : DIRM : Corentin DUMENIL, Damien Levallois, Annabelle Coquet, Mehdi Bouchelagheem et Justine Ducret, CMVRH : Hélène Parmentier et Thierry Lefebvre, MTES/DML : Maruan Basic et Christophe Madrolle, MTES/CGDD : Carole Garnier.

Quel avenir pour la mer et le littoral en Manche Est – Mer du Nord ?
Atelier citoyen CAEN
22 février 2018

Synthèse

32 participants.

Garants : Marc d'AUBREBY et Jean-Michel STIEVENARD.

I/ Quels enjeux prioritaires ?

La séance "gommettes" a donné les résultats suivants :

- **Le bon état écologique des milieux et des écosystèmes marins et littoraux et un littoral attractif** : 29 gommettes.
- **La gestion durable des ressources biologiques marines** : 23 gommettes.
- **L'efficacité et la compétitivité économiques des ports de la façade dans le respect de normes sociales et environnementales** : 20 gommettes.
- Des filières maritimes performantes : 17 gommettes.
- La mise en œuvre du Brexit : 5 gommettes.

Autre enjeu proposé :

- Accepter que la mer reste un espace naturel vierge qu'il ne faut pas chercher à maîtriser : 1 gommette.

II/ Les contributions des citoyens sur les 3 enjeux prioritaires (= résultats du WORLD CAFE)

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

& (ces deux enjeux ont été rassemblés dans la synthèse car les contributions se recoupent souvent)

LA GESTION DURABLE DES RESSOURCES BIOLOGIQUES MARINES

Pourquoi ces enjeux sont importants ? Ils sont importants car :

C'est le bon état de la mer et du littoral qui **permettent le maintien des activités** de pêche, de tourisme. Ainsi, certaines espèces vivantes sont à préserver car elles sont **emblématiques du territoire** et garantissent son attractivité.

Pour **transmettre aux générations** futures ce que l'on a reçu (y compris des éléments **culturels**), il faut préserver les espèces et les milieux du **danger de la surexploitation** ou des **espèces invasives**, et éviter que certaines **espèces disparaissent**.

Cet enjeu est important parce qu'il **nous oblige à rechercher des compromis** : maintenir le bon état et, en même temps, des usages de la mer et du littoral, et **sans tout interdire**. Mais il faut aussi pouvoir interdire toutes les activités humaines sur de **grands espaces maritimes laissés vierges**.

Quelles synergies/opportunités, difficultés/conflits ?

La situation économique des pêcheurs **dépend beaucoup des aides de l'Etat**, il y a des **opportunités locales** à trouver pour diminuer cette dépendance, par la mise en place de **circuits courts**. Surtout quand on constate que le grand public ignore le monde des pêcheurs professionnels.

De nombreuses activités en mer sont **trop peu contrôlées** ou avec des contrôles pas assez ciblés sur l'importance de l'impact et il faut **réglementer davantage** :

- la pêche (zonage, interdiction, y compris pour les **plaisanciers et les pêcheurs amateurs** dont il faut **mesurer l'impact**). La gestion doit être fine et par espèces ;
- les extractions de granulats ;
- les activités portuaires et les opérations de dragage ;
- l'élevage ou le transport d'espèces pouvant devenir invasives ;

Les apports de pollutions par les estuaires et fleuves sont à **gérer à l'amont, dès la source** de pollution.

Quelles propositions pour bien vivre en 2030?

Pour reconstituer la ressource, prévoir des **zones protégées, sans exploitation**, et avec des **réefs artificiels**,

Agir **en amont** (éviter les pollutions **à la source**, urbaine, agricole ou industrielle). Ainsi les boues de dragage des ports doivent être traitées sur terre avant d'être immergées).

Mieux **informer**, de façon complète et détaillée, notamment sur les **nouvelles connaissances** acquises sur les espèces, les milieux, les interactions.

Il faut sans cesse **éduquer**, faire de la **pédagogie** pour faire changer les pratiques, y compris celles des **consommateurs**, mais sans pour autant renoncer à la **contrainte et aux normes** (voire des quotas de consommation...),

Augmenter la **connaissance sur toutes les ressources** de la mer (alimentaires, énergétiques).

Zoner les activités (par exemple, interdire la pêche dans les 3 miles nautiques, et pour le chalut, dans les 6 miles).

Mutualiser les moyens (comités interprofessionnels, coopérations intercommunales,...) et favoriser les **circuits courts** pour maintenir l'emploi et l'attractivité économique. Le poids de la grande distribution doit être diminué. Il faut limiter ou interdire les bateaux-usines.

Prévoir des **adaptations locales** pour les règles nationales.

Le développement **des élevages aquacoles** pour permettre le **maintien d'emplois permanents** sur le littoral, mais en **évitant les monocultures** (mortalités sur moules, huîtres).

Harmoniser les quotas, les normes et les pratiques de pêche entre **les pays voisins**.

L'EFFICACITE ET LA COMPETITIVITE ECONOMIQUES DES PORTS DE LA FAÇADE DANS LE RESPECT DES NORMES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES

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

Les ports permettent l'activité commerciale, le transport et le tourisme (accueil de plaisanciers ou croisiéristes), donc **l'emploi** : "un homme en mer, trois hommes sur terre".

Ils permettent aussi le développement **des liens entre les pays** tiers et les pays de l'UE , mais aussi **entre les territoires** de la façade ("navette de containers entre Le Havre et Caen").

La **sécurité et la sûreté** des ports sont indispensables pour les échanges de biens et de personnes (populations de migrants incluses).

Quelles synergies/opportunités ? Quelles difficultés conflits ?

Les nombreuses interactions (négatives ou positives) entre activités portuaires, loisirs, pêche, protection du littoral, etc. **sont trop mal étudiées** et font l'objet de **trop peu de concertation**.

La trop **grande spécialisation** de certains ports, les **contradictions entre** gestion **privée** et gestion **publique**, le **manque de coordination** entre **les multiples acteurs** intervenant sur un port sont de réelles difficultés limitant le développement économique par les ports.

Les **réglementations** portuaires (et douanières) sont anciennes (et souvent non hiérarchisées et redondantes) et **mal adaptées** aux réalités d'aujourd'hui (rapidité, diversité des situations).

Le **lien de transport Terre-Mer** est insuffisant ou obsolète ("*mise au gabarit B des voies ferroviaires*").

Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?

Les grands ports se développent, dans le respect de l'environnement (artificialisation limitée, rejets traités, adaptation aux nouveaux carburants GNL, ...), grâce à une planification spatiale et à une **structure de gestion commune** 'espaces naturels/ espaces portuaires, en **renforçant l'hinterland**.

Renforcer le **cabotage**, et développer **des partenariats** entre les ports **français et anglais**

Créer des lieux d'échange et de loisirs (commerces, centres culturels, associations) dans les ports, pour que les "terriens" et les "marins" se rencontrent davantage

S'attacher à **harmoniser les réglementations** au sein de l'Union Européenne.

III/ Les contributions des citoyens sur la vision 2030

La compilation des contributions (post-it) sur "votre vision à 2030" fait apparaître quatre thèmes importants (les titres sont du rédacteur).

PLANIFICATION, COHABITATION, COOPERATION...

La **planification de la mer** est nécessaire pour assurer **l'équilibre entre les usages et les non-usages**. **Tous les ports** de la façade sont inscrits **dans une gestion unifiée et diversifiée**. Une réglementation européenne harmonisée et une coopération entre les ports européens sont en place. La stratégie est définie **globalement** et basée sur la recherche des **coopérations**, la gouvernance est participative. Les espaces maritimes sont planifiés, avec **cohabitation entre zones naturelles et activités** qui préservent l'environnement. Il faut agir de manière **concertée** (avec le public et avec les pays voisins).

En 2030 existe une cohabitation apaisée des usages et entre les multiples utilisateurs de la mer (activité commerciale/ pêche / plaisance / énergie marines renouvelables...). Les usagers en conflit d'usage se réunissent pour imaginer des scénarios avec des points d'intérêts commun et **trouvent l'équilibre entre protection et production** (pour un participant « *c'est un rêve, ce ne sera possible qu'en 2050... pas en 2030 !* »). Cet équilibre sera atteint, grâce à un effort **de connaissance**, d'information, **de pédagogie**, d'incitations, de **concertations préalables**, de responsabilisation et de **suivi**, mais **sans interdire** et avec du **marketing territorial**.

La **transition énergétique** est assurée, avec le développement des énergies renouvelables : « *énergies renouvelables sur terre d'abord, avant d'aller sur mer* »; « *Des éoliennes sur le littoral du Calvados...* ».

Instaurer davantage de contrôles des comportements plus sévères et un Etat "*capable de prendre des mesures énergiques*" : « *toujours rendre compte au plus haut niveau* », « *imposer un quota de pêche aux plaisanciers* ». Un ministère de la mer assure un avenir durable.

L'urbanisation et l'artificialisation des terres sont limitées. La **gestion du trait de côte** est anticipée et différenciée : soit le trait de côte est maintenu pour des zones d'intérêt écologique ou économique, soit il est en repli avec gestion des populations qui devront être en retrait. Les riverains obligés de se déplacer à cause de la montée des eaux ont été correctement accompagnés.

PROTECTION, PRESERVATION DE LA MER ET DU LITTORAL

La protection d'un écosystème fragile : *une attention de tous les instants à la sauvegarde de notre planète. « Le ministre de l'écologie est président des Etats-Unis européens ».*

Cette protection doit être stricte sur certaines zones prioritaires et permettre des activités durables, sur d'autres **zones planifiées**, l'exploitation des ressources est raisonnée grâce à l'appui de la recherche. La façade est rendue à la nature, sans présence humaine ! Protection et écosystèmes sains avec espèces locales. On permet à la faune naturelle de se maintenir à un haut niveau, grâce au fort développement de l'élevage. Les zones nourricières sont protégées.

La qualité des eaux est retrouvée (baignades, biodiversité, élevages). Les enfants des enfants pourront toujours apprendre à pêcher la crevette à la plage et autres ressources.

Les pollutions d'origine terrestre sont mieux identifiées et mieux gérées.

La préservation de la biodiversité contribue à l'image positive de la région.

ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET PORTUAIRES DURABLES

Les activités de **l'économie circulaire** (retraitement des navires), de **l'énergie durable** (hydrolienne) ou de la dépollution se sont développées. **Les activités de retraitement sont valorisées en France.**

La consommation de fioul du transport maritime et sa toxicité ont largement diminué. Des activités maritimes prospères et créatrices d'emplois se développent.

Les **ports** redeviennent des lieux **centraux**. Des centres culturels et commerciaux sont créés dans les zones portuaires pour favoriser les échanges terriens-marins. Une activité portuaire commerciale liée à un hinterland est développée pour minimiser l'impact écologique des transports.

Développer l'attractivité de la mer, comme lieu de vie agréable et sain, accessible par tous, maintien des activités familiales, ce qui passe par la reconquête d'une qualité d'eau de baignade permettant ces activités de loisirs. Plusieurs ports de plaisance pleine eau le long du périmètre. Accès à la côte pour tous.

Les activités économiques créent des **emplois** sur le littoral, en valorisant les **circuits courts**, le **bien-être social** (tourisme vert, loisirs).

Les ports de pêche sont vivants et la pêche artisanale se porte bien, sachant adapter ses pratiques aux nombreux enjeux environnementaux. La façade est leader dans les sports nautiques. Mise en place de cales de mise à l'eau sur les rivages, pour les plaisanciers.

Le transport multimodal et moins cher s'est développé, permettant le **tourisme littoral**.

INFORMATION, CONNAISSANCE

En 2030, le public est **informé** et **averti**, avec une information plus forte et **scientifique**, y compris sur l'impact de la pêche de loisir. Il ne se laisse pas influencer par des modes de consommation énergétiques ou alimentaires.

L'**histoire** maritime et littorale doit être prise en compte et largement diffusée.

La **connaissance et l'éducation** sont une priorité, sur l'environnement et **sur la valorisation des territoires et du patrimoine maritime**. La protection des littoraux et de la biodiversité est réalisée en partenariat avec tous les acteurs (pêcheurs, ports) :

- enseigner, protéger et préserver le patrimoine maritime ;
- former les plaisanciers au matériel de sécurité.

Equipe d'animation de l'atelier : DIRM : Corentin DUMENIL, Damen LEVALLOIS, Annabelle COQUET ; DDTM/DML: Guillaume BARON, Vincent LELIONNAIS, Liza AGGOUNE, Annie LANNUZEL, David SELLAM ; CMVRH : Lydie DENISSE, Laure PANICHI ; DML : Nadou CADIC.

Quel avenir pour la mer et le littoral en Manche Est – mer du Nord?
Atelier citoyen LE HAVRE
28 février 2018

Synthèse

30 participants.

Garants : Messieurs Jean-Michel Stievenard et Marc d'Aubreby.

Séquence sur les enjeux prioritaires de la façade Manche Est – mer du Nord

A l'issue de la séquence des gommettes, les enjeux prioritaires qui ont fait l'objet des échanges sont les suivants :

- l'efficacité et la compétitivité économique des ports de la façade, dans le respect des normes sociales et environnementales (24 gommettes)
- les filières maritimes performantes (17 gommettes)
- le bon état écologique des milieux et des écosystèmes marins et littoraux, et un littoral attractif (18 gommettes)
- gestion durable des ressources biologiques marines (13 gommettes)
- la mise en œuvre du Brexit (5 gommettes)
- Autres: 3 gommettes - 2 pour la Transition énergétique; 1 pour l'Education maritime).

Résultats du WORLD CAFÉ concernant 3 enjeux prioritaires

**L'EFFICACITE ET LA COMPETITIVITE ECONOMIQUE DES PORTS DE LA FACADE,
DANS LE RESPECT DES NORMES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES**

<i>Pourquoi l'enjeu est important ?</i>
Il y a une nécessité absolue d'améliorer le développement et la performance de nos ports, dans le respect de l'environnement et la maîtrise de la production énergétique. Les ports sont essentiels pour le développement local, social et pour la protection de l'emploi. Ils sont les garants de l'approvisionnement du pays. Les ports sont des espaces d'enjeux nationaux et européens, leur gouvernance est essentielle.
<i>Quelles synergies/opportunités, difficultés/conflits ?</i>
Synergies/Opportunités : • Une situation nautique exceptionnelle ; l'Europe et l'Europe centrale comme débouchés portuaires ; desserte et contournement de Paris ; • Etre plus prospectif (canal Arctique) • Recentrage de l'Etat sur les grands ports maritimes. Encourager la gouvernance entre les ports, ainsi qu'avec l'Etat, les régions et le secteur privé. Développer HAROPA (Le Havre-Rouen-Paris). Difficultés/conflits : • Eviter la concurrence entre les ports de la façade et jouer leur complémentarité pour capter de nouveaux trafics en développant des infrastructures et des services aux opérateurs ; • Les investissements publics ne sont pas toujours acceptés (canal Seine-Nord) ; • il existe un vrai problème de disponibilité et de prix du foncier pour le développement des zones portuaires ; • Il est constaté un manque de personnel et un manque de logement pour le tourisme saisonnier ; • la compartimentation du territoire engendre des conflits ; l'efficacité économique va souvent à l'encontre du respect de l'environnement (nuisances induites, comme les routiers) • Crainte que le canal Seine Nord ne draine tous les investissements.

Quelles propositions pour bien vivre en 2030?

- Développer le multi-modal, l'hinterland ferroviaire et fluvial ;
- Privilégier les circuits courts ;
- Les ports doivent être modulaires et évolutifs ; il faut ré-industrialiser autour des ports.
- Il est nécessaire de prendre en compte tous les enjeux dans les processus de décision, mais il faut une vision globale des activités portuaires face à la compétition ;
- Il faudrait un plan national de l'activité portuaire (Etat, régions et privé) en prise avec le territoire, pour rendre les places portuaires complémentaires.

LES FILIERES MARITIMES PERFORMANTES

Pourquoi l'enjeu est important ?

- Il émerge de nouvelles activités liées aux progrès de la technologie, comme les énergies marines renouvelables pour répondre à la transition énergétique et à la réduction des gaz à effet de serre. Il faut encourager les formations maritimes adaptées à ces nouvelles innovations ;
- Parce qu'il y a une vraie valeur ajoutée locale (emploi, valorisation et attractivité).

Quelles synergies/opportunités, difficultés/conflits ?

Opportunités :

- Recherche et développement (état des lieux) pour le « dérisquage » des projets ;
- Attractivité des investissements pour le montage de projets ;
- De bonnes conditions locales de météo océanographique pour le développement de l'éolien.
- Diminution du nucléaire.

Difficultés :

- cohabitation des usages et conflits entre les politiques sectorielles (pêche, éolien, qualité de vie, aires marines protégées...) ;
- Compatibilité des activités avec la qualité du milieu marin.
- Décentralisation insuffisante
- Lourdeur administrative – durée trop longue de mise en route des projets

Quelles propositions pour bien vivre en 2030?

- Nécessité de prendre en compte les usages et le milieu marin en amont des projets ;
- Valoriser à terre les sédiments de dragage.
- Sensibiliser les citoyens aux activités maritimes et développer une culture maritime et portuaire pour une meilleure acceptabilité des projets.
- Encourager la coordination inter-filières, mer-terre, et avec les pays transfrontaliers en s'appuyant sur leurs connaissances.
- Développer un pôle normand de Recherche et Développement au Havre.

LE BON ETAT ECOLOGIQUE DES MILIEUX ET DES ECOSYSTEMES MARINS ET LITTORAUX, ET UN LITTORAL ATTRACTIF

Pourquoi l'enjeu est important ?

- Parce que le milieu est fragile et vital pour nous, et il y a un caractère d'urgence à le respecter et à protéger le bon fonctionnement des écosystèmes ;
- La qualité des milieux marins et littoraux doit conditionner le maintien et le développement des activités qui s'y déploient
- Il faut protéger les hommes et leurs activités, le bon état écologique est le garant de leur alimentation et de leur santé ;
- La façade est très attractive pour le tourisme, il faut la préserver ;

Quelles synergies/opportunités, difficultés/conflits ?

Opportunités

- Réfléchir sur la revalorisation de l'existant
- Encourager l'écotourisme
- développer la recherche sur le milieu marin, sur les énergies marines renouvelables et sur le littoral ; être prudent avec la modélisation
- Profiter des ressources des écosystèmes ; préserver les synergies et les services qu'ils rendent
- Pour maintenir un cadre de vie agréable, accepter le changement culturel, et aller vers le développement durable (ex : carburant propre) ; savoir s'adapter au changement climatique

Difficultés :

- savoir gérer les différents usages ;
- Gérer le lien terre-mer / bassins versants
- s'adapter au changement climatique et en réduire les effets notamment sur la gestion du trait de côte ; se prémunir contre le risque inondation
- Combler le manque de connaissances, financer des études et assurer leur communication et leur diffusion
- Améliorer la coordination des politiques publiques ;
- Diminuer le besoin de pétrole et apprendre à gérer les pollutions

Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?

- Revenir à davantage de pragmatisme
- Encourager le développement de l'information, de l'éducation, de la diffusion, de la mobilisation citoyenne
- Développer les capacités d'innovation dans le tourisme environnemental.
- S'adapter par un modèle de société plus durable aux enjeux du développement des régions maritimes.

Séquence sur la vision à 2030

La France doit retrouver la puissance maritime qu'elle avait autrefois. Les deux régions de la façade doivent travailler ensemble en synergie. L'accent doit être mis sur la prévention et l'éducation, et pas toujours sur la réparation. Il faut recréer un sentiment de fierté et d'appartenance à une communauté maritime et littorale.

1) Revoir la gouvernance en général, celle des ports et de leurs aménagements en particulier

- La gouvernance en général doit être clarifiée : le qui fait quoi n'est pas clair entre l'État, la région, le département, les EPCI, les ports, la Gemapi. Il est urgent de disposer d'un outil de gestion unique, par exemple pour déterminer les choix en matière d'adaptation au changement climatique (lutte ou relocalisation)
- Pour ce qui concerne la gouvernance des ports, il faudrait une seule structure Etat-région-privé, à parts égales au niveau décisionnaire ; cette gouvernance serait efficace, commerciale et rapide dans ses décisions. Elle permettrait d'assurer une meilleure coordination entre les grands ports maritimes et les ports locaux.
- Pour améliorer l'aménagement et la gestion des ports, il faut encourager la construction et la déconstruction navale, développer la multimodalité et la doter d'un budget conséquent ; Il faudrait promouvoir le projet industriel « Hyperloop » entre Paris et Le Havre. Il convient d'harmoniser le foncier sur l'axe Seine et d'accélérer le développement du Grand Paris (Paris-Rouen-Le Havre) ;
- Faire du Havre la porte de l'Europe (à une heure de Paris)

- Envisager des ports avec zéro émission de CO2, à l'instar de ce que Rotterdam envisage en 2050

2) Rester très prudent sur les grands projets

- Lancer une politique de réduction des transports en privilégiant les circuits courts (développer les cultures marines de crevettes au lieu de les importer du Brésil)
- Créer des commissions d'usagers permanents, regroupant toutes les activités de la façade pour anticiper les conflits
- Créer un comité scientifique national pour suivre les concessions de granulats marins, et un comité pour suivre les projets éoliens ; il est par ailleurs nécessaire d'élargir la recherche pour étudier les possibilités alternatives de la géothermie.
- Evaluer pour chaque projet les services rendus qu'il propose et les services rendus par la mer, qui seraient impactés ; traiter l'ensemble des impacts cumulés, au lieu de considérer chaque impact individuellement ;
- Créer un fond monétaire pour financer les études « éviter-réduire-compenser »

3) Rendre la façade attractive par la qualité de vie qu'elle propose

- Promouvoir sur la côte une politique de l'emploi, avec des salaires et des logements décents
- Créer des auberges de jeunesse et des foyers de jeunes travailleurs
- Faire en sorte que les jeunes générations s'approprient le littoral et soient fiers de sa qualité
- Réformer l'enseignement maritime, pour l'adapter aux nouveaux besoins

Equipe d'animation mobilisée : Xavier Marill, Corentin Dumenil, Annabelle Coquet, Virginie Mayor, Léo Corde (DIRM MEMN), Laure Panichi, Lydie Denisse (CVRH), Joana Janiw (MTES/CGDD), Dominique Colonna (DML).

Quel avenir pour la mer et le littoral en Manche Est – mer du Nord?
Atelier citoyen CHERBOURG
5 mars 2018

Synthèse

37 participants

Garant présent : Marc d'Aubreby.

Séquence sur les enjeux prioritaires de la façade Manche Est – mer du Nord

A l'issue de la séquence des gommettes, les trois enjeux prioritaires qui ont fait l'objet des échanges sont les suivants :

- Le bon état écologique des milieux et des écosystèmes marins et littoraux et un littoral attractif : (38 gommettes)
- La gestion durable des ressources biologiques marines : (32 gommettes)
- les filières maritimes performantes (24 gommettes)

Les autres enjeux soumis au vote :

- l'efficacité et la compétitivité économique des ports de la façade, dans le respect des normes sociales et environnementales (15 gommettes)
- La mise en œuvre du Brexit : (3 gommettes)
- Suggestions : Patrimoine et Culture (1 gommette)

Résultats du WORLD CAFE concernant les 3 enjeux prioritaires

LE BON ETAT ECOLOGIQUE DES MILIEUX ET DES ECOSYSTEMES MARINS ET LITTORAUX

<i>Pourquoi l'enjeu est important ?</i>
le bon état de la mer et du littoral garantit le maintien des activités en général et plus particulièrement de la pêche, de l'aquaculture et du tourisme. Il permet aussi de tirer des bénéfices écologiques et économiques pour la santé et la recherche médicale. Le milieu marin a été fragilisé à cause de la densité des activités maritimes en particulier le transport et la pêche ; une dégradation du milieu et de la biodiversité est déjà constatée et il y a urgence à agir ; La bande côtière mérite une attention toute particulière, notamment à cause du recul du trait de côte qui est de plus en plus visible.
<i>Quelles synergies/opportunités ? Quelles difficultés conflits ?</i>
On constate un manque de connaissances sur le milieu marin, qui empêche de prendre les bonnes décisions ; Les contrôles sont trop faibles et la réglementation n'est pas respectée ; Une meilleure prise en compte du lien terre-mer est nécessaire afin de mieux connaître les conséquences des pollutions telluriques sur le milieu marin.
<i>Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?</i>

Renforcer les connaissances, les partager entre scientifiques, acteurs professionnels et usagers, et les rendre publiques.
 Sensibiliser les acteurs dont les activités ont un impact sur le cycle de l'eau. Valoriser, encourager les bonnes pratiques. Tenir compte de l'avis des acteurs territoriaux ;
 Mettre en place des contrôles, avec une vraie police de la mer.
 Renforcer le principe du pollueur-payeur
 Les apports de pollutions par les estuaires et fleuves sont à gérer à l'amont, dès la source de pollution (éviter les pollutions à la source, urbaine, agricole ou industrielle). Les boues de dragage des ports doivent être traitées sur terre avant d'être immergées... mieux collecter les déchets en mer, dans les ports (équipements), sur les plages (poubelles). Recycler et valoriser les déchets ;
 Développer l'attractivité touristique et pas seulement professionnelle ou industrielle
 Définir des mesures incitatives pour récompenser les comportements vertueux.

LA GESTION DURABLE DES RESSOURCES BIOLOGIQUES MARINES

Pourquoi l'enjeu est important ?

La pêche et la conchyliculture sont des activités essentielles pour la façade ; Les professionnels doivent avoir des pratiques durables car ils travaillent dans des espaces contraints ;
 Le patrimoine et le matériel marin doivent être préservés pour la mémoire des générations futures ;
 Il faut garantir la pérennité de la ressource (comestible, algue...) et préserver les réserves ornithologiques ;
 C'est une démarche sociétale et sanitaire ;
 C'est un facteur d'équilibre climatique.

Quelles synergies/opportunités, difficultés/conflits ?

On assiste à une évolution sociétale, à un intérêt grandissant pour la mer, pour le littoral et pour les produits de la mer ;
 Mais il règne une grande incertitude sur l'évolution réglementaire, du fait du Brexit ;
 L'interaction est difficile entre la qualité des eaux et l'activité conchylicole ;
 Les investissements nécessaires pour la pêche professionnelle sont de plus en plus importants (prix du carburant et matériel), il y a donc une course à la productivité ;
 On constate d'une part l'existence d'impact sur le milieu du fait des pratiques conchylicoles (rejet des moules et des huîtres broyées ainsi que les invendus) et d'autre part l'impact négatif de la réglementation zéro rejet (retrait d'une source d'alimentation pour la ressource) ;
 Il apparaît nécessaire de développer la communication sur la réglementation de la pêche de loisir ;
 La qualité des eaux doit être préservée des usages terrestres (nitrate, activité industrielle et assainissement urbain) ;
 Le réchauffement climatique entraîne une élévation de la température de l'eau (maladie, perte des espaces, évolution des espèces faune et flore).

Quelles propositions pour bien vivre en 2030?

D'une manière générale, il convient de développer les filières courtes, la labellisation et les démarches de qualité ; Améliorer la traçabilité des produits ;
 S'adapter aux évolutions liées au changement climatique (changement d'espèce) ;
 Valorisation des algues et développer l'algoculture ; développer la recherche sur la biologie marine ;
 En ce qui concerne la pêche :
 Supprimer la pêche au chalut qui est destructrice et non sélective ;
 Mise en place de quotas et d'une réglementation uniforme pour la pêche de loisir ;
 Limiter la taille des navires de pêche autorisé à pêcher sur la façade ;
 Promouvoir l'élevage pour mieux préserver les espèces ;

Réfléchir à l'aménagement de zones de mouillage, et de moyen d'accès à la mer ;
Adapter la réglementation aux problématiques locales.

DES FILIERES MARITIMES PERFORMANTES

Pourquoi l'enjeu est important ?

Le développement des filières doit représenter une vitrine pour la façade car il existe un fort potentiel et une grande diversité d'activités ;

Quelles synergies/opportunités ? Quelles difficultés/ conflits ?

Tenir compte des impacts négatifs du développement des filières (modification des courants) ;
Tenir compte des nuisances éventuelles (visuelle et navigation) ;
Mettre en pratique le principe de précaution dans le développement des filières (huîtres et moules) ;
Il existe un réel antagonisme entre le nucléaire et le développement des activités ;
Il est constaté de grosses lacunes dans la formation maritime ;
L'augmentation constante du trafic est une donnée à prendre en compte.

Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?

- Développer et lancer des appels à projet pour développer les filières ;
- Renforcer le "mix" énergétique ;

Exploiter le gisement hydrolien et concrétiser les projets, valoriser l'énergie de la marée dans le respect des activités existantes ; adapter l'énergie en fonction du potentiel du territoire dans le respect du paysage ;

- Développer la filière de déconstruction navale et suivre la filière du démantèlement ;

Réutiliser les matériaux (extraction de granulats) dans le cadre de l'économie circulaire ;
Exploiter les ressources maritimes (les algues) ;

- Valoriser la côte en terme touristique (la Hague et les îles anglo-normandes), communiquer sur l'identité de « presqu'île » (Cotentin), sur la variété des espaces et le patrimoine culturel ;
- Développer l'économie circulaire (les déchets des uns sont les matières premières pour les autres) et les filières courtes (les élevages marins sont exportés ailleurs) ; soutenir l'innovation dans les produits issus de la mer ; favoriser la multi activité ;
- Mieux faire connaître les impacts du réchauffement climatique ;
- Installer sur le littoral des pôles d'excellence et d'échange ; développer les laboratoires maritimes et la communication autour des métiers de la mer ;
- Améliorer et adapter la formation au secteur maritime et aux nouveaux besoins.

Séquence sur la vision à 2030

La façade doit être dépourvue de toute pollution -eau-air-terre- y compris visuelle (lignes électriques) ; il faut encourager l'économie circulaire et avoir une gestion économe des produits de la mer. Contrôler voire interdire les constructions sur le littoral (habitations, parkings).

Il apparaît une grande inquiétude sur la gestion du trait de côte ; quels moyens techniques, quels financements ?

La formation maritime doit être revue pour l'adapter aux nouveaux métiers ; il est nécessaire de renforcer la marine marchande française face à la mondialisation.

Mettre en valeur les originalités et les particularités touristiques de la façade.

Pollution

Décarboner les véhicules marins et développer les trafics d'éclatement (groupement international)
Lutter contre la pollution venue des rivières et rendre obligatoire une étude d'impact sur l'implantation de zone conchylicole en mer.
Littoral sans ligne électrique aérienne.

Recycler, développer et inventer

Recycler les invendus (moules, huîtres) et ne pas les jeter à la mer ; développer une industrie de valorisation des algues ; les crépidules doivent devenir une ressource alimentaire ; faire pousser des légumes dans de l'eau salée ; créer de petits ateliers de transformation des produits locaux de la mer. Récupérer l'énergie marémotrice à petite échelle.

Protection

Interdire les tracteurs sur les plages ; éloigner les parkings automobiles du littoral ; ne plus construire sur le littoral ; reconstituer des haies anti-érosives pour limiter les impacts sur la qualité des eaux.

Interdire tous les rejets des stations d'épuration vers la mer et les envoyer dans des bassins pour rechargement des nappes phréatiques ; équiper toutes les bouches d'égout des trottoirs de « panier à déchets » pour limiter leur arrivée sur le littoral. Faire prendre conscience à la population de l'ampleur de nos déchets et la sensibiliser au sujet.

Se servir des AMP pour assurer une meilleure protection du biotope (éviter la "bétonisation" de la méditerranée), et augmenter les moyens financiers du Conservatoire du Littoral ; préserver le milieu naturel de la façade, protéger le cordon dunaire et transférer les habitations littorales à la campagne ; Responsabiliser les élus pour assurer la propreté de l'estran et préserver et mieux gérer les marais arrière littoraux

Erosion

Grande inquiétude sur le trait de côte et les accès à la mer.

Autoriser les enrochements comme défense du littoral au lieu des plastiques Protéger les résidents contre les agressivités des éléments naturels. Inquiétude sur les moyens qui seront mis à disposition des collectivités pour préserver les côtes si le niveau de la mer monte.

Réfléchir à une adaptation de l'habitat littoral compatible avec la submersion ; adapter les règlements d'urbanisme aux spécificités locales.

Eolien

Diminuer l'utilisation des énergies fossiles et lever les freins sur la mise en place des EMR (raccourcir les délais de mise en œuvre) ; En 2030, 1 000 hydroliennes au Raz Blanchard. Développer l'hydrolien et l'éolien ; Encourager la production locale d'énergie avec un stockage dans des batteries (vent, houle et courant).

Formation

Faire des partenariats en matière de formation avec les autres pays européens ; Développer des formations supérieures (après baccalauréat) sur les métiers de la mer à Cherbourg ; Utiliser le réseau des musées maritimes existants pour mener des actions éducatives.

Gouvernance

Manque de lisibilité de l'organisation étatique actuelle, il faut mettre en place une instance de coordination et de gestion littorale à l'échelle locale ; créer un service de l'Etat chargé du bord de

mer et de la frange littorale ; Utiliser les associations locales (dans tous les domaines) comme interlocuteur premier.

Développer des activités communes entre la France et le Royaume-Uni.

Tourisme

Miser sur un tourisme respectueux de l'environnement ; créer un label qualité « façade Manche - mer du nord ». Améliorer les liaisons pédestres pour un meilleur développement économique et touristique de la zone littorale ; développer les sentiers littoraux et les pistes cyclables littorales ; éviter le tourisme de masse et maintenir l'accès du littoral à tous.

Ports et transports

Cherbourg, grand port d'accueil des paquebots à propulsion électrique ;

Faire construire des bacs électriques par la CMN pour relier l'île du Cotentin au Bessin ; Créer des liaisons maritimes quotidiennes entre Cherbourg, Caen, Le Havre et Rouen ;

Créer des filières locales pour le recyclage des bateaux et la valorisation des bateaux en polyester ;

Valoriser les ports secondaires et prévoir des ports à secs sur tous les ports existants.

Equipe d'animation : Corentin Duménil, Damien Lavallois, Romain Lacoste (DIRM MEMN) : Jean-Pascal, Devis, Claire Daguzé, Célia d'Hervé, Jérôme Dorey, Alexandra David, François Meunier (DDTM/DML50), Laure Panichi, Lydie Denisse (CVRH), Dominique Colonna et Maruan Basic (DML).

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

Synthèse

35 participants.

Garant : Marc d'Aubreby.

I/ Quels enjeux prioritaires ?

La séance « gommettes » a donné les résultats suivants :

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

Autres enjeux proposés :

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

II/ Les contributions des citoyens sur les 3 enjeux prioritaires (= résultats du WORLD CAFE)

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

Pourquoi ces enjeux sont importants ? Ils sont importants car :

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

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

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

Quelles synergies/opportunités, difficultés/conflits ?

Difficultés :

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

Antagonismes des représentations sociales entre "ceux qui laissent la place propre, voire plus propre qu'à

l'arrivée" (« *la mer et la plage ne sont pas des poubelles* »), et ceux qui salissent et laissent consciemment le nettoyage aux autres.

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

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

Opportunités :

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

Quelles propositions pour bien vivre en 2030?

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

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

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

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

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

LA GESTION DURABLE DES RESSOURCES BIOLOGIQUES MARINES

Pourquoi ces enjeux sont importants ? Ils sont importants car :

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

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

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

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

Quelles synergies/opportunités, difficultés/conflits ?

Difficultés :

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

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

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

Opportunités :

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

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

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

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

Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- par sa **position géographique stratégique** mondiale avec notamment une liaison France/Angleterre, et une **porte d'entrée** vers l'Europe du Nord.
- c'est un lieu **d'import et d'export** important. Le **trafic**, déjà dense, semble se "massifier" avec une augmentation du volume des marchandises transportées (compétitivité des ports)
- c'est un **territoire attractif** avec de nombreux emplois et des activités **diversifiées**
- les activités de **plaisance** et du **tourisme** sont en augmentation : les étrangers ont, par exemple, une très bonne image du port de Boulogne-sur-Mer. Leur développement peut contribuer à créer de nombreux **emplois**.

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

La prise en compte de **l'impact environnemental** de ces activités économiques est porteur d'emploi et de croissance : par exemple, « *les ports peuvent accompagner la **transition énergétique** avec une adaptation de la nature, du volume et de la distribution des produits qu'ils transportent, ainsi qu'une évolution des chaînes logistiques et de transport pour une progression des filières industrielles vers une économie décarbonée et moins consommatrice de ressources naturelles* »).

Quelles synergies/opportunités ? Quelles difficultés conflits ?

Difficultés :

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

coopération, de concertation et de cohérence »).

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

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

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

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

Opportunités :

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

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

Le **Brexit peut être une opportunité** pour la façade, qui pourrait capter une partie du trafic et des volumes qui se détourneraient du Royaume-Uni, dans le cas où celui-ci ferait face à un alourdissement et à une complexification des procédures (contrôles douaniers notamment).

Quelles propositions pour bien vivre en 2030 ?

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

Un développement économique des ports "plus vert" :

- renforcer la place des ports français, notamment par rapport aux autres ports étrangers en favorisant l'avènement d'une **économie décarbonée** (« *Benchmark avec les régions et les nations voisines, notamment pour réduire les émissions de CO2 des navires surtout quand ils stationnent dans les villes portuaires ; entrer dans la "3^e révolution industrielle"* ») et en faisant du respect des normes environnementales un atout (« *instaurer une taxe pour les importations non respectueuses de l'environnement* »).
- développer le **report modal** par la mise en place de mesures coercitives et incitatives par l'État, et ainsi « *développer les liaisons de grandes dimensions entre les infrastructures littorales et les pôles économiques régionaux intérieurs, en privilégiant dans la mesure du possible des modes **alternatifs au transport routier** afin de favoriser le respect de l'environnement* ».
- Améliorer la cohérence et la cohésion sur la façade, en revoyant et en améliorant la gouvernance, et en **y incluant la société civile**

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

Réduire la concurrence au sein de la façade : pour les activités économiques, en définissant une spécialisation / une dominante de chaque pôle (pêche, vrac, conteneurs, passagers) ; mais, pour les activités de tourisme, *s'»aupoudrer les équipements tout au long de la façade* ». Favoriser **la plaisance** (sur les Hauts-de-France,

« créer un grand port de plaisance et développer les équipements liés à la plaisance dans les structures existantes) ». Conforter et **renforcer les pôles économiques existants**, « afin qu'ils ne perdent pas en compétitivité face aux pôles situés plus au nord (Belgique, Pays-Bas), et captent une partie des flux qui aujourd'hui ne s'y arrêtent pas ».

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

- équilibre entre les différents usages, par exemple la cohabitation d'activités de loisirs avec des activités professionnelles
- permettre les activités, mais rester vigilant par rapport à l'environnement et par rapport à la sécurité, notamment avec le trafic maritime très dense
- la gestion des écluses et les moyens associés vis-à-vis des activités de plaisance
- l'harmonisation des traitements fiscaux, sociaux et sécuritaires, selon les pays

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

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

III/ Les contributions des citoyens sur la vision 2030

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

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

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

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

AVEC DES ESPACES PRÉSERVÉS ET MIS EN VALEUR.

En 2030, le bon état écologique s'est amélioré, grâce à la **pédagogie** et à la mise en **valeur d'espaces protégés** : « *un cadre de vie préservé et agréable et une biodiversité préservée; faire de nos aires marines protégées des **zones d'excellence** en termes de bon état écologique des habitats et des espèces; d'innovation en termes de gestion durable des ressources biologiques et d'éducation à l'environnement; que la Manche reste un couloir, une **zone de migration**, pour les oiseaux et les mammifères marins notamment; amplifier la **communication** et la valorisation sur les grands sites*

(ex: les deux Caps, pour mieux les préserver mais aussi pour la dimension économique); créer des sites de référence (écologiques, valorisation de la biomasse, économie maritime) pour accroître l'attractivité du territoire ».

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

DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DURABLES ET EXEMPLAIRES...

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

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

...EN RÉINVENTANT UNE GOUVERNANCE CLAIRE ET EFFICACE.

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

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

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

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

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

