

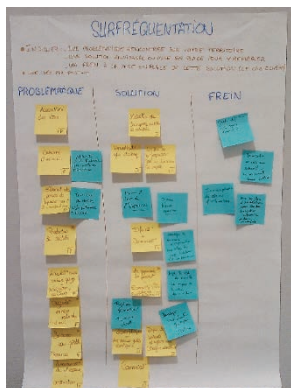
Retours sur la deuxième journée d'échanges du 20 septembre 2019 « Territoires maritimes et littoraux à valeur d'expérience »

ATELIERS DE TRAVAIL



Trois ateliers de travail, un pour chaque thématique, ont été organisés pour permettre aux participants à la journée d'échanges de présenter, et faire remonter, des problématiques et des solutions trouvées sur leur territoire, en lien avec la transition écologique à savoir le développement durable des activités et la protection de l'environnement.

Les participants ont pu contribuer à travers un questionnaire en ligne au moment de l'inscription à la journée mais aussi le jour même lors du forum des solutions et ensuite lors des ateliers.



Ci-contre : Résultat des contributions en ligne (post-it jaunes) et du forum des solutions (post-it bleus) pour la thématique surfréquentation.

Ces trois ateliers ont permis aux acteurs présents d'intervenir pour mettre en lumière les différentes problématiques autour de la surfréquentation touristique, la croisière et les ports de plaisances en lien avec, entre autres, les pressions sur l'environnement, les avancées technologiques et les réglementations en cours. Ce fut aussi l'occasion d'associer aux problématiques soulevées des solutions concrètes d'ores et déjà mises en œuvre et de proposer de nouvelles actions à mener.



L'atelier a débuté par une définition du terme « croisière » afin d'avoir une vision partagée qui intègre la petite croisière, le transport de passager type ferry et le transport de passager sur plusieurs jours avec des escales.

Différentes thématiques ont été abordées autour de la pollution, des infrastructures d'accueil, de l'économie locale et des écosystèmes.

1. Gestion des pollutions engendrées par la croisière

Différents types de pollution ont été listés à savoir les pollutions chimiques, accidentelles, atmosphériques, à terre et lumineuse, les rejets de déchets solides, les nuisances sonores de surface comme sous-marine, le transport d'espèces exotiques envahissantes et des différents impacts sur le paysage de ces pollutions.

Seule la pollution atmosphérique (émissions d'oxyde de soufre) a été traitée lors de l'atelier.

Solutions proposées :

- Branchement des bateaux au réseau électrique

Contraintes :

- Capacité à fournir l'électricité suffisante au bateau pour éviter le black-out,
 - il n'existe pas de norme unique qui permette à l'ensemble des bateaux de se brancher au même type de raccordement,
 - il faut calculer le coût global.
-
- Refuser les bateaux polluants aux coffres d'amarrage pour inciter les armateurs à utiliser des carburants désoufrés
 - Augmenter les actions de contrôle et de police afin de verbaliser les contrevenants à la législation
 - Élaborer des accords de partenariat au même titre que l'[accord RAMOGE](#), zone pilote pour lutter contre la pollution du milieu marin qui rassemble la Région Sud, la principauté de Monaco et la Région Ligurie.
 - Élaboration d'une « [charte pour des croisières respectueuses des normes environnementales](#) » par la mairie de Cannes et la chambre de commerce et d'industrie (CCI) Nice Côte d'Azur, gestionnaire du Vieux-Port de Cannes. La collectivité a ainsi pour objectif de refuser le débarquement de passagers à Cannes par les compagnies refusant de signer cette charte dès le 1er janvier 2020. Afin d'encourager l'application des différents engagements de la charte sur la réduction des pollutions, les croisiéristes signataires peuvent bénéficier de mesures incitatives comme une



réduction de 0,20 euro par passager sur les droits de port. La première charte a été signée le 25 juillet 2019 par la ville, la CCI et la compagnie de croisière Norwegian Cruise Line Holdings Ltd.

La maire de Saint-Raphaël a annoncé que la même charte sera mise en place sur sa commune dès la saison 2020.

- Promouvoir la charte SAILS, démarche volontaire d'armateurs de France soutenue par le MTES (direction des affaires maritimes) qui vise à adopter des pratiques environnementales, préservant la biodiversité marine dans toutes ses composantes et la sobriété carbone ainsi que des mesures transversales d'accompagnement des équipages et des passagers. 10 compagnies (9 françaises et une italienne) ont d'ores et déjà adopté cette charte, leurs engagements sont visibles sur le site du MTES.

2. Adaptation des infrastructures d'accueil

Les problématiques liées aux infrastructures d'accueil identifiées lors de l'atelier concernent :

- l'amarrage des navires ;
- le débarquement des passagers ;
- la capacité de charge du lieu de débarquement.

Solution proposée :

partager entre les acteurs (armateurs, gestionnaires portuaires, collectivités), les informations concernant les programmes d'escale de l'année à venir (à minima) pour gérer au mieux le flux intense de passagers débarqués.

3. Importance de conserver les retombées économiques localement pour que la collectivité qui accueille le bateau de croisière puisse en bénéficier

Importance de calculer les coûts environnementaux face aux retombées économiques.

Par manque de temps ce point n'a pas été plus développé.



4. La croisière et les écosystèmes

Différents types d'impacts ont été listés à savoir les impacts paysager, sur les habitats, sur les espèces et la dégradation des services écosystémiques.

Seuls les impacts sur les habitats ont pu être traités lors de l'atelier

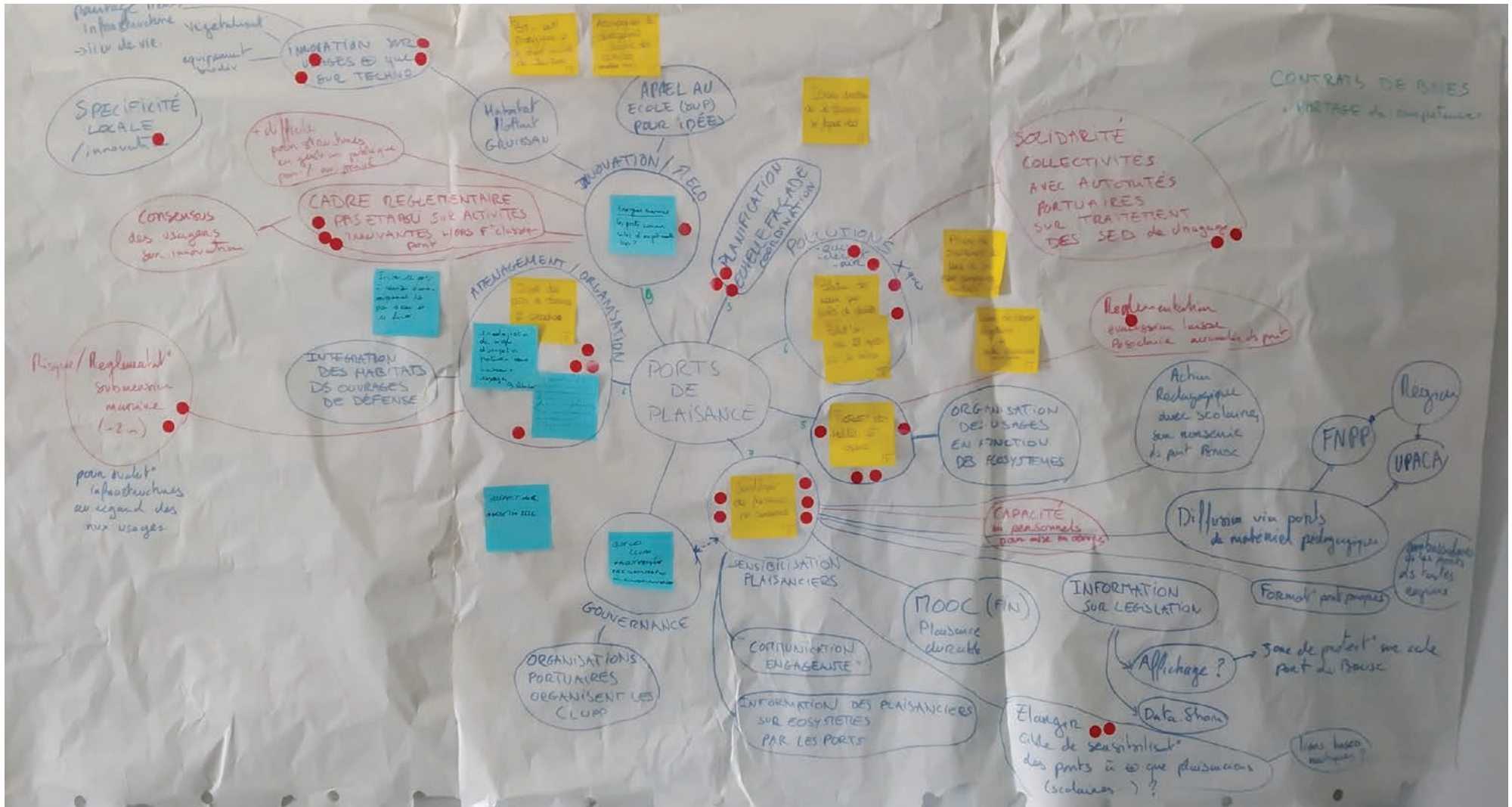
Solutions proposées :

- Installation de coffres d'amarrage pour accueillir les grosses unités (paquebots, yachts)

Contraintes :

- Contraintes réglementaires, notamment Loi sur l'eau, qui impose des études d'impacts avant la mise en place de coffre d'amarrage et qui retarde leur pose. [Exemple de la mise en place d'un coffre d'amarrage pour la grande plaisance et la croisière par la commune Le Lavandou](#)
 - Solution : optimiser les procédures administratives
- Contraintes économiques au sujet du financement des infrastructures d'amarrage. Qui finance et qui gère la maintenance (commune ou privé) ?
 - Solution : faire des partenariats public-privé, prendre modèle sur les financements des Agences de l'eau ou dans les zones Natura 2000 pour diffuser les financements sur les milieux non protégés et non contractualisés.
- Étendre la stratégie mouillage à la croisière
- Appliquer la loi Biodiversité de 2016
- Faire un état des lieux des pratiques et des besoins en parallèle des milieux naturels
- Intégrer la formation et l'éducation à l'environnement dans les cursus scolaires des professions maritimes. Passer des séminaires à des cours.

Atelier B « Ports de plaisance »



Photographie de la carte mentale issue de l'atelier B sur les ports de plaisance (les gommettes rouges illustrent une priorisation des sujets abordés)

Les différentes contributions des participants peuvent être regroupées en différentes thématiques portant sur des problématiques à gérer mais aussi des axes de contribution des ports de plaisance au regard de l'objectif de transition écologique.

1. La contribution des ports de plaisance à l'innovation et à la croissance bleue durable

- L'innovation peut porter sur la technologie puisque les ports peuvent être des zones d'expérimentation, comme sur les énergies marines renouvelables
- L'innovation peut aussi s'exprimer sur les usages et les pratiques se déroulant dans les ports qui sont de plus en plus amenés à dépasser leur fonction première de « garage à bateaux » pour devenir des lieux de vie attractifs, drainant un public plus large que celui des plaisanciers.

Solutions proposées :

- Installation d'habitats flottants sur le port de la ville de Gruissan, dans le cadre du [Plan Littoral 21](#) porté par la Région Occitanie
- Végétalisation des zones portuaires (cadre agréable, ombrage),
- Installation d'équipements favorisant la biodiversité (terrestre et marine),
- Mise en place d'infrastructures partagées pour favoriser les lieux de vie communs.
- L'innovation est souvent liée aux spécificités locales.

Freins à l'innovation :

- Le cadre réglementaire est souvent inadapté ou inexistant concernant les activités nouvelles et innovantes dépassant les fonctions classiques des ports de plaisance.
- Les structures publiques sont moins malléables que les structures privées pour s'accommoder de la réglementation afin de favoriser l'innovation (code des marchés publics, ...)
- Il est souvent difficile de créer un consensus entre les usagers autour des innovations.

2. Les ports de plaisance comme vecteurs de sensibilisation

- Les ports sont des portes d'entrée vers le monde maritime. De plus, ils s'ouvrent à un public de plus en plus large et varié. Les ports de plaisance jouent ainsi un rôle important dans la sensibilisation du public à l'environnement et au développement durable.
- Des informations sur les écosystèmes pourraient notamment être diffusées par les ports.

- Les ports participent à la diffusion de matériel pédagogique. Des initiatives de la FNPP et de l'Union des Ports de Plaisance Provence Alpes Côte d'Azur et Monaco, toutes deux soutenues par l'échelon régional, sont soulignées.
- La Fédération des Industries Nautiques mentionne également le développement de supports numériques de sensibilisation, notamment la création d'un MOOC sur la plaisance durable. Les ports de plaisance ont néanmoins moins de valeur ajoutée dans la diffusion de ce genre de contenus.
- La certification « [Ports Propres](#) » est un levier pour favoriser les actions de sensibilisation. Des ambassadeurs « Ports Propres » sont présents dans toutes les régions et des formations sont organisées au sein des ports.
- Les actions environnementales des ports peuvent aussi faire l'objet de campagnes de sensibilisation. C'est notamment le cas du port du Brusac à Six-Four-les-Plages qui a mis en place des actions pédagogiques avec des scolaires autour de l'installation de nurseries à poissons au sein du port.
- L'élargissement de la sensibilisation au-delà des plaisanciers est d'ailleurs un objectif pour les ports de plaisance. Des liens avec les bases nautiques ont déjà été établis pour toucher les scolaires et le jeune public.
- Des informations sur la réglementation sont également diffusées par les ports de plaisance. La mise à jour régulière de ce type d'information est cependant une difficulté. Le renvoi à des sites comme [data.shom](#) peut aussi être une solution. Le port du Brusac à Six-Four-les-Plages est cité en exemple avec l'affichage des zones de protection en vigueur sur la cale de mise à l'eau.
- Il est également mentionné l'importance de prioriser les informations à diffuser aux plaisanciers pour en limiter le volume et ainsi éviter l'effet de rejet engendré par la sur-sollicitation. L'approche de « communication engageante » semble indispensable.
- Les personnels portuaires sont formés sur ces points, ils disposent d'outils et de ressources dont la campagne Ecogestes en méditerranée qu'ils savent mettre en œuvre.

3. La gestion des pollutions

- Les ports sont confrontés à la gestion d'une diversité de sources de pollution de l'eau et de l'air (pollution chimique, organique, bactériologique...), ainsi qu'à la gestion des déchets.

Solution proposée :

- La création de lieux de dépose obligatoire à l'échelle du bassin versant et la répression des contrevenants sont évoqués pour gérer la problématique des déchets ;
- Il est rappelé que la démarche et la certification Ports Propres offrent des solutions pour que les ports puissent maîtriser les déchets et les effluents issus de leurs activités. Le port étant au point bas d'un bassin versant, il récupère des pollutions et des déchets dont il n'est pas

responsable. Les équipements Ports Propres sont complémentaires à ceux existants en dehors du périmètre portuaire dans une logique territoriale.

- Les ports ne peuvent pas faire face seuls à ces problématiques de pollution. Une solidarité des collectivités des bassins versants avec les autorités portuaires est nécessaire concernant la gestion de pollutions (traitement des sédiments de dragage notamment).

Solution proposée :

- Les contrats de baie semblent être des outils efficaces concernant cet enjeu.

4. Les aménagements des ports de plaisance et leur organisation

- Les ports de plaisance doivent répondre par l'évolution de leurs aménagements et de leurs organisations à l'évolution des besoins et pratiques des usagers ainsi qu'aux contraintes liées au changement climatique (risque de submersion marine à moyen terme, nécessité de surélever les infrastructures notamment ; quid des financements ?).
- L'ingénierie de conception des ouvrages de défense, créant des habitats afin qu'ils favorisent la colonisation par les espèces, est citée comme une solution pour minimiser l'impact des nécessaires aménagements des ports de plaisance, au regard des enjeux mentionnés ci-dessus.

Des freins sont tout de même soulignés :

- Le développement des ports de plaisance ne signifie pas s'étaler, nous avons évoqué au cours de la table ronde qu'un port est modulable. Concernant la réglementation, cette dernière n'est pas toujours adaptée pour que les ports puissent se développer de manière durable en concordance avec les enjeux territoriaux et environnementaux. D'ailleurs, nous avons émis le souhait de travailler avec le législateur pour mettre en place des réglementations adaptées. La réalité est que la réglementation est souvent inadaptée aux ports de plaisance.
- La réglementation sur la submersion marine (+ 2 m) est très contraignante pour les collectivités et organismes gestionnaires de ports, au regard des projets d'aménagement.
- Les questions liées à la mise en place des mesures Eviter-Réduire-Compenser doivent être approfondies sur ces sujets et notamment sur le milieu marin.

5. La planification à l'échelle des façades

- Le développement ou l'évolution des ports de plaisance nécessite une certaine coordination à une échelle supra (région/façade) en impliquant les locaux
- Des outils comme les schémas directeurs de la plaisance sur la façade peuvent être mobilisés.



Concernant cet atelier, la thématique de la surfréquentation a été redéfinie au même titre que l'atelier sur la croisière. En effet, la thématique a été complétée par une thématique supplémentaire de gestion et de régulation de la fréquentation qui répond au sujet de la surfréquentation et de la capacité de charge. Le terme régulation pourrait aussi bien être remplacé par les termes d'éducation, de sensibilisation, de planification ou bien de réglementation.

Les contributions des participants peuvent être regroupées en différents thèmes portant sur la gouvernance, la temporalité en lien avec la planification spatiale, la préservation des habitats et des espèces, l'acceptabilité sociale, la pollution (déchets) la gestion de la ressource ainsi que la gestion des sites.

4 thèmes ont été traités :

1. La temporalité en lien avec la planification spatiale

- Le prix du foncier
- L'organisation des transports publics
- La circulation des personnes
- L'augmentation de la population et des services associés

Solutions apportées :

- Le développement d'outils numériques
 - partenariat entre la Région Sud et Waze, présenté plus tôt, qui est expérimenté dans le Verdon.
- Utiliser les documents d'urbanismes pour gérer la surfréquentation
 - élaboration du [Schéma d'Aménagement de la Plage de Pampelonne](#) en 2015
- Exigences de niveau de service dans les délégations de service public
- Améliorer les connaissances, notamment sur les populations touristiques
- Développer des événements toute l'année pour tout public pour toucher un autre type de touriste comme le touriste d'affaire, l'excursionniste, etc.
- Diluer le pic touristique estival de saison ou toute l'année



Contrainte :

- impacts sur les milieux naturels plus longs voire permanents.

2. La préservation des habitats et des espèces

Afin de préserver les écosystèmes de la surfréquentation il est proposé de :

- protéger les couloirs migratoires pour l'avifaune
- développer la trame bleue marine pour recréer des continuités écologiques sous-marines
- mettre en place des mouillages écologiques

3. L'acceptabilité sociale

- La mer est communément associée à un espace de liberté

Solution proposée :

- Nécessité de développer des outils pédagogiques et d'élaborer des campagnes de sensibilisation des publics en milieu rural comme en milieu urbain.

Contrainte :

- Les habitudes sont dures à changer et les habitants souhaitent continuer à profiter du littoral et de la mer comme ils l'ont toujours fait.

4. La gestion des sites (naturels et urbanisés) et leurs accès

- Empilement des régulations et lourdeurs administratives
- Manque d'outils juridique et réglementaire pour interdire voire limiter les accès aux sites naturels
- Manque de données sur les activités économiques privées
- La libre concurrence des transports privés rend difficile leur régulation
- Nécessité de services publics manquants



Solutions proposées :

- Paiement des accès
- Limiter voire supprimer les transports publics pour limiter les accès aux sites sensibles
 - Toulon Provence Méditerranée a réfléchi à la problématique pour accéder aux îles d'Or mais cela soulève des questions réglementaires. Une des solutions pour réduire la fréquentation sur les îles serait de réduire l'offre en transports publics.

Contrainte :

- la demande en transport étant présente, l'offre proposée de manière publique sera remplacée par des solutions émanant du privé
- le droit maritime impose d'accueillir un navire
- Dans les parcs nationaux, il est possible de réguler les activités économiques en cœur de parc
- Mise en place de mouillages organisés
- L'organisation des accès
 - Dubrovnik (Croatie) : mise en place d'un quota d'accès à la ville, à la demande de l'UNESCO, pour éviter sa dégradation
 - Venise (Italie) : mise en place d'une taxe
 - Plage de Beauduc en Camargue (voir présentation précédente)