

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

TABLE RONDE



**Jean-Baptiste SAVIN (Cerema) : Comment développer l'économie touristique sans dégrader l'environnement qui fait partie de l'identité de la Région ?**

**Loïc CHOVELON (Directeur du Comité régional du tourisme Provence-Alpes-Côte d'Azur) :**

La question évoque le développement touristique et très souvent on veut opposer au tourisme uniquement un nombre de personnes et une fréquentation. Le Comité régional du tourisme a pour mission d'accompagner cette économie touristique, avec un impact minium sur l'environnement, sans forcément viser une augmentation en termes de nombre de personnes. Nous sommes en mesure de réguler dans le temps et dans l'espace la fréquentation des touristes et de diversifier l'offre. Nous avons parlé au cours de la journée de dessaisonalisation qu'il faut développer mais attention, il ne faut pas avoir du monde tout le temps, et nous avons aussi parlé de quotas qui peuvent s'avérer nécessaire pour protéger l'environnement. Ce qui est important, c'est de mettre de l'apaisement car le tourisme n'est pas forcément mauvais pour l'environnement. En effet, les recettes qu'il apporte peuvent contribuer à des actions de protection des milieux naturels et inversement l'environnement peut apporter une éducation au touriste qu'il intégrera d'autant plus.

**Jean-Baptiste SAVIN : Quel est votre point de vue sur la situation de la Méditerranée et son état de santé ?**

**Patricia RICARD** (Présidente de l'Institut Océanographique Paul Ricard) :

La Méditerranée est considérée comme un océan modèle puisque ce qui se passe en Méditerranée pourra être observé voire prédit à l'échelle planétaire notamment sur la relation homme-océan. Elle se « tropicalise », on a pu par exemple observer des températures de 24 degrés à 40 mètres de fond au mois de novembre. J'en profite pour attirer votre attention sur la sortie imminente du [rapport du GIEC sur l'océan et la cryosphère](#). Les différentes réflexions sur la table aujourd'hui concernent la concentration de l'urbanisation sur le littoral (70 % de la population méditerranéenne), le changement climatique, l'augmentation de la température des eaux, la résilience des écosystèmes, la perte d'oxygène, l'élévation du niveau de la mer (submersion et dilatation). Face à ces différents enjeux, nous allons voir un recours aux systèmes de défense rapide (enrochement, digue), qui s'est déjà initié par endroits, mais il ne faut pas oublier que c'est toujours la mer qui gagne et qu'à chaque ouvrage de défense on a une destruction d'habitats. Pour moi, la solution est à trouver dans la nature et cela fait écho aux [solutions fondées sur la nature](#) avec un schéma gagnant-gagnant à la fois pour les activités humaines et pour la nature.

Il faut faire des investissements, de la part de tous les partenaires, dans l'innovation pour être en mesure de s'adapter au changement climatique tout en l'atténuant, en protégeant les écosystèmes et la sécurité des populations.

La [COP 25](#) sur le changement climatique en Espagne dite « Blue COP », le [congrès mondial de la nature de l'UICN](#) à Marseille avec une part maritime intéressante et la COP 15 Biodiversité en Chine montre qu'un agenda international est en cours pour l'année à venir. La Méditerranée française peut-être source de retours d'expériences positives pour ces rencontres comme sur la stratégie des aires marines protégées (exemple de Port Cros comme écosystème résilient), la gestion intégrée de la mer et du littoral, la gestion des déchets, de l'assainissement, la loi Littoral et maintenant à travers la planification spatiale maritime.

**Jean-Baptiste SAVIN : Comment voyez-vous la transition en termes d'outils, de technologie, énergétique dans les infrastructures portuaires ?**

**Jean-François SUHAS** (Président du Club de la croisière Marseille Provence) :

Passionné par la mer j'essaie aujourd'hui de comprendre ce qu'il se passe à travers les bateaux. Quelques chiffres : 60 000 bateaux dans le monde et 400 bateaux de croisière qui sont devenus un symbole de gigantisme et de surfréquentation. Les sujets sont complexes en fonction de la problématique ciblée (particules fines, émissions de carbone) et des enjeux internationaux (commerce). Mais il existe des solutions. À ce jour, l'hydrogène n'est pas une solution pour le secteur maritime mais le sera peut-être un jour. Les bateaux, qui font l'objet d'un renouvellement beaucoup moins rapide que les voitures, en comparaison, ne bénéficient des avancées technologiques que tardivement.

Ce qui est intéressant, c'est que nous serons en capacité de brancher à quai les bateaux dans les 3-4 ans. Il y a des enjeux financiers (dizaines de millions d'euros) et technologiques (technologies pas encore bien maîtrisées) notamment pour la gestion du pic énergétique nécessaire au fonctionnement d'un bateau lors du branchement.



Au vu des enjeux planétaires, notamment du changement climatique, il faut que nos modes de vie changent et que l'on trouve des solutions pour que tout un chacun puisse profiter des activités actuelles telle que la croisière. Les activités portuaires existent, c'est un fait, il faut continuer à les améliorer pour réduire les pollutions et les risques sanitaires.

**Jean-Baptiste SAVIN : Face aux enjeux de la Méditerranée, quelles sont les solutions concrètes développées par votre association ?**

**Sarah HATIMI (Surfrider) :**

Nous portons de nombreux projets qui se basent à la fois sur des constats scientifiques sur l'état de santé des océans et de la Méditerranée mais aussi sur une vision optimiste à travers des propositions de solutions afin de réagir maintenant et de la bonne manière.

Dans les différents ateliers de travail, la problématique des déchets est souvent revenue et à ce sujet nous avons une expertise de travail de 30 ans sur la thématique des déchets aquatiques. Rappelons que 80 % des déchets en mer viennent de la terre donc l'action doit venir de la terre en priorité. Nous travaillons donc beaucoup avec le secteur privé et les collectivités pour leur proposer les clés de réduction de la production de déchet et des rejets à la mer. Nous travaillons aussi avec les citoyens notamment au travers d'outils numérique comme [l'application Ocean's Zero](#) qui propose des défis à relever pour réduire ses déchets au quotidien. Ces travaux peuvent être adaptés à tous les secteurs d'activités, notamment les ports et les bateaux de croisière, qui sont aussi producteurs de déchets. Concernant le transport maritime, Surfrider travaille sur un label multicritère pour informer les utilisateurs et consommateurs sur les impacts environnementaux du transport (marchandises, passagers) et sur les engagements pris par les armateurs pour la transition écologique.

**Jean-Baptiste SAVIN : Quelles sont les solutions spécifiques, par rapport aux problématiques soulevées, dans les espaces protégés comme le Parc National des Calanques en milieu péri-urbain ?**

**Nicolas CHARDIN (Directeur adjoint du Parc National des Calanques) :**

Un sujet qui nous préoccupe particulièrement, par rapport à la proximité du port de Marseille, est la croisière et notamment les réflexions autour de la dilution des touristes en escale en dehors de l'agglomération marseillaise pour la soulager de la surfréquentation. On peut se poser la question de savoir pourquoi les aires marines protégées font une fixation sur le sujet de la surfréquentation, et la réponse est qu'il s'agit d'une des principales pressions qui s'exercent actuellement dans ces espaces-là notamment en méditerranée. Nous pourrions, en termes de solutions, simplifier au maximum en sanctuarisant l'espace ou bien en imposant un numerus clausus, mais ce n'est pas la philosophie des aires marines protégées et c'est juridiquement difficile à mettre en place. Il faut donc réfléchir à des solutions un peu plus subtiles, et adaptées à chaque enjeu de territoire qui doivent passer par deux leviers à savoir la régulation des accès et la valorisation du bénéfice des aires protégées pour les activités (qualité environnementale du milieu et attractivité du territoire) mais aussi la régulation de l'accueil. Le Parc national des calanques, par sa proximité avec Marseille, est sujet à l'ensemble des problématiques mises en avant aujourd'hui et de manière exacerbée. Ainsi, le Parc mène des réflexions sur la régulation des transports maritimes des passagers, les activités commerciales, l'accueil au sein de l'aire marine avec un schéma de valorisation des mouillages, l'accueil de certaines activités en particulier (exemple de l'interdiction du jet ski en

cœur de Parc) et l'amélioration des connaissances sur la fréquentation du site (suivis de fréquentation). La « liberté des mers » est un principe fort en France, qui ne doit pas se réaliser au détriment des espaces naturels attractifs.

L'entité Parc national est un outil intéressant pour être un territoire à valeur d'expérience en bénéficiant de ses prérogatives juridiques particulières pour expérimenter et exporter ensuite la méthodologie sur d'autres territoires. Il est important aujourd'hui que les aires marines protégées soient innovantes et proactives sur les solutions de régulation de la fréquentation et des activités avant que cela devienne incontrôlable.

**Jean-Baptiste SAVIN : Quels sont les outils utilisés dans les ports de plaisance pour avancer dans la transition écologique ?**

**Peter MURRAY-KERR** (Secrétaire général de l'Union des ports de plaisance de Provence-Alpes-Côte d'Azur et Monaco) **et Marceau ARTAUD** (Chargé de mission à l'Union des ports de plaisance de Provence-Alpes-Côte d'Azur et Monaco) :

L'Union des ports de plaisance de Provence-Alpes-Côte d'Azur et Monaco revient sur la table ronde pour recentrer les échanges sur les ports de plaisance. Les gestionnaires de port, la DIRM, la Région, l'Agence de l'eau, l'ADEME, la DREAL, l'Union des ports de plaisance Provence Alpes Côte d'Azur et Monaco, les professionnels du nautisme(...) et plus globalement l'ensemble des acteurs portuaires, travaillent sur l'émergence des ports de demain : des ports durables et exemplaires. Un port durable est un port qui sait répondre de manière transversale aux enjeux environnementaux, économiques, sociaux et patrimoniaux. Le port est plus qu'un parking à bateau, c'est un outil stratégique à l'interface terre-mer qui permet de participer au développement durable du territoire. Il n'y aura pas de préservation de l'environnement sans économie durable. À ce jour, en Provence Alpes Côte d'Azur, nous sommes à 61 ports certifiés « Ports Propres », unique certification européenne qui valorise la gestion exemplaire des déchets et des effluents issus des ports, et qui comporte des actions d'éducation à l'environnement et de formation du personnel. La certification « Ports Propres actifs en biodiversité » complémentaire à Ports Propres et valorisant les ports proactifs pour la biodiversité prend de l'ampleur.

Par rapport à notre souhait sur l'émergence des ports de demain en lien avec le développement durable, la réglementation peut, dans certains cas, freiner la mutation des ports (taxe liée aux mouillages, les petits brevets, la plongée dans les ports...). La réglementation n'est pas suffisamment adaptée au contexte portuaire. L'Union des ports de plaisance de Provence-Alpes-Côte d'Azur et Monaco exprime sa volonté de travailler avec les législateurs.

Il est important de considérer à l'échelle des territoires le contexte de montée des eaux, nous sommes tous concernés. Suite aux questions sur l'agrandissement des ports, il est rappelé qu'un port n'est pas nécessairement extensible, mais il est modulable.