



**CONTRIBUTION DES CESER HAUTS-DE-
FRANCE ET NORMANDIE**

**A LA CONSULTATION SUR LE DOCUMENT
STRATÉGIQUE DE FAÇADE MANCHE EST-MER
DU NORD**

Janvier 2019

Remerciements

Les CESER des Hauts-de-France et de Normandie remercient les membres du groupe de travail inter-CESER constitué pour élaborer la présente contribution.

Ils tiennent à remercier tout particulièrement la DIRM (Direction inter-régionale de la Mer) Manche Est – Mer du Nord, et notamment M. Corentin DUMÉNIL, chargé de mission environnement marin – Mission de coordination des politiques publiques de la mer et du littoral, et M. Damien LEVALLOIS, Adjoint à la mission de coordination des politiques maritimes et littorales, pour leur audition et leur présentation du DSF devant le groupe de travail inter-CESER.

Introduction

La présente contribution résulte de la volonté partagée des CESER des Hauts-de-France et de Normandie de proposer une vision commune du Document stratégique de Façade Manche Est – Mer du Nord (ME-MN). La coopération inter-CESER prend tout son sens dans la mesure où la Façade ME-MN, dont le périmètre a été déterminé par l'Etat, correspond au littoral des deux régions, du Mont-Saint-Michel à Dunkerque. Cette contribution s'inscrit à la suite d'autres travaux menés conjointement par les deux CESER sur les complémentarités Axe Seine / Canal Seine-Nord Europe¹. Enfin, et plus largement, elle procède de l'intérêt marqué des deux CESER pour les enjeux maritimes, littoraux et portuaires, et l'influence de la Façade sur l'hinterland.

Traduction de deux directives européennes (DCSMM, 2008 ; DCPem, 2014²), le DSF poursuit les objectifs d'atteinte du bon état écologique du milieu marin et de conciliation des activités et des usages, à travers leur planification.

Par leur contribution à la consultation, les CESER souhaitent exprimer un certain nombre de points de vigilance au sujet des enjeux maritimes et littoraux tels qu'ils sont mis en évidence au sein du DSF. Le contenu de cette contribution, conçue comme une note d'observations, porte essentiellement sur le Document synthétique.

Après avoir formulé différentes remarques générales sur le DSF (modalités d'élaboration, objectifs stratégiques, carte des vocations), plusieurs activités maritimes et littorales davantage sectorielles feront l'objet d'observations émanant des acteurs de la société civile organisée représentés au sein des deux CESER.

¹ CESER Hauts-de-France, CESER Normandie, CESER Ile-de-France, *Axe Seine / Canal Seine-Nord Europe : une complémentarité à bâtir, des conditions de réussite à définir au service du développement des trois régions*, novembre 2017.

² DCSMM : Directive cadre sur la stratégie pour le milieu marin ; DCPem : Directive cadre pour la planification de l'espace maritime. La DCSMM vise à parvenir au bon état écologique du milieu marin à l'horizon 2020, et constitue le volet environnemental de la politique de gestion intégrée de l'espace maritime promue par l'UE. La DCPem porte sur la gestion et la planification des différents usages des espaces maritimes.

I - Observations générales sur le Document stratégique de Façade ME-MN

En premier lieu, le DSF, visant à planifier les usages pour en favoriser la conciliation, constitue un **précieux instrument de connaissance du littoral et de l'espace maritime de la Façade**, des activités et des enjeux qui y prennent place. De ce point de vue, il convient de saluer le travail considérable mené par les services de la DIRM (Direction inter-régionale de la Mer), la démarche de concertation ayant précédé l'élaboration du DSF, et la portée pédagogique du Document synthétique et des différentes cartes (carte des enjeux socio-économiques, carte des vocations). Le Document met ainsi en lumière la densité, la multiplicité des usages et des activités maritimes et littorales qui cohabitent dans l'espace relativement réduit de la Façade Manche Est – Mer du Nord.

Les CESER louent l'association de différents collègues d'acteurs (Etat, collectivités, acteurs économiques et syndicaux, associations de défense de l'environnement) dans l'élaboration du Document, au sein du CMF (Conseil maritime de Façade). Ils soulignent également la disponibilité des services de la DIRM, le fait que de nombreux documents et les versions successives du DSF aient été accessibles en ligne au fil de la construction du Document, et saluent la tenue d'ateliers ouverts au public, ainsi que de séminaires. On peut toutefois regretter que ces espaces soient surtout investis par des acteurs souvent déjà associés et parties prenantes dans l'élaboration du DSF, ou du moins par un public composé d'initiés.

Le Document synthétique est structuré en deux parties, consacrées, d'une part, à l'état des lieux des activités, des risques et des enjeux, ainsi qu'à la présentation d'une vision prospective de la Façade à l'horizon 2030, puis, d'autre part, aux objectifs stratégiques et à la carte des vocations.

Les CESER observent que les fiches établies dans la partie consacrée à **l'état des lieux des activités maritimes et littorales** sont synthétiques et bien construites, même si certaines données mériteraient d'être mises à jour³. Cependant, s'agissant de préparer un document stratégique, elles devraient davantage permettre d'identifier les atouts, faiblesses, moyens humains et financiers, les coopérations entre acteurs... Ainsi, elles gagneraient parfois à présenter davantage l'état des lieux réalisé dans une perspective stratégique (notamment sous la forme de SWOT ou FFOM⁴). Cela manque, au moins dans les thématiques liées principalement à l'enseignement supérieur et à la recherche, ainsi qu'à la recherche et développement.

³ Par exemple, le taux de chômage indiqué à l'échelle de la Façade est celui de 2006 (version du DSF du 29/11/2018, document synthétique, p. 6). De même, différentes initiatives d'acteurs publics ou privés au sein des territoires ne sont pas mentionnées ou actualisées.

⁴ Strengths (forces), Weaknesses (faiblesses), Opportunities (opportunités), Threats (menaces).

La description de la Façade à l'échéance de 2030 apparaît à bien des égards souhaitable, en termes de conciliation des usages, de coopérations, de développement des territoires et des activités tout en favorisant la préservation des ressources et du milieu marin. Toutefois, telle qu'elle est brièvement présentée, cette vision apparaît relativement idéalisée, et ne semble guère réalisable et réaliste en l'état. En outre, le document ne précise pas la façon dont les objectifs y sont rattachés.

Les CESER notent qu'à la différence des autres DSF, les **objectifs stratégiques** ne sont pas répartis en objectifs environnementaux d'une part, et socio-économiques d'autre part. Ce mode de présentation a pour mérite de souligner l'interaction entre les aspects économiques et environnementaux, qu'il s'agisse des pressions liées aux activités économiques sur l'environnement, ou de l'influence de l'environnement sur les activités économiques (à l'image de l'aquaculture et de la conchyliculture). Toutefois, pour les CESER, le Document est essentiellement axé sur les dimensions environnementale et économique, mais accorde une place réduite aux enjeux sociaux.

Les objectifs stratégiques du DSF recourent de très nombreuses préconisations formulées par les deux CESER dans plusieurs de leurs rapports et avis parus ces dernières années⁵. Certains objectifs font l'objet de valeurs-cibles : production piscicole, volume d'extraction de granulats, nombre d'appels d'offre pour l'éolien en mer. De façon générale cependant, l'atteinte des objectifs stratégiques annoncés reste pour l'heure tributaire du plan d'actions, dont l'adoption doit intervenir au plus tard fin 2021, pour une mise en œuvre fin 2022. Cela apparaît ainsi relativement tardif, à plus forte raison pour atteindre la description de la Façade à l'horizon 2030, qui constitue une échéance assez rapprochée.

Une autre limite du DSF tient dans la difficulté à identifier des choix stratégiques et des objectifs prioritaires. Les CESER soulignent un manque de visibilité des forces et des faiblesses de l'espace littoral, et la difficulté à identifier une ambition pour le littoral des Hauts-de-France et de Normandie. Cette limite traduit également le fait que le Document rend compte et synthétise une multitude de positions et d'intérêts exprimés par les différents acteurs consultés ou ayant pris part à l'élaboration du Document.

⁵ CESER Hauts-de-France, *Comment faire pour que les projets fondateurs soient la réussite de demain*, octobre 2017 ; Hauts-de-France : *pour une région leader du biosourcé*, février 2017 ; *La planification de la prévention et de la gestion des déchets en Hauts-de-France : quelle harmonisation régionale*, janvier 2017 ; CESER Normandie, *Maritimité, Normandie : cap sur la croissance bleue*, décembre 2017 ; *La chaîne de l'innovation : de la recherche académique au développement et à la création d'entreprises en Normandie*, décembre 2017 ; *Ports de la Vallée de Seine, mettre la gouvernance au service de la performance*, octobre 2017 ; CESER de l'Atlantique, *Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française*, juin 2017.

Des interrogations émergent également quant au caractère opposable du DSF. Son opposabilité se traduit, à terre, par un rapport de prise en compte, soit un rapport peu contraignant, pour les différents projets, plans, schémas et documents de planification locaux ; en mer, par un rapport de conformité. On peut donc considérer que le DSF aborde des enjeux au sujet desquels il ne pourra guère avoir d'impact, au-delà du rappel de principes ou de la formulation d'objectifs et de recommandations. C'est notamment le cas s'agissant de l'artificialisation des terres, où les mesures visant à limiter le phénomène renvoient à l'action de l'Etat, au-delà du DSF, notamment à travers le Plan Biodiversité (mentionné dans les annexes), ainsi que des Régions, lesquelles peuvent agir en la matière au travers de leur SRADDET. Au-delà de cette remarque, de façon plus générale, il est difficile à la lecture du Document synthétique, en particulier des objectifs stratégiques et de la carte des vocations, de mesurer la dimension opposable du DSF.

La **carte des vocations** a pour objet de préciser les secteurs à privilégier pour l'implantation des activités. Le « découpage » des secteurs présente un aspect assez artificiel s'agissant de l'espace maritime, et des interrogations s'expriment sur l'établissement d'une forme de « cadastre de la mer ». Toutefois, les CESER partagent globalement la démarche de planification des usages dans la perspective de leur conciliation, tout en considérant que cette planification ne peut être établie de la même manière qu'elle ne l'est à terre. La perspective adoptée au sein du DSF, décrite comme souple et indicative, s'inscrit dans ce sens. Au-delà des activités dont le développement est projeté, l'ensemble des zones est déjà caractérisé par une forme de « multi-activités », sans que ne soient véritablement définies de vocations prioritaires, mais en posant pour principe une multiplicité et une cohabitation des usages. Les CESER observent des différences dans l'établissement de ces cartes selon les Façades. Ainsi, certains zonages sont plus réduits, et ce faisant plus précis et priorisés dans les vocations, notamment dans le DSF NAMO (Nord Atlantique-Manche Ouest)⁶.

⁶ Par exemple en ce qui concerne les secteurs « Golfe normand breton et Baie du Mont-Saint-Michel », « Rade de Brest » ou « Estuaire de la Loire ».

II - Observations générales sur les activités maritimes et littorales

Les CESER souhaitent ici formuler différentes observations relatives aux activités et aux enjeux qu'ils considèrent comme essentiels pour la Façade et le devenir des deux régions qui la bordent. C'est ainsi le cas de la question du Brexit, peu présente dans le DSF. D'autres observations concernent les activités portuaires, les EMR, la pêche, l'aquaculture, les pôles de compétitivité et les coopérations, la recherche et le développement de la connaissance, la formation, le tourisme ainsi que le changement climatique et l'évolution du trait de côte.

- **Le Brexit**

Les **conséquences du Brexit** et les enjeux correspondant ne sont évoqués que pour certaines activités (essentiellement la pêche) alors que d'autres devraient également être largement concernées : interconnexions sous-marines, transformation des produits de la mer, tourisme, plaisance, recherche, infrastructures, projets économiques et environnementaux, etc.

Le Brexit reste un thème très marginal au sein du DSF. Cependant, à quelques mois de la mise en œuvre des dispositions liées à un éventuel accord sur le Brexit, les acteurs des ports des Hauts-de-France et de Normandie s'interrogent sur le devenir de leurs places portuaires, constituant la principale porte d'entrée en France des voyageurs et transporteurs en provenance de Grande-Bretagne.

Les investissements à prévoir afin d'accueillir les passagers et les flux de marchandises ne sont pas mentionnés, de même que l'évolution, en cas de hard Brexit, du volume des flux de personnes et de marchandises. De la même manière, ne figure pas le besoin d'équipement des ports de la Manche et de la Mer du Nord à prévoir en matière de dimensionnement, de zones de contrôle, ou d'infrastructures routières.

Le rétablissement de la frontière obligerait le renforcement du passage douanier dès avril 2019, nécessitant des installations en vue de :

- Percevoir des droits de douane,
- Percevoir la TVA,
- Aménager des locaux affectés aux contrôles vétérinaires et phytosanitaires.

Les conséquences seront tangibles sur la fluidité du trafic et l'engorgement des voies d'accès aux installations d'embarquement et de débarquement. L'aménagement des aires de stockage des véhicules et des remorques, en plus des installations déjà présentes, devrait être pris en compte.

Ces bouleversements auront un impact sensible sur la fluidité des circulations, avec toutes les conséquences potentielles en termes de compétitivité. En outre, ils nécessiteront de mobiliser les agents de l'Etat, et généreront des besoins supplémentaires à court terme en matière d'habitat et de services pour ces agents et leurs familles.

- **Le trafic maritime et les activités portuaires**

La proposition de Bruxelles de constituer un corridor européen pour le trafic en provenance de l'Irlande semble privilégier les grands ports d'Europe du Nord (Zeebrugge, Anvers et Rotterdam). Dans ce contexte, les CESER soulignent combien l'enjeu du **trafic Transmanche** et des corridors de transport depuis l'Irlande, et la défense de liaisons maritimes vers les ports français, constituent une préoccupation majeure dans les deux régions Hauts-de-France et Normandie, pour leurs Grands ports maritimes comme pour leurs ports « secondaires ». Bien que la question des corridors de transports, tout comme celle de l'adaptation aux conséquences du Brexit pour les activités portuaires dans leur ensemble, dépassent le champ d'actions du DSF à proprement parler, les CESER tiennent à se saisir de la consultation sur le DSF pour relayer leurs vives préoccupations à ce sujet à l'Etat et ses services en région.

Par ailleurs, alors que les deux Régions, Hauts-de-France et Normandie, tendent à se positionner dans le range des grands ports européens, le DSF évoque utilement la perspective de développement des coopérations inter-axe (Axe Seine/Axe Nord/Canal Seine-Nord), sans toutefois établir de comparaison internationale et de contextualisation de la place des grands ports de la Façade au sein de l'espace de concurrence européen.

En matière **de trafic maritime et d'activité portuaire**, les CESER rappellent l'importance de la question des modes de carburant et d'énergie, et la nécessité de réduire la pollution liée à ce trafic. L'amélioration de l'efficacité environnementale de l'activité portuaire constitue un enjeu central pour les années à venir, afin de réduire son impact en termes de pollution atmosphérique (notamment celle des navires à quai, de croisière ou de commerce) et de rejets de déchets.

L'ensemble de la zone maritime qui borde la Façade est la plus fréquentée du monde. Les énormes navires qui la fréquentent – sans forcément s'arrêter dans ses ports – sont les plus polluants qui soient. Cette densité du trafic est également porteuse de risque en matière de collisions de navires, menaçant à tout moment d'impacter les équilibres écologiques, et par ricochet économiques, du littoral. **Le raccordement des navires à quai, ainsi que le type de carburant employé, figurent en première ligne des sujets à traiter.**

- **Les énergies et le développement des EMR (énergies marines renouvelables)**

Au-delà des carburants, la **question énergétique** est essentielle, face au changement climatique. Des solutions alternatives aux énergies fossiles existent : hydrogène, GNL⁷, éolien terrestre et/ou offshore, solaire, hydro-électrique, etc. Outre le fait d'être plus respectueuses de l'environnement, elles représentent des viviers d'emplois et de développement en matière de recherche, formation, production, installation, exploitation et maintenance.

Par ailleurs, les conséquences relatives aux 1,5 à 2 degrés de hausse annoncée de la température sur l'élévation du niveau de la mer, entre autres, sont considérables et effrayantes, d'autant, qu'au contraire d'autres régions maritimes de la planète, notre littoral subit non seulement les effets climatiques globaux mais aussi frontalement l'ensemble des conséquences directes liées à sa position géographique et au trafic intense évoqué précédemment. **Outre les actions de protection « physique » du territoire, on voit dès lors l'importance d'un développement du mix énergétique pour limiter l'emploi des énergies dans leurs formes les plus polluantes.**

La question de l'énergie renvoie notamment au sujet des **EMR** (énergies marines renouvelables). Alors que les CESER ont déjà eu l'occasion de s'exprimer sur les EMR, en se positionnant globalement en faveur du développement de cette filière, il convient de souligner que ces EMR demeurent l'objet d'observations contrastées, au sein des deux CESER. **Alors que le DSF accorde une place importante à l'environnement, il existe, pour certains, un paradoxe entre l'urgence climatique et le retard pris en France en matière de recherche et de développement des EMR, quand d'autres ont une position plus contrastée ou opposée en matière d'éolien en mer, du fait de la localisation de certains parcs ou des impacts de ces projets.**

Ainsi, au-delà des débats souvent vifs et d'un certain nombre d'interrogations, qu'il s'agisse des modalités de concertation et localisation des projets, des retombées économiques pour les territoires, des effets sur la pratique de la pêche et la ressource halieutique, des conséquences environnementales liées aux rejets de métaux lourds, des collisions avec les oiseaux, etc., il apparaît essentiel d'exiger l'approfondissement de la connaissance et les retours d'expérience, y compris par des organismes indépendants, depuis les parcs éoliens des pays ayant développé cette production d'énergie comme le Royaume-Uni, l'Allemagne, le Danemark, les Pays-Bas, la Belgique et la Suède. Cela apparaît d'autant plus important qu'à l'échelle de la Façade ME-MN, le DSF fixe pour objectif d'ici 2030 le lancement de 5 à 8 appels d'offres concernant l'éolien en mer, et identifie 1500 à 2400 km² de zones potentielles pour le développement des EMR (p. 43).

⁷ Gaz naturel liquéfié.

- **La pêche**

De façon générale, le **devenir de la pêche** suscite des interrogations, dans un contexte caractérisé à la fois par le Brexit et le développement futur des EMR, liées à la réduction potentielle des secteurs de pêche et aux conséquences, tout particulièrement sociales, qui pourrait en découler. **Les CESER considèrent que le développement des EMR, et les diverses activités maritimes qui se développent, ne doivent pas se substituer à l'activité de pêche déjà existante, mais s'y ajouter.**

Aux yeux des acteurs de la pêche, alors que les activités maritimes et littorales se développent sur toute la Façade, la mise en place d'une stratégie de Façade visant à concilier les activités apparaît ainsi nécessaire, du fait de l'emprise de chaque activité sur cet espace.

En matière de pêche, l'état des lieux du DSF se fonde sur des données datant de 2014. Ces données sont obsolètes. Le nombre de navires français fréquentant la Manche Est – Mer du Nord a diminué mais l'activité des navires étrangers (néerlandais, belges, britanniques) a en revanche augmenté. Les pêcheurs français recommandent que la gestion des flottilles sur la façade soit durable et que l'effort de pêche déployé soit limité. Les acteurs du secteur de la pêche soulignent que la pression sur les stocks est gérée par les TACs (taux autorisés de captures) depuis les années 1980, l'Europe propose des TACs sur 89 stocks ; en 2009 seulement 5 stocks étaient au Rendement maximum durable, aujourd'hui il y en a 53. Ce qui signifie que la pression exercée par la pêche est limitée à un niveau qui garantit de bonnes bases au renouvellement des stocks. Alors que ces mesures ont permis d'améliorer la situation de la ressource halieutique, il apparaît que rien n'est repris dans le DSF pour limiter le développement de puissances de pêche malgré les demandes répétées des professionnels. Des bateaux de pêche étrangers surdimensionnés sont arrivés sur les zones de la Façade et aucune réglementation ne contraint ces navires.

- **L'aquaculture**

En matière d'**aquaculture**, la stratégie développée par le DSF vise à un accroissement de la production de la filière piscicole de 40 % à l'horizon 2020. Les CESER souhaitent attirer l'attention sur les impacts environnementaux de cette activité (brièvement évoqués dans la fiche p. 16), en termes de rejets et d'influence sur la qualité des eaux, que le DSF ne mentionne pas ici. Au-delà de la nécessaire réduction de l'impact environnemental afin de favoriser la soutenabilité de cette filière, il importe de rappeler **l'enjeu global de la qualité des eaux** et l'influence des bassins versants – dont dépend l'activité des pêcheurs et conchyliculteurs –, qualité des eaux dont l'amélioration implique une limitation des rejets liés au transport maritime, et aux pratiques, notamment industrielles et agricoles, à terre, ainsi qu'aux pollutions accidentelles.

S'agissant de la **qualité des eaux**, et alors que des opérations de déminage sont régulièrement menées, les CESER soulignent les risques de pollutions et d'impacts environnementaux liés à l'altération des déchets militaires et munitions présents dans nombre de secteurs de la Manche Est – Mer du Nord.

- **La recherche et développement**

Le DSF offre peu d'éléments sur le potentiel de la R&D, évoquant brièvement les pôles AQUIMER et NOVALOG, afin de traiter du lien entre la recherche et le secteur économique pour la pêche et l'aquaculture, la construction navale et le nautisme, les EMR, la logistique (p. 23). L'enjeu stratégique est bien rappelé avec un focus sur la mer : « *La recherche sur la mer et le littoral est ainsi devenue un axe stratégique pour l'Europe et pour la France* ». De façon générale, la recherche – du fondamental jusqu'aux applications dans les entreprises et les organisations – est un facteur important du développement économique, social et culturel.

L'état des lieux des forces régionales est brièvement esquissé, et il est difficile, sur la base de ce document, de savoir si la recherche régionale peut contribuer efficacement à la réalisation des objectifs du DSF. La Normandie et les Hauts-de-France disposent pourtant de points forts avec l'implantation de laboratoires reconnus. Se pose ainsi la question de la mobilisation de ces atouts, de leur montée en puissance et de l'organisation de leur coopération avec les acteurs du monde économique et social et les collectivités pour porter la perspective esquissée par le DSF.

Les pôles de compétitivité, rassemblant des acteurs variés (entreprises, collectivités, Universités, organismes de recherche...), peuvent jouer un rôle important en la matière. Le DSF évoque « *le renforcement du pôle de compétitivité national Aquimer et des laboratoires de recherche spécialisés* » (p. 44). L'élargissement de l'emprise géographique de ce pôle sur l'ensemble de la Façade mérite d'être posé, et il en est de même pour le pôle normand dédié à la logistique Novalog. En matière de coopérations, la mobilisation de ressources hors région constitue une perspective intéressante, notamment en se tournant vers d'autres laboratoires français ou étrangers de proximité, en Belgique ou en Hollande par exemple et pas seulement en Angleterre comme il est suggéré dans le document. Les CESER notent, plus généralement, l'absence des projets européens, notamment les projets INTERREG qui peuvent avoir un impact sur le développement du littoral.

- **Connaissance du milieu marin et recherche scientifique**

De façon générale, le **développement de la connaissance et de la recherche scientifique** sur les espaces maritimes et littoraux apparaît nécessaire, et renvoie à des enjeux de financement de la recherche – notamment fondamentale –, ainsi que des associations qui concourent à cette connaissance. Les acteurs associatifs fournissent en effet des données (recensement d'espèces, inventaires, mesures indépendantes, s'agissant du nucléaire par exemple) et exposent des positions diversifiées. En termes de recherche et de connaissance, il y a lieu de s'interroger quand le DSF souligne un « *déficit de connaissance sur la mer* » et « *un effort de recherche parmi les plus faibles* » en matière de recherche sur le milieu marin au sein des deux régions de la Façade ME-MN. Le DSF signale en outre la faiblesse des moyens dont disposent les aires marines protégées, dont « *les moyens alloués [au] fonctionnement ne semblent pas suivre* » la croissance du nombre de parcs marins (multiplié par deux entre 2012 et 2016, p. 31), « *posant ainsi la question de l'efficacité du dispositif* ».

S'agissant de connaissance et d'appui aux acteurs du littoral, les CESER souhaitent également mentionner le ROL (Réseau d'observation du littoral) Normandie – Hauts-de-France, déployé depuis 2010 au départ entre la Normandie et la Picardie, qui constitue un utile instrument de connaissance et d'observation, outil d'aide à la décision pour les élus et acteurs locaux face à la nécessaire prise en considération de l'évolution du trait de côte. Il verra son fonctionnement pérennisé, avec la constitution à venir d'un GIP (Groupement d'intérêt public) interrégional à l'échelle de la Façade Manche Est – Mer du Nord (associant les deux Régions et le Conservatoire du littoral), permettant de se doter d'un outil d'observation du littoral pour l'ensemble de la Manche, de la Baie du Mont Saint-Michel à la frontière belge.

- **La formation**

Le DSF comporte peu d'éléments sur la **formation** alors qu'une politique formation bien menée permettrait d'accompagner le développement des côtes.

Les enjeux ne sont pas rappelés :

- les enjeux de développement économique et social d'un territoire : le capital humain — donc l'emploi et ses différentes qualifications — est, avec la recherche, un facteur essentiel de croissance et de développement. La question se pose de savoir si ce potentiel est suffisant ou non pour accompagner la perspective que tracera le DSF ;
- les enjeux sociaux, et notamment les inégalités individuelles et infra territoriales d'accès à la formation, tout au long de la vie, inégalités qu'il faut combattre.

L'accent est mis sur les seuls métiers de la mer (stricto sensu) et le constat rapide laisse penser que l'offre régionale mériterait d'être étoffée. Un état des lieux serait nécessaire pour évaluer le chemin à parcourir. L'offre dans le supérieur est méconnue, et probablement réduite. Cette faiblesse, si elle s'avère exacte, est un obstacle pour la mise en œuvre du DSF.

Il faudrait aussi, en résonance avec ce que dit le DSF, s'intéresser aux métiers du développement durable, aux métiers liés au développement d'énergies alternatives, aux métiers de la logistique maritime. Il est étrange que ce point ne soit pas traité dans le DSF. Ici l'offre universitaire est plus importante, mais doit être identifiée.

Enfin, on ne saurait évoquer **les formations aux métiers de la mer** sans évoquer les métiers liés au tourisme dont l'activité se développe grâce à la proximité de la mer : plage, plaisance, pêche, sports nautiques, croisière, etc.

Le secteur pêche est créateur d'emplois et recherche du personnel de tout niveau ; les lycées maritimes de Normandie et des Hauts-de-France ne forment pas suffisamment de matelots destinés à la pêche, cet état de fait étant dû très certainement à un déficit d'image de ce métier, ceci malgré des salaires élevés par rapport aux emplois à terre.

- **Le tourisme**

Le DSF souligne bien, en préambule de la fiche concernant le **tourisme**, que celui-ci est une activité majeure de la façade maritime ME-MN. Cependant, en termes de retombées économiques et d'emploi, il ne consacre en réalité à cette question qu'une part congrue et confuse. Il n'aborde pas la question de l'économie touristique en elle-même et en réduit la problématique à une évocation, un peu superficielle, des activités de plage et de baignade, des sports nautiques et de la plaisance, vues sous l'angle de l'impact potentiellement négatif de ces activités de loisirs sur l'environnement. Aucun lien n'est fait entre le trait de côte et son arrière-pays immédiat.

Cela ne peut constituer l'amorce d'une stratégie d'un développement maîtrisé du tourisme. Faut-il le rappeler, le tourisme est un secteur économique à part entière dont la croissance est vitale pour nos deux régions. Son dynamisme repose essentiellement sur une capacité à répondre à la demande en termes d'hébergement, d'hôtellerie, de restauration, d'équipements, de sports de loisirs, de découvertes, de bien-être et de ressourcement. « L'unité de compte de référence » de son dynamisme est le nombre de nuitées. Il faut noter à cet égard que les Hauts de France et la Normandie se classent avec l'Île-de-France parmi les trois régions qui affichent en 2018 la plus forte progression de nuitées.

Comme le DSF le souligne à juste titre, la nature préservée de notre littoral commun, l'existence de nombreux sites naturels classés ou remarquables sont des facteurs essentiels de ce dynamisme. Les nouvelles tendances des pratiques et de la demande touristique convergent fortement avec la préoccupation environnementale portée par le DSF. **Il ne semble donc pas pertinent d'opposer développement du tourisme et préservation de l'environnement, celle-ci devenant un atout de l'attractivité de notre littoral.** La reconnexion avec une nature préservée, le développement d'un éco-tourisme responsable, source de bien-être et de ressourcement, correspond aux nouveaux paradigmes de la demande touristique.

Afin de renforcer cette convergence vers un tourisme éco-responsable, les CESER préconisent une stratégie concertée entre tous les acteurs institutionnels du tourisme, un vaste effort de formation, de pédagogie sur ces nouveaux paradigmes en direction des acteurs professionnels et, bien sûr, la sensibilisation des vacanciers et utilisateurs du domaine maritime.

L'attractivité du littoral des Hauts-de-France et de Normandie repose aussi sur un patrimoine matériel et immatériel remarquable. Riche et diversifié, ce patrimoine matériel rassemble tout à la fois des équipements culturels structurants, un vaste réseau de musées et particulièrement des établissements voués à la culture scientifique et technique, à la mémoire de la mer et de tous ses métiers, à l'industrie portuaire, à l'histoire et au tourisme de mémoire. Enfin de Dunkerque au Mont-Saint-Michel, un patrimoine immatériel lié à la prégnance de la mer donne lieu à nombre de manifestations culturelles festives et populaires et a contribué fortement au sentiment d'appartenance et d'identité des populations.

- **Le changement climatique et l'évolution du trait de côte**

Le document fait état d'un « risque » de submersion marine et la façon dont il est abordé laisse penser à un risque plutôt éventuel alors que nous avons aujourd'hui **la certitude, confortée par le dernier rapport du GIEC, que la hausse du niveau de la mer n'est plus une éventualité.** 5,5°, c'est la hausse des températures par rapport à l'ère préindustrielle, estimée d'ici à 2100, si rien n'est fait pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Pour les scientifiques, une telle hausse aurait des conséquences particulièrement délétères sur l'environnement et les conditions de vie.

L'ampleur du phénomène, sauf inversion radicale peu probable, sera très importante avec des conséquences particulièrement considérables sur le littoral et les populations qui y vivent. Pour les experts, limiter la hausse à 1,5 °C passe par une réduction des émissions de CO₂ de 45 % d'ici 2030 et la réalisation d'une « neutralité carbone » en 2050. A ce niveau de température, la hausse du niveau de la mer serait comprise entre 26 et 77 cm à l'échéance

2100. Une hausse de la température de 2° plutôt que de 1,5° provoquerait une augmentation supplémentaire du niveau de la mer de 10 cm.

Le **changement climatique** renvoie à deux enjeux essentiels : celui de l'*adaptation* au changement d'une part ; celui de la *lutte contre le réchauffement climatique* d'autre part. Les CESER considèrent ainsi que le DSF n'insiste pas suffisamment sur le changement climatique et l'élévation du niveau de la mer, ainsi que sur la nécessité de prévoir des dispositions pour lutter contre ce changement et s'y adapter. Les plans de lutte contre les inondations sont adaptés à des événements climatiques ponctuels, et non à un enjeu global d'élévation du niveau des mers. Il existe, bien au-delà du seul DSF, une forme de déni du changement climatique. En termes de prévention et d'adaptation, il convient donc de prendre dès maintenant des mesures pour faire face à cette situation, à l'exemple de nos voisins. Dans ce domaine, certains pays (Belgique et Pays-Bas) ne sont plus en phase de réflexion mais traitent déjà les conséquences prévisibles, souvent déjà visibles, sur leurs territoires.

Le DSF ne porte pas directement sur la stratégie de gestion du trait de côte, et entretient un rapport d'opposabilité peu contraignant pour les activités, plans et schémas, à terre. Il propose toutefois que les schémas, plans, programmes, établissent des hypothèses sur l'évolution du trait de côte et les adaptations qu'elle induit (défense ou repli stratégique, dans la mesure où certaines zones seront laissées à la mer). La défense et la gestion du trait de côte concernent en premier lieu les EPCI – chargés de la compétence GEMAPI⁸ et des PPRL/PPRI (Plans de prévention des risques littoraux/d'inondation). Toutefois, sur ce point, les CESER, tout en soulignant les différentes initiatives existantes⁹, rappellent **la nécessaire coordination des acteurs**, le besoin d'appropriation collective des enjeux et d'accompagnement de la part de l'Etat, des élus, collectivités et EPCI confrontés à une question dont l'ampleur dépasse à la fois les moyens dont ces acteurs disposent et l'échelle territoriale dans laquelle ils s'inscrivent.

Enfin, la lutte contre le changement climatique suppose la mobilisation de l'ensemble des acteurs – collectivités, Etat, acteurs privés, associations... – et des différentes politiques publiques en faveur de la transition énergétique (développement des énergies renouvelables, rénovation thermique des habitats...). Face aux impacts environnementaux des activités (tant en termes de pollutions atmosphérique et d'émission de gaz à effet de serre, de rejet de déchets, de nuisances visuelles et sonores, d'atteintes au paysage...), les CESER soulignent la nécessaire adoption d'une plus grande sobriété dans le mode de développement des territoires, y compris ceux situés sur les zones littorales et dépendant des activités maritimes.

⁸ Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations.

⁹ Par exemple le projet de recherche Transmanche LICCO (Littoraux et Changements Côtiers) ; l'appel à projet « Notre littoral pour demain » ; ou encore la constitution du Réseau d'observation du littoral évoqué précédemment.

Conclusion

Partageant la démarche de planification et de conciliation des usages promue par le DSF, les CESER soutiennent l'idée selon laquelle cette conciliation, certes objectivement complexe, n'est pas impossible. A titre d'illustration, le développement d'un modèle portuaire vert pourrait ainsi constituer un facteur d'attractivité des ports de la Façade et un exemple de cette conciliation des enjeux, économiques, sociaux et environnementaux.

S'ils soulignent que les démarches d'évitement et de réduction des impacts appellent à être davantage intégrées dans le cadre des projets et aménagements développés, les CESER saluent la volonté du DSF de veiller au bon équilibre des enjeux économiques et des enjeux environnementaux. Ils regrettent cependant que la dimension sociale des activités maritimes et littorales soit moins mise en évidence au sein du Document.

Rappelant leur intérêt marqué pour les enjeux liés à la maritimité – entendue comme le rapport et les relations entretenus entre les êtres humains et les espaces maritimes et littoraux, au-delà de la seule économie maritime ou « économie bleue » –, les CESER considèrent favorablement le développement d'une démarche intégrée et transversale, et non plus sectorielle, des activités maritimes et littorales. Ils ne peuvent qu'appeler de leurs vœux la prise en compte des enjeux tout à la fois économiques, sociaux et écologiques attachés aux questions maritimes, portuaires et littorales, s'agissant des régions Hauts-de-France et Normandie, présentant un certain nombre de caractéristiques communes : régions historiquement industrielles, confrontées à des mutations économiques, des restructurations et des problématiques sociales considérables, ainsi qu'à la nécessaire adaptation au changement climatique, à l'évolution du trait de côte et à la prise en compte de l'impératif de la transition écologique. D'autres enjeux communs sont également identifiés comme l'artificialisation du territoire, les risques industriels et technologiques, les sites touristiques majeurs, les rejets et la qualité des eaux, les questions énergétiques, pour ne citer que ceux-ci.

Les CESER partagent globalement les grandes orientations du Document et des objectifs stratégiques, tout en formulant différentes observations générales et thématiques dans la présente contribution. Toutefois, ainsi qu'ils l'ont indiqué précédemment, se pose désormais la question de la *traduction des objectifs en actions*. A cet effet, les CESER Hauts-de-France et Normandie seront particulièrement attentifs à l'élaboration du plan d'actions, à laquelle ils souhaiteraient être associés ; ainsi qu'à la mise en œuvre opérationnelle du DSF Manche Est – Mer du Nord.