



ASSEMBLÉE
RÉGIONALE
MER • ET
LITTORAL

11 juillet 2022

SOMMAIRE

Ouverture	3
1^{ère} partie : Dynamique des activités humaines en mer et planification de l'espace maritime : panorama des travaux de la Chaire maritime de Nantes Université	4
Introduction : pourquoi aborder aujourd'hui ce sujet ?	4
Présentation générale de la Chaire maritime	7
Table ronde autour de quelques exemples de réalisation	12
Plaisance	13
Pêche professionnelle	24
Utilisation conjointe de l'espace	33
Les ressources sur le site web	42
Conclusion	43
2^{ème} partie : Actualisation de la stratégie maritime régionale : installation de trois ateliers thématiques	47
<i>Annexes : propositions de cahier des charges des trois ateliers</i>	<i>49</i>

Ouverture

Brice TROUILLET - Nantes Université

Je vais simplement dire un petit mot d'accueil au nom de Nantes Université qui est très heureuse d'accueillir la treizième séance de l'Assemblée régionale Mer et Littoral. Comme vous le savez, ces séances sont dédiées à des échanges entre l'ensemble des acteurs du maritime sous différents formats. Nous entendons contribuer aujourd'hui à ces discussions à l'occasion d'une série d'éléments qui vous seront rappelés.

Sans plus tarder, je passe la parole à Madame Claire HUGUES, Vice-Présidente de la Région des Pays de la Loire en charge des questions maritimes pour introduire cette treizième séance de l'ARML. Nous sommes heureux de vous accueillir au nom de Nantes Université et de la Fondation Nantes Université.

Claire HUGUES - Vice-Présidente du Conseil régional en charge des affaires maritimes

Bonjour à tous. Je vais être extrêmement rapide dans ce petit mot pour vous accueillir en délocalisé. Nous avons l'habitude de vous accueillir, lorsque nous ne sommes pas en visio, au sein de l'Hôtel de la Région des Pays de la Loire. Nous avons des soucis de travaux. La prochaine fois, vous verrez les travaux effectifs. Je remercie Nantes Université de nous accueillir ici, dans cette Halle 6. Comme me le soufflait Bernard, c'est aussi un bon clin d'œil à notre Assemblée régionale Mer et Littoral puisque cette Halle était le lieu de création de pales d'hélices. La boucle est bouclée et nous ne sommes pas là par hasard.

Je suis très contente de vous retrouver. Je remercie Madame SELLIER-RICHEZ, notre nouvelle Directrice interrégionale de la mer pour la façade NAMO. Le maritime interrégional nous occupe beaucoup. Je vous remercie de votre présence. Je vais vous donner la parole. Puisque nous sommes tous ensemble pour cette Assemblée régionale Mer et Littoral, c'est aussi l'occasion pour vous de nous dire un petit mot.

Cet après-midi est articulé en deux temps. Vous le savez, nous avons à cœur au sein de cette Assemblée régionale Mer et Littoral de faire vivre différents moments. Je pense que la diversité de cette Assemblée est aussi l'occasion de s'approprier ou se faire présenter un certain nombre de sujets. Nous aurons pendant la première partie une présentation des travaux de la Chaire maritime de Nantes Université, temps de présentation et de partage qui sera intéressant.

Sur le deuxième temps de cet après-midi, nous serons un peu plus égoïstes pour la simple Région des Pays de la Loire puisque, vous le savez, nous sommes en révision de notre ambition maritime régionale. Dans ce cadre-là, nous avons décidé d'installer quelques ateliers de travail sur lesquels nous avons besoin de vous et de votre participation. Nous aurons ce deuxième temps pour faire un focus sur les ateliers que nous souhaitons mettre en place. Madame SELLIER-RICHEZ, si vous voulez dire un petit mot avant d'entamer cette journée.

Sandrine SELLIER-RICHEZ - Directrice interrégionale de la mer pour la façade Nord Atlantique Manche Ouest

Effectivement, nous ne nous quittons plus puisque ce matin, nous étions au Conseil maritime de façade. Certains d'entre vous y étaient également. Nous y avons évoqué combien était important le travail réalisé dans les instances régionales, qu'il s'agisse de la CRML pour la Bretagne ou l'ARML pour les Pays de la Loire, pour permettre la déclinaison territoriale des actions du Conseil maritime de façade et

du document stratégique de façade. C'est avec énormément d'intérêt que nous participons à vos travaux, à nos travaux, parce que c'est le meilleur moyen pour permettre de donner du sens à toutes ces actions stratégiques que nous essayons de mettre en place ensemble pour le maintien des activités socio-économiques. La pêche en premier chef évidemment qui est en face de moi, mais d'autres, tout ce qui est activité de commerce. Tout cela en lien avec les planifications écologiques, énergétiques, tous ces grands sujets qui sont désormais évoqués pour l'espace maritime et qu'il convient de travailler de concert pour que la place de chacun soit respectée et maintenue.



1^{ère} partie

Dynamique des activités humaines en mer et planification de l'espace maritime panorama des travaux de la Chaire maritime de Nantes Université

Introduction : pourquoi aborder aujourd'hui ce sujet ?

Claire HUGUES

Merci à vous. Pour faire une petite introduction de ce premier temps avec la Chaire maritime, pourquoi avoir décidé d'aborder ce sujet aujourd'hui ?

Vous le savez, tout le monde s'accorde à dire que les besoins des recherches scientifiques sur les espaces à la fois côtiers, sur les milieux marins, sur nos ressources maritimes sont extrêmement importants pour mieux comprendre les interactions entre la terre et la mer et entre les multiples facteurs en présence aux impacts bien souvent cumulés. Ce n'est pas Yannick MOREAU, Président de l'agglomération des Sables d'Olonne, qui va me contredire. Nous avons de nombreuses études qui ont été conduites ou qui sont en cours pour combler ce déficit de connaissances sur les différentes interactions qui s'exercent à la fois sur le littoral, mais aussi sur l'espace maritime. C'est le cas en particulier de la Chaire maritime de Nantes Université que la Région a rejoint en 2018, dont les travaux sont plus particulièrement axés sur la compréhension, la caractérisation de l'évolution des activités humaines en mer, au plan géographique, mais aussi au plan socio-économique. Cette connaissance objective, scientifique est essentielle pour mener à bien une véritable planification stratégique. Nous en avons parlé pas plus tard que ce matin lors du Conseil maritime de façade, dans une vision prospective partagée, de l'occupation des usages sur les espaces côtiers, mais aussi sur le domaine maritime plus large.

Concernant les espaces côtiers, l'enjeu principal concerne la conciliation des conséquences de leur très forte attractivité démographique avec la préservation de nombreuses espèces naturelles sensibles, mais aussi permettant de répondre aux enjeux socio-économiques de ce développement.

Concernant le domaine maritime qui relève de la responsabilité de l'État, l'enjeu est la recherche d'une cohabitation harmonieuse, en tout cas d'une cohabitation la plus harmonieuse possible et adaptable dans le temps, la pêche, l'aquaculture, la plaisance, les activités balnéaires, l'extraction des matériaux, les énergies marines renouvelables, les zones protégées, le transport maritime, les accès nautiques, toutes les activités sur le domaine maritime. Une des vocations fondamentales du document stratégique de façade est de travailler sur la bonne cohabitation et la bonne articulation entre ces différentes activités en mer.

Ces sujets vont devenir probablement de plus en plus forts avec la séquence de planification maritime, en particulier au regard de la transition énergétique qui s'impose. C'est pour cette raison qu'il nous paraissait utile dans ce temps en juillet de prendre la mesure du chemin parcouru et de la qualité des outils et des méthodes qui sont mis à notre disposition par les forces académiques et la Chaire maritime et permettre ainsi d'éclairer la complexité des questions soulevées par la planification, qui noue étroitement des considérations à la fois techniques, scientifiques et stratégiques. L'objectif de ces deux heures est de pouvoir en avoir une présentation la plus vulgarisée et la plus large possible parce que, contrairement à vous, nous ne sommes que des béotiens. En revanche, nous connaissons les enjeux. Je vous remercie de ce temps que vous avez préparé pour nous présenter vos travaux qui éclaireront aussi nos décisions et nos discussions, que ce soit au sein du Conseil maritime de façade ou au sein de notre Assemblée régionale Mer et Littoral.

Brice TROUILLET

Je reprends la parole pour ce premier temps autour d'une présentation assez rapide des travaux menés au sein de la Chaire maritime.



Chaire maritime

Assemblée Régionale Mer et Littoral
11/07/2022

Fondation Nantes Université | COREPEM | Centre de Recherche Maritime | EDF renouvelables | Centre de Recherche CHARIER | Rte Le réseau de transport d'électricité | PAYS LOIRE | UNPG UNION NATIONALE DES PRODUCTEURS DE PRODUITS DE MER

Comme vous pouvez le constater sur le bandeau situé en bas de la diapositive, elle est abritée par la Fondation de Nantes Université et elle reçoit un certain nombre d'aides de la part de partenaires que vous voyez listés en bas. Le Comité Régional des Pêches des Pays de la Loire, le Crédit Maritime Banque Populaire Grand Ouest, EDF et sa filiale EDF renouvelables. Il y a également le Fonds de dotations CHARIER, RTE, la Région des Pays de la Loire et l'UNPG (Union Nationale de Producteurs de Granulats). Nous avons réussi à mettre autour de la table un panel relativement diversifié, surtout représentatif de la plupart des enjeux socio-économiques sur le volet maritime. C'est un peu comme ça que nous avons imaginé la Chaire, à savoir être aussi un lieu de discussion informel pour alimenter, enrichir les discussions qui se font sur des scènes de gestion qui sont un peu plus officielles, un peu plus réglementaire si je puis dire.

Cette Chaire maritime a démarré en 2018. Elle prendra fin en 2023 sauf si nous décidons de la prolonger. Nous verrons qu'il y a pas mal de possibilités puisque beaucoup de travaux ont été engagés, mais il reste beaucoup de choses à réaliser.

Pour ce premier temps de l'après-midi, je vais revenir très rapidement sur une présentation générale de la Chaire maritime : que fait-on, avec quels moyens ? Ensuite, nous aurons un deuxième temps sur la Chaire maritime avec une table ronde à l'occasion de laquelle nous avons invité un certain nombre d'acteurs, soit des mécènes de la Chaire maritime soit des acteurs qui sont un peu plus extérieurs, mais qui ont pu participer à certains de nos travaux et à des ateliers participatifs. Nous avons choisi trois thèmes, trois exemples pour exprimer un certain nombre de choses. Nous ne pourrons pas être exhaustifs évidemment, mais nous avons voulu être diversifiés dans les exemples retenus sur nos travaux.

Nous terminerons avec un troisième temps où nous vous montrerons sur le site web comment accéder aux ressources, à toute la matière que nous produisons et mettons à disposition. Tous nos travaux sont diffusés très largement et accessibles à tout un chacun. C'est important.

Ensuite, quelques mots de conclusion seront apportés par mon collègue Laurent BARANGER, qui porte la Chaire maritime avec moi.

Voilà pour ce premier temps de l'après-midi autour de la Chaire maritime. Une fois de plus, nous voulions remercier à la fois la Région des Pays de la Loire et l'ensemble de nos partenaires de la Chaire maritime d'avoir permis que ces travaux soient possibles.

Présentation générale de la Chaire maritime

Nous avons décidé, je pense que cela va vous faire plaisir, surtout avec la chaleur d'aujourd'hui, de ne pas vous asséner un cours magistral. Ce n'est pas l'objectif. Mais nous voulions quelque chose d'assez participatif qui suscite un peu de discussion, de débat.

Participation au vote



WEB

- 1 Connectez-vous sur www.wooclap.com/ARML1107
- 2 Vous pouvez participer

SMS

- 1 Pas encore connecté ? Envoyez **@ARML1107** au **06 44 60 96 62**
- 2 Vous pouvez participer

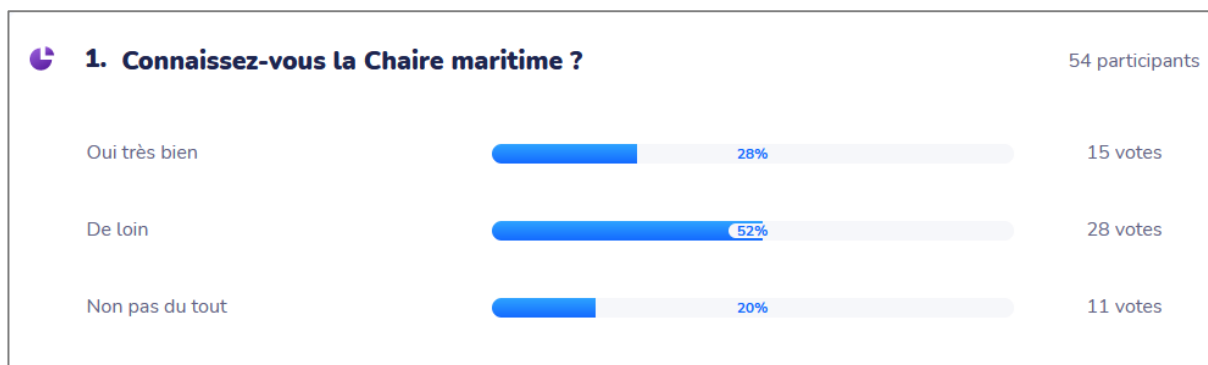
Nous allons tester la formule qui est une série de votes auxquels nous vous demanderons de participer en vous connectant depuis vos smartphones sur cette adresse wooclap.com/ARML1107. Au fur et à mesure de cette séquence, vous aurez accès aux différentes questions. Vous avez également dans votre pochette un flashcode que vous pouvez scanner de façon à accéder directement à cette page web.

Afin de tester le dispositif, nous vous proposons une première question introductive, pour vérifier que tout fonctionne.

Cette question est simple : connaissez-vous la Chaire maritime ?

- Oui, très bien
- De loin
- Pas du tout

Si vous êtes connectés sur le site web de woopclap, vous allez voir les différentes modalités de réponses possibles : oui très bien, de loin, non pas du tout. Je ne sais pas si systématiquement, on vous montrera les réponses en temps réel, puisque cela peut induire un certain nombre de vos réponses. Je ne sais pas combien il y a de personnes dans la salle, nous avons déjà près d'une quarantaine de votes. Il vous reste une trentaine de secondes pour voter. Il faudra être réactif, car le vote est paramétré sur 1mn30. Nous vous le préciserons pour les prochaines questions, mais nous avons aussi laissé la possibilité de choisir plusieurs modalités de réponses, limitées à deux.



Résultat : 52 % « de loin » et 20 % « non pas du tout ». Majorité de 72 %, ce qui justifie le fait que nous vous parlions de la Chaire maritime aujourd'hui. Nous pouvons repasser maintenant sur le fil de la présentation.

Deux grands axes

CATALOGUE D' ACTIONS-CLÉS - activées en fonction de leur intérêt scientifique
EN COMPLÉMENT - une activité de coordination, d'animation, valorisation et de diffusion

1 - Les données et méthodes pour caractériser les activités humaines en mer

2 - L'accompagnement des démarches participatives

Au plan scientifique et technique, ce sont des axes de travail. La Chaire maritime est, dans son nom intégral, Chaire maritime sur la dynamique des activités humaines en mer et la planification spatiale marine. Un focus est clair sur les activités humaines, sur la dimension socio-économique et nous laissons volontairement un peu de côté la dimension environnementale, qui est un peu traitée déjà. Le manque d'information et de connaissance se situait surtout sur ce volet. C'est un parti pris d'entrée de jeu.

La Chaire maritime, en réalité, est un catalogue d'actions clés scientifiques, activées en fonction de leur intérêt scientifique et concrètement, chaque année, nous avons une réunion du Copil. Nous piochons

dans notre catalogue d'actions qui seront placées au premier plan l'année suivante. Globalement, ce catalogue d'actions est structuré autour de deux grands axes. Un premier axe porte sur les données et les méthodes pour caractériser les activités humaines en mer. Ensuite, le deuxième axe porte sur l'accompagnement des démarches participatives.

CATALOGUE D' ACTIONS-CLÉS - activées en fonction de leur intérêt scientifique
EN COMPLÉMENT - une activité de coordination, d'animation, valorisation et de diffusion

1 - Les données et méthodes pour caractériser les activités humaines en mer

Analyser les données existantes sur les dynamiques des activités en mer

Proposer des méthodes et de nouveaux outils
nouvelles données / données existantes

Évaluer les impacts socio-économiques et territoriaux



Premier axe : données et méthodes pour caractériser les activités humaines en mer, vous voyez trois sous-tâches qui constituent le cœur de nos activités :

- Faire le point sur les données qui existent, analyser la qualité de ces données, leur disponibilité, leur qualité vis-à-vis de l'objectif fixé dans le cadre de la planification spatiale marine,
- Proposer des méthodes alternatives et de nouveaux outils pour répondre à ce manque de données et ce manque de méthode qui peut se faire parfois ressentir, nous y reviendrons avec un certain nombre d'exemples,
- Évaluer les impacts socio-économiques et territoriaux.

Nous sommes plutôt sur un axe de travail sur données et méthodes ; qui va mêler des compétences dans le domaine de la géographie, de l'aménagement, mais aussi de l'économie. Ce sont sur ces contours que nous avons structuré scientifiquement la Chaire maritime.

CATALOGUE D' ACTIONS-CLÉS - activées en fonction de leur intérêt scientifique
 EN COMPLÉMENT - une activité de coordination, d'animation, valorisation et de diffusion



2 - L'accompagnement des démarches participatives

Processus participatifs, données et représentations

Processus participatifs et prospective

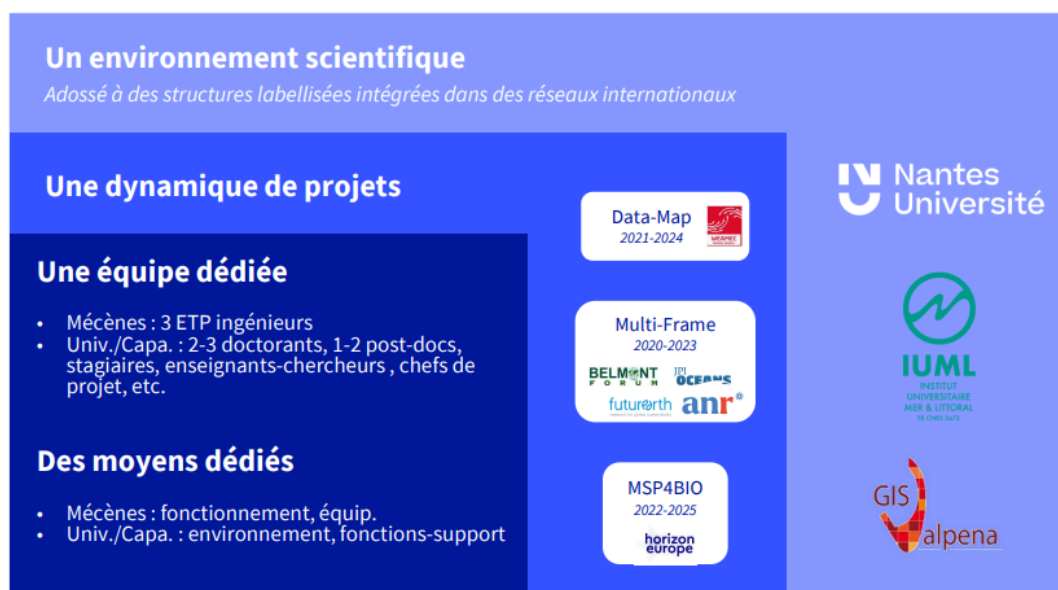
Processus participatifs et innovations

Deuxième axe, l'accompagnement des démarches participatives : lorsque nous avons monté cette Chaire maritime, en discutant avec les structures devenues partenaires, nous avons identifié un besoin pour mieux accompagner ou éclairer les choses sous un angle un peu différent, donc accompagner les démarches participatives. À savoir :

- S'interroger sur les processus participatifs eux-mêmes, quelle est la signification de ces processus participatifs, que peut-on en attendre, que permettent-ils de produire ou pas, être au clair sur ces choses-là. Qui participe et comment, quels sont les outils mis à disposition pour cette participation,
- S'interroger sur la question de la prospective puisque la planification spatiale marine est une chose qui se fixe sur un horizon temporel à moyen terme, de l'ordre de 15 ou 20 ans, éléments qui peuvent être mis au débat,
- Apporter des petites innovations ou des éléments permettant d'améliorer ces processus participatifs et la prise en compte des décisions qui peuvent y être prises dans le cadre de démarches plus formelles de planification spatiale marine.

Nous fonctionnons un peu comme une boîte à outils. Nous construisons des outils mis ensuite à disposition. Libre aux acteurs et aux services de l'État d'utiliser ou pas ces outils.

L'organisation



Au-delà de ces deux axes, la Chaire maritime est aussi une organisation, une structuration avec les moyens qui nous ont été confiés par nos partenaires. Nous avons pu embaucher une équipe dédiée notamment trois ingénieurs qui travaillent à plein temps sur la Chaire maritime. L'université et sa filiale Capacités mettent à disposition un certain nombre de moyens à travers notamment d'autres projets, qui permettent de recruter et faire travailler de concert avec la Chaire maritime des doctorants, des chercheurs post-doc, des stagiaires, des enseignants-chercheurs, etc. C'est une équipe dédiée, mais ce sont aussi des moyens dédiés. Dans les moyens financiers qui nous sont confiés par les partenaires, nous avons de l'argent pour le fonctionnement (ordinateurs, missions, organisation d'ateliers, etc.). Cela nous est confié par les mécènes et, de la même façon, Nantes Université et sa filiale Capacités apportent des éléments en matière d'environnement de travail, toutes les fonctions supports liées au recrutement des personnels dans le cadre de la Chaire maritime.

Tout cela vient s'articuler, faire vivre, dynamiser, une dynamique de projets.

Pour ne citer que les projets les plus étroitement liés à la Chaire maritime avec lesquels nous pouvons partager des moyens :

- Projet Data-Map financé par le RFI WEAMEC. Ce projet vise à travailler sur des scénarii de combinaisons de jeux de données décrivant l'activité de pêche au regard de l'acceptabilité des projets EMR.
- Projet financé par le BELMONT FORUM JPI OCEANS et FUTUREARTH et ANR sur la partie française. C'est un projet international qui s'intéresse aux multi-usages dans le domaine maritime. Nous travaillons sur différents scénarii de combinaisons d'usage, ce que cela peut apporter ou pas, en quoi cela éclaire une façon différente de penser et d'utiliser l'espace maritime.
- Plus récemment, autre projet qui démarre au 1^{er} août, un projet HORIZON EUROPE, qui porte sur l'articulation entre la planification spatiale marine et les aires marines protégées dans le cadre du Green Deal européen et tout ce que cela vient drainer par la suite.

Ces projets et la Chaire maritime bénéficient également d'une dynamique, d'un environnement propice que l'on retrouve grâce à Nantes Université et ses différents laboratoires, grâce à l'Institut universitaire Mer et Littoral (IUML), dirigé par Franck SCHOEFS au sein de Nantes Université qui fédère les forces de recherches d'un point de vue pluridisciplinaire sur la place nantaise et au-delà, sur la place régionale. À citer également dans cet environnement scientifique les travaux menés par le GIS Valpena, groupement d'intérêt scientifique, sur l'évaluation des activités de pêche au regard des nouvelles activités.

Tout cela vient constituer une sorte d'écosystème qui fait un peu boule de neige avec la Chaire maritime, qui a permis de dynamiser l'ensemble de nos travaux ces dernières années et, nous l'espérons, pour encore les années futures.

Voilà pour cette rapide présentation. Je ne voulais pas faire trop long et trop magistral. C'était peut-être important, vu les résultats sur le premier petit jeu, de repositionner un certain nombre de choses.

Table ronde autour de quelques exemples de réalisations

Je vais appeler les différents participants de la table ronde à bien vouloir rejoindre la scène.

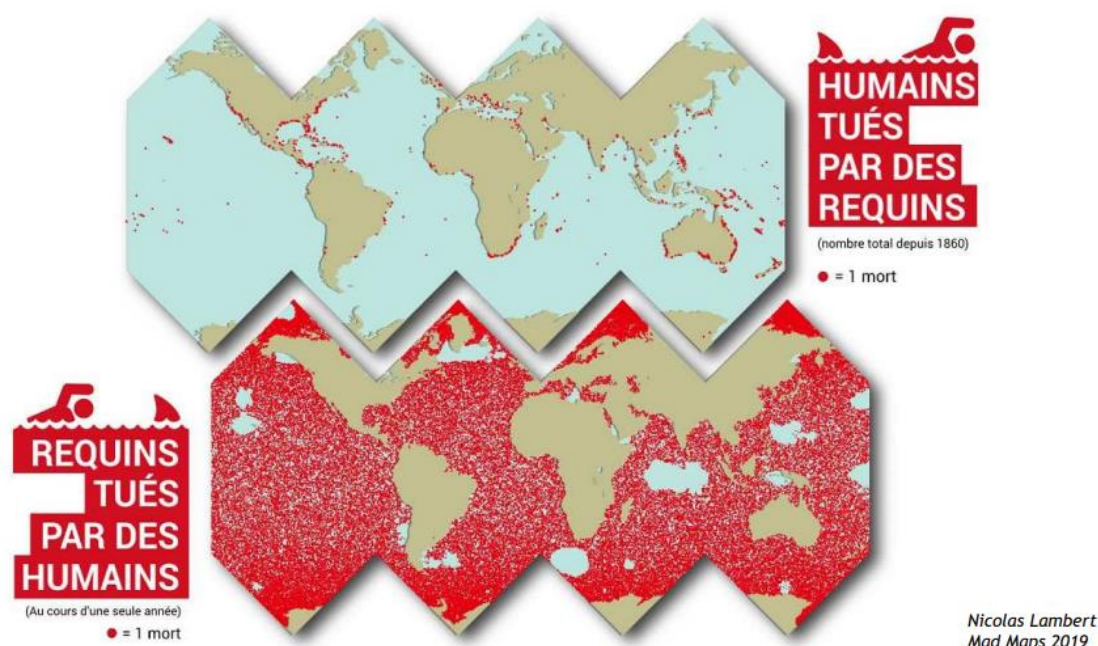
Davis RONTET pour les écoles de voile et le sport nautique, Benoit FIGARÈDE d'EDF Renouvelables, Agnès GARÇON des Sablières de l'Atlantique, José JOUNEAU, Président du COREPEM, Gaëtan MORIN de RTE et Emmanuel JAHAN de Loire Atlantique nautisme.

Chacun va pouvoir se présenter. Le temps que vous vous installiez, je vais commencer à travers le premier thème et un rappel de quelques notions assez simples. Ce n'est pas un cours, mais juste pour vous rappeler quelques notions assez basiques, puisque nous en parlerons dans quelques instants.



En mer, nous avons des activités humaines qui vont se dérouler suivant différentes modalités. Ces différentes modalités peuvent être décrites à travers trois objets géographiques très simples : des polygones en jaune, des lignes, des points (vert). Toutes les activités humaines en mer, d'un point de vue spatial, peuvent se décrire avec des trois éléments très simples de la grammaire de l'espace.

Ensuite, en termes de représentation des zones de conchyliculture, des flux de navigation que ce soit de la navigation de plaisance, de pêche, de transport, et des points vont venir symboliser le lieu d'exercice de tel ou tel type d'activité, généralement des activités plutôt sédentaires.



Vous avez aussi, deuxième élément de rappel, le fait qu'en matière de cartographie, il ne faut jamais perdre de vue qu'une carte, avant d'être un objet scientifique ou peut-être en même temps qu'un objet scientifique peut être aussi un objet de communication. Tous les choix que vous allez faire en amont de la production de votre carte, que ce soit sur le prétraitement des données ou la représentation cartographique, peuvent considérablement influencer le discours sous-tendu par l'élément cartographique. En fait, c'est une des façons d'entrer dans les travaux, qui a effectivement été présente dans un certain nombre de choses. Ce sont sur ces éléments que nous reviendrons.

La Plaisance

Nous pouvons retourner sur wooclap pour un nouveau vote avec une question introductive à la table ronde qui est la suivante :

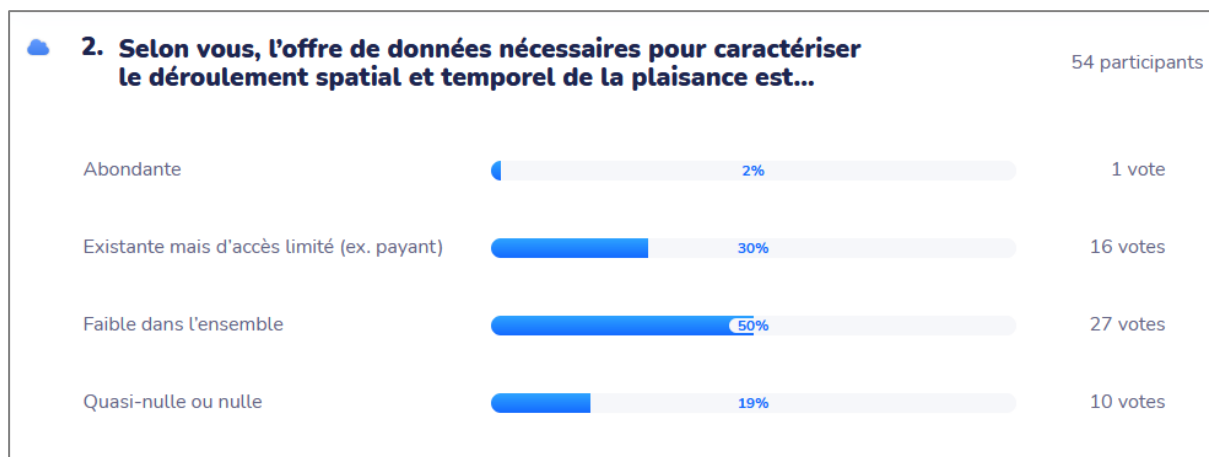
Selon vous, en matière de plaisance, l'offre de données nécessaires pour caractériser le déroulement spatial et temporel de la plaisance est :

- Abondante
- Existante, mais d'accès limité (ex. payant)

✚ Faible dans l'ensemble

✚ Quasi nulle ou nulle

Pour chaque exemple, nous commencerons par une question introductive, ensuite je parlerai quelques minutes et passerai la parole aux partenaires sur scène pour réagir sur l'ensemble des éléments.



Le résultat est sans appel. Évidemment, nous forçons un peu le trait avec ces questions. Là aussi, nous pouvons vous montrer que nous pouvons assez facilement orienter les réponses. La réponse qui ressort très clairement est Faible dans l'ensemble. Effectivement, le constat de départ est qu'en matière de plaisance, il n'existe que peu ou pas de données. Sur la base de ce constat, au niveau de la Chaire maritime et sur ce petit exemple, nous avons cherché à proposer une méthode générique, peu couteuse en données, ce fut notre posture de départ. À partir d'une base cartographique, essayer ensuite de l'enrichir progressivement avec des éléments de nature un peu plus temporelle.

Constat et stratégie de travail

- Peu ou pas de données
- Proposer une méthode générique nécessitant peu de données
- Puis l'enrichir progressivement (ex. fluctuations saisonnières)



Cela se fait en trois temps relativement simples : un premier temps avec la cartographie des abris. La définition de l'abri est une zone dans laquelle vous pouvez mettre en sécurité aussi bien l'embarcation que l'équipage. Évidemment, cela dépend de la nature de l'embarcation. Nous sommes partis sur une définition un peu restrictive de l'abri et nous sommes vraiment concentrés sur les zones de port ou de

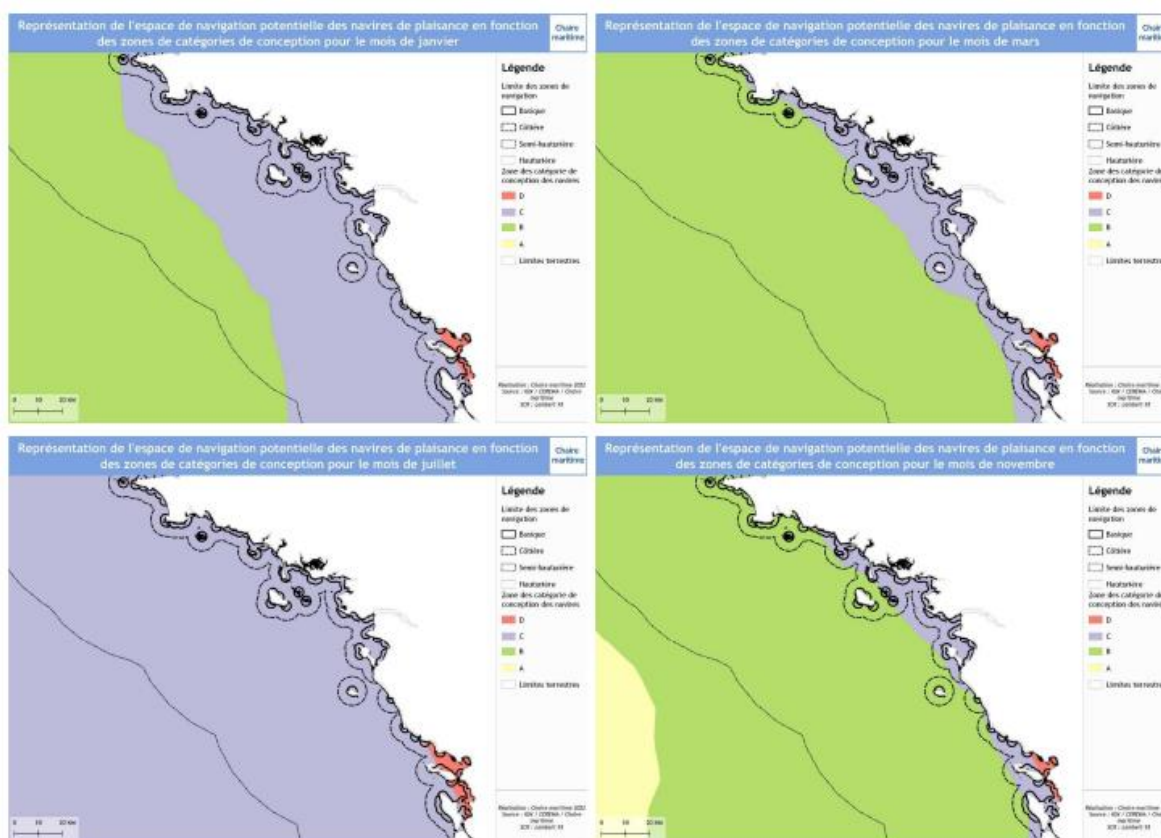
mouillages organisés. Mais nous aurions pu faire un autre choix. Nous avons fait d'autres simulations avec d'autres choix qui permettent de montrer les différences sur ce choix initial.

Partant de cette localisation des différents abris, nous avons calculé avec un système d'informations géographiques des zones de navigation potentielles compte tenu des différentes catégories d'armement de navires. Les navires ont le droit de s'éloigner d'un abri de X milles marins. Comme nous avons plusieurs catégories, il y a plusieurs teintes de couleurs qui apparaissent ici.

Ensuite, nous avons rentré des chiffres pour pondérer cela, à savoir la capacité d'accueil dans chacun des ports et des mouillages de façon à obtenir une zone maximale de navigation potentielle avec un nombre un peu théorique de navires susceptibles de fréquenter la zone.



L'un des résultats est celui-là. Nous avons projeté cette cartographie dans un petit maillage avec une maille qui fait 1 mille par 0.6 mille nautique. Se dessinent différentes zones avec différentes teintes de vert. Plus c'est vert foncé, plus il y a potentiellement un nombre de navires important qui peut naviguer dans ce secteur. C'est une première approche un peu grossière, assez modélisatrice donc loin d'être représentative de la réalité. Mais cela fournit un support à une discussion. Sur la base d'un résultat comme celui-ci, on peut échanger un certain nombre de points de vue sur les avantages, les inconvénients et ce qu'il faudra ajouter pour que cela soit plus parlant. Ce travail est également mené à notre niveau. Nous avons travaillé de façon consécutive sur les zones de navigation en fonction de la catégorie de conception du navire. Ce n'est plus l'armement de sécurité à bord du navire, c'est la capacité du navire à résister à certaines conditions de mer.



Pour certaines conditions de mer, nous avons la donnée météo, faite sur une année : vous avez en haut la carte du mois de janvier, vous avez ici la carte du mois de mars, ensuite de mois de juillet et enfin la carte du mois de novembre. Effectivement, en fonction des saisons, des zones sont plus ou moins larges pour certaines catégories de navigation. Je vais prendre par exemple la catégorie violette, de conception C. On voit bien que cette zone de navigation s'étend des conditions maximales aux beaux jours, à la saison estivale. À l'inverse, pendant le mois de mars ou novembre, il y a une contraction de cette zone de pratique potentielle. C'est en croisant possiblement cette cartographie avec celle que je vous ai montrée juste avant qu'on commence à affiner progressivement les choses.

Je répète que ce qui est important à nos yeux c'est non pas de chercher à produire une cartographie qui dise la vérité. Il n'y a pas de cartographie qui dise réellement la vérité. Il y a plein de vérités possibles, mais c'est surtout la discussion qu'on peut avoir autour de ça qui nous semble intéressante. C'est vraiment ce regard que nous portons dans le cadre de la Chaire maritime.

Je laisse la place à la table ronde. Pour la lancer, une première question sur laquelle vous pourrez ensuite réagir à tour de rôle.

La question est : selon vous, à quoi peuvent servir ces travaux de représentation cartographique de la plaisance ?

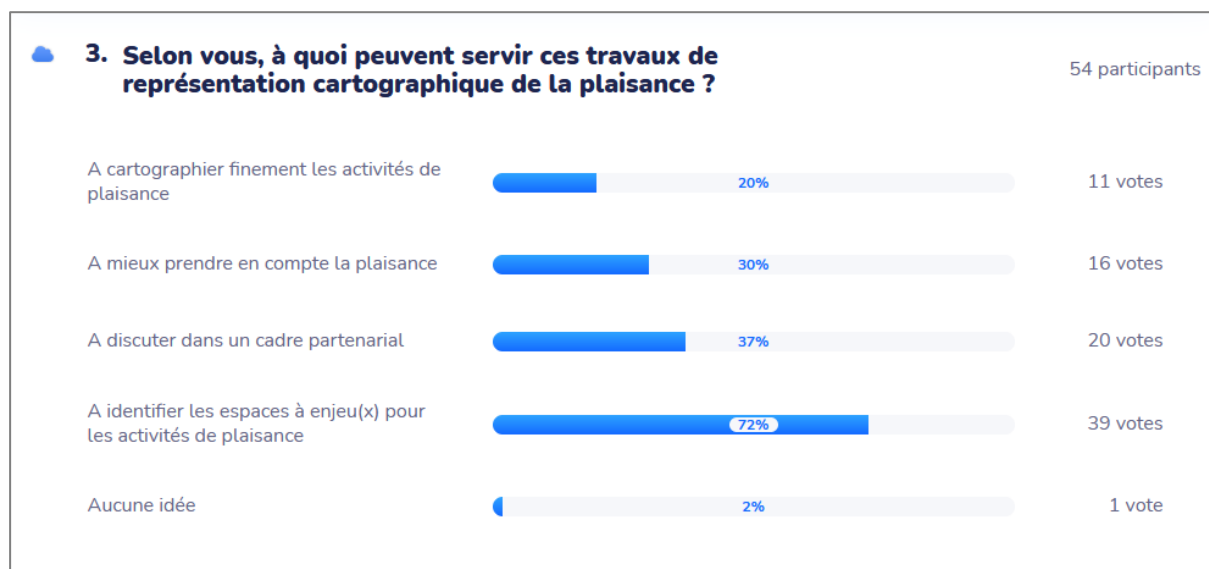
- ✚ À cartographier finement les activités de plaisance
- ✚ À mieux prendre en compte la plaisance
- ✚ À discuter dans un cadre partenarial

✚ À identifier les espaces à enjeu(x) pour les activités de plaisance

✚ Aucune idée

Vous avez la possibilité de choisir deux modalités. Bon vote.

Le temps que vous finissiez de voter, une petite précision technique : nous avons un certain nombre de personnes qui vont réagir tout de suite sur scène. Mais vous aurez aussi la possibilité de prendre la parole. Il ne faut pas hésiter à lever la main et nous ferons circuler un micro si vous avez des questions.



Je ne commenterai pas. En revanche, je vais vous laisser commenter. Est-ce que quelqu'un veut prendre la parole en premier sur ce thème ? Je veux bien que vous vous représentiez à chaque fois y compris votre structure.

David RONTET - École nationale de voile et de sport nautique

Je travaille au ministère des Sports sur ces thématiques entre autres, que nous appelons au Ministère le développement maîtrisé des sports nautiques.

Nous sommes arrivés un peu tardivement sur ces sujets de planification. Côté sportif il y a des acteurs comme la plongée. D'autres étaient présents plus tôt. Nous sommes arrivés en 2019, donc très tardivement. Nous nous sommes collectivement aperçus, avec plusieurs partenaires qui sont présents, qu'il est vrai que nous avons une lecture très faible de l'activité au niveau spatio-temporel. Sur le terrain, nous avons beaucoup d'informations. C'est toute la complexité. Tous les travaux qui ont pu être menés depuis sont de capitaliser, de voir ce qui existe, voir les manques et commencer à aborder les travaux aussi bien avec la Chaire, mais avec par exemple l'EFP, en chaîne des travaux, avec des travaux de recherche plus fins.

Nous travaillons aussi avec le CEREMA sur la planification compétence des activités territoriales comme les SCOTS. Ma réponse aurait été d'identifier les enjeux pour, à la suite, arriver peut-être sur des outils permettant d'aborder plus finement les problématiques. Je pense que ce sont les étapes à venir. La question qui peut être posée est quels sont les meilleurs outils ? Le SRADDET, le DSF, le SCOT, le PLU, quel va être l'articulation de ces outils ? Par conséquent, quelles vont être les données adaptées à ces

outils pour pouvoir répondre au mieux à chaque dimension territoriale, la manière de gérer la complémentarité. Voilà où nous en sommes sur nos réflexions. Les débats pendant les ateliers ont été très intéressants, car cela permet de voir aussi la limite de chaque méthode. En abordant ces travaux, nous pouvons voir que chaque méthode a ses limites. Dans nos discussions, quelle est la méthode à utiliser territorialement par rapport aux problématiques et par rapport à l'outil. J'ai beaucoup apprécié ces échanges qui m'ont nourri dans le futur.

Emmanuel JAHAN - Directeur de Loire Atlantique nautisme, société d'exploitation de port de plaisance

Nous gérons quatre ports sur le littoral de Loire Atlantique.

Une première remarque : je suis désolé, ce n'est pas très scientifique, mais je pense que nous pouvons aider vos analyses par la connaissance terrain. En revanche, effectivement, vous demandez de prendre un exemple. Où vont naviguer les gens ? Si vous demandez à un responsable de site portuaire qui est là tous les jours de l'année, il vous dira que 30 % de ses clients font de la pêche de loisir entre telle zone et telle zone. Ce n'est pas le nombre précis, ça ne sera pas un lieu de pêche précis. Mais il vous dressera une carte et vous dira à peu près entre 150 et 200 plaisanciers avec une fréquence de sortie, etc. Le fait d'être sur site tous les jours et les données que nous avons peuvent aider à enrichir vos éléments même si j'ai bien conscience que ce n'est pas très scientifique. Ce n'est que de l'observation et de la connaissance terrain. C'est un premier point.

J'aurai mis clairement « À discuter dans un cadre partenarial » puisque, malheureusement, il y a parfois beaucoup de grands chiffres qui sont sortis sur plein d'activités et notamment l'activité de plaisance, un bateau de plaisance sort trois fois par an du port, ce qui est une énorme bêtise, car on est à beaucoup plus de trois jours par an. Ce sont des choses que nous entendons toujours. Il ne faut pas oublier que 60 % de la clientèle d'un port de plaisance en Loire Atlantique habite à moins de 50 km du port. Nous sommes sur une clientèle locale, qui sort assez régulièrement. Je pense que d'avoir de la donnée un peu plus précise permet d'avoir des échanges plus sereins.

Je prends un autre exemple : nous sommes en face de l'Île Dumet, qui est une zone protégée aujourd'hui, avec interdiction de débarquer avant le 14 juillet cette année, interdiction très bien respectée par nos plaisanciers. Nous avons vu des chiffres sortir sur le nombre de bateaux par jour en très haute saison à l'Île Dumet qui sont complètement délirants. Des comptages ont été faits par le Conservatoire du Littoral, qui ont remis la réalité, ce qui permet d'engager des discussions plus sereines aussi. Je ne sais pas sur la question du comptage, est-ce qu'il se fait par des drones, des images satellites ? Je ne sais pas, mais ce n'est pas compliqué d'avoir des idées de fréquentation maximum. Il y a le week-end de l'Ascension et 15 jours en août et vous aurez des données qui seront relativement précises sur trois années. Ça peut être intéressant à faire.

Brice TROUILLET

Merci, nous y reviendrons dans quelques instants.

Agnès GARÇON - Fonds de dotation CHARIER, armateur-extracteur de granulats

Je rebondis sur ce que dit Emmanuel, intuitivement, des choses que l'on perçoit bien quand on navigue. On sait qu'une bande plus côtière est plus fréquentée. Si soi-même on navigue, on sait qu'on a le droit d'aller à tant de milles d'un abri suivant sa catégorie, etc. L'avantage des méthodologies proposées par la Chaire et les ateliers est de poser le débat en se demandant comment nous sommes arrivés au résultat.

Il n'y a pas de présupposé de manipulation. On dit quelles données rentrent dedans, comment on fait, quelle méthodologie. À partir de cela, on peut discuter. Ensuite, effectivement, la méthodologie n'est pas forcément satisfaisante pour le secteur représenté. Il amène des nuances, il amène des compléments, éventuellement d'autres représentations cartographiques, mais nous en parlerons après. Mais cela permet déjà de discuter des données d'entrée, méthodologie pour pouvoir avoir une plateforme commune de discussion.

Benoit FIGARÈDE - EDF Renouvelables

J'ai la charge de la concertation avec les professionnels de la pêche sur l'ensemble des projets du groupe et de façon plus générale, avec l'ensemble des usagers maritimes.

Concernant la plaisance, je m'appuie sur un exemple assez concret du parc éolien de Saint-Nazaire installé sur le banc de Guérande. La façon dont est considérée la plaisance dans le cadre de l'étude d'impact environnemental était assez simpliste, basée sur le nombre de places dans les différents ports. Finalement, c'est une information très partielle.

Ensuite, nous avons eu plusieurs groupes de travail sur les usages maritimes avec plusieurs représentants de la plaisance. La problématique est que les plaisanciers ne sont pas représentés par une seule entité. Beaucoup de plaisanciers ne sont pas représentés du tout, car non adhérents à une entité. Nous avons une image assez simpliste. Quand nous avons fermé la zone à la suite d'un arrêté préfectoral, l'information n'a pas assez bien circulé. Nous avons essayé de la véhiculer via notre site internet, mais nous sommes tout de même limités en moyens. Concernant le risque d'une zone fermée lors d'un chantier, il faut éviter qu'un navire de plaisance traverse le chantier au même titre qu'à terre, la zone est fermée quand il y a un chantier. Pour contrôler cela, nous avons mis en place des navires de garde. La seconde année, nous avons fait de l'humain, du terrain. Un prestataire est intervenu pour aller dans toutes les capitaineries et tous les loueurs de bateaux, etc. Ça marche assez bien, mais c'est très chronophage. L'utilité d'avoir une meilleure donnée en amont permettrait de mieux filtrer et de mieux diffuser les informations importantes.

Gaëtan MORIN - Réseau de transport d'électricité (RTE)







Nous avons en charge le raccordement des parcs éoliens en mer et des raccordements terrestres. Ce qui nous intéresse dans ce sujet c'est aussi la partie une, cartographier finement les activités de plaisance notamment pour définir notre planification à long terme. Des scénarii sont sortis il y a quelques mois avec la planification d'ici 2050 du devenir énergétique français. Pour savoir si tout ceci est possible, il nous faut la planification et une vision cartographique de tout ce qui existe sur le territoire, notamment des emprises terrestres portuaires, des présences d'activités sur la zone. Je parle de la plaisance, nous parlerons après de la pêche, c'est pareil. Pour voir s'il y a une faisabilité tout simplement à développer certain EMR sur telle ou telle partie du territoire. C'est ce travail sur la plaisance qui nous intéresse, mais aussi sur la pêche et sur tous les autres usages, pour avoir une belle image de ce qui se passe et poser toutes les contraintes les unes sur les autres et réaliser des cartes de moindre impact pour essayer d'identifier les zones les plus propices.

Brice TROUILLET

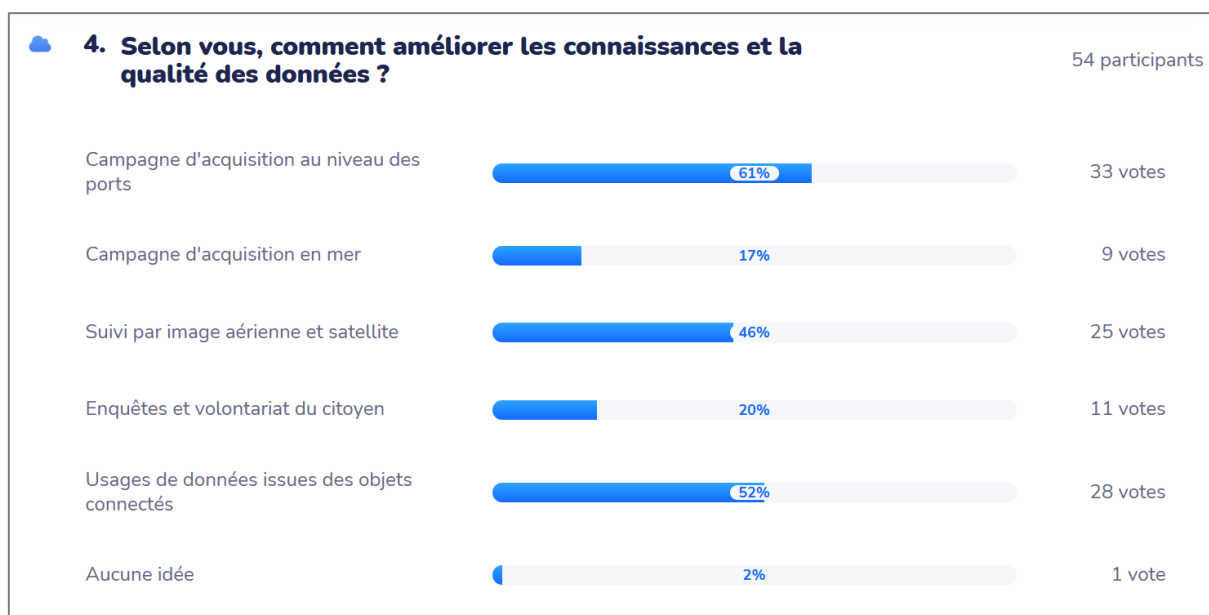
Y a-t-il d'autres réactions sur scène ? Y'a-t-il des questions ou des réactions dans le public ? Nous pouvons passer à la question suivante :

Selon vous, comment améliorer les connaissances et la qualité des données ?

Nous parlons toujours de plaisance.

-  Campagne d'acquisition au niveau des ports
-  Campagne d'acquisition en mer
-  Suivi par image aérienne et satellite
-  Enquête et volontariat du citoyen
-  Usages de données issues des objets connectés
-  Aucune idée

Vous avez la possibilité de choisir deux modalités de réponses. Il vous reste une petite vingtaine de secondes pour répondre. Pour l'instant, une première réponse ressort un peu, campagne d'acquisition au niveau des ports, talonnée par usage de données issues des objets connectés puis par suivie par image aérienne et satellite. Je constate avec beaucoup de joie qu'il n'y a qu'une personne qui n'a aucune idée, ce qui est toujours bon signe.



Le vote est clos. Je vous laisse réagir.

David RONTET

Comme je le précisais à la fin de mon intervention, nous avons besoin maintenant de la finesse. Nous avons vu globalement que nous avons une lecture de présence. Nous devons être sur le tour de table. Quelle est la finesse ? Je vais donner l'exemple du GIP Littoral Aquitain qui s'est posé la question de la fréquentation de ses plages. Il a utilisé les objets connectés, des enquêtes, il a utilisé à peu près toute la

panoplie. On va s'apercevoir que c'est utile d'utiliser toutes les méthodes. Il s'est aperçu que la fréquentation de ses plages était par des habitants de sa région. On revient sur la communication. Cela pose la question, comment communiquer pour les campagnes de prévention, comment organiser les flux de fréquentation. Alors qu'une grande partie de la pensée portait plutôt sur le fait que ça venait plutôt de l'extérieur de la région, donc communiquer plutôt à l'extérieur. On voit que cela peut engendrer beaucoup de choses sur l'aménagement, la communication, etc. La question sur les techniques, actuellement, est coût-bénéfice. C'est hyper important de se poser la question. On sait qu'une seule technique ne suffira pas. Quelle est l'économie, coût-bénéfices. Les enquêtes sont très riches, mais coûtent beaucoup de temps, de moyens humains. Le temps de traitement est long, mais c'est tout de même d'une grande richesse qualitative.

Les données connectées sont un grand sujet et repose la question aussi du droit aux personnes d'être non visibles sur internet, RGPD, etc. C'est un sujet sur lequel nous nous penchons énormément côté terrestre ou maritime avec des évolutions techniques. Cela pose la question de la part du citoyen dans l'accès à comprendre ses usages. Comment il participe à la gestion de ces espaces. Une part de sa participation sera comment rendre accessible l'utilisation des espaces. À une époque, c'est « soyons tranquilles, inconnus, on va dans un endroit sans le dire ». Est-ce que cette philosophie doit rester dans une gestion durable. C'est une vraie question. Que ce soit sur les campagnes ou les objets connectés, elle va se poser.

José JOUNEAU - Président du COREPEM

C'est délicat d'intervenir. Je pense que, tant que nous n'aurons pas fait la distinction entre ce qui est une activité ludique et une activité économique, nous aurons forcément un gros problème. Pour moi, le partenariat sur la planification et sur le partage de l'espace est fondamental. Ce n'est pas parce qu'on fait du ludique que derrière, on n'a pas une activité économique. Je suis désolé, avoir le beurre, l'argent du beurre et les yaourts, on ne peut pas... Une question m'a paru essentielle. Tout le monde y a répondu. Il n'y a presque pas de données issues de la plaisance ou autres. En revanche, on est de plus en plus tracé, suivi avec une obligation d'apporter de la donnée. Le souci est qu'un jour ou l'autre, il faudra avoir une discussion, car c'est le même terrain de jeu. Il est à géométrie variable. Vous avez une saisonnalité, nous en avons une. D'autres en ont d'autres, comme vu tout à l'heure au travers des cartes. Il est difficile de demander à telle ou telle instance ou tel ou tel institut d'apporter des visions lorsqu'on n'a pas de matière. Fatalement, il y a un aspect politique qui, forcément, ira mal à tout le monde. Je reprends l'exemple donné par Benoit FIGARÉDE pour le banc de Guérande. Il a été relativement facile de leur part d'avoir de la donnée issue de la pêche. C'est une obligation réglementaire. Il a été beaucoup plus compliqué, j'en veux pour preuve dans toutes les commissions nautiques où la plaisance était présente, mais qui n'était pas membre associée, de donner plus ou moins son aval. Arrivé à un moment, où on ne joue pas dans la même cour. C'est vraiment dommage.

Emmanuel JAHAN

Je suis d'accord. À un moment ou un autre, il faudra juste qualifier, c'est peut-être là que vous avez un rôle à jouer, par rapport à l'enjeu. Il y a des enjeux de fréquentation de zones de pêche entre la pêche de loisir et la pêche professionnelle probablement. Il y a des enjeux de préservation d'espaces naturels surfréquentés. Quand on voit la Baie de la Baule un 15 aout, on est en droit de se poser la question aujourd'hui dans quelle mesure on continue à mettre des bateaux sur l'eau. Est-ce qu'on limite ou pas ? Je ne crains pas le débat sur ce sujet. Aujourd'hui, la problématique est accidentogène dans la Baie de la Baule, mais environnementale sur Houat ou Hoëdic par exemple. Je partage ce qui vient d'être dit.

La donnée existe dans les ports. Si les objets connectés ne deviennent pas une obligation, cela sera compliqué. La mer, dans la tête d'un plaisancier, c'est de la liberté. « Je ne suis pas là pour envoyer ma donnée et dire ce que je fais ». C'est contradictoire avec la notion de liberté. Les esprits changeront peut-être. On voit bien que le plaisancier change. Peut-être changera-t-il sur ce point.

Agnès GARÇON

Pour être un peu provocatrice, elle l'est quand même en termes d'alerte, de secours. Je rejoins un peu José. Il y a un poids économique de la plaisance qui est réel aussi. Ce n'est pas juste une activité ludique. Elle a un poids économique fort. Elle a aussi des devoirs vis-à-vis de la sécurité en mer. Nous l'avons tous vu. Peut-être que ce sont ces messages-là que nous pourrions faire passer. J'ai vu que le Ministère lançait une consultation sur la façon d'alerter, est-ce que les gens préfèrent la VHF, le SMS ? Je pense que les mentalités vont évoluer en bien parce que les gens vont peut-être se rendre compte du devoir qu'ils ont. C'est la liberté à condition de ne rien demander à personne. Mais on demande beaucoup de choses à tout le monde et de plus en plus.

Benoit FIGARÈDE

C'était juste un petit complément. Les premiers parcs éoliens vont passer en phase d'exploitation. Les services de l'État souhaitent que la navigation soit ouverte donc les restrictions de navigation seront très limitées à l'intérieur des parcs éoliens. C'est vrai que d'avoir des navires de plaisance qu'on ne peut pas tracer en amont amène un risque maritime. Si ces navires étaient équipés d'un AIS par exemple, je sais que cela a un coût, ces notions d'appel à la liberté se discutent, mais d'un point de vue sécurité maritime, avoir cette garantie technologique supplémentaire aurait du sens pour intervenir en cas de problème.

Emmanuel JAHAN

Juste une piste : 95 % des gens naviguent dans une zone couverte par la 4G. 95 % des plaisanciers ont un téléphone. Effectivement, cela peut être une piste.

David RONTET

Pour répondre sur le sujet de l'État, dans les projets d'innovation numérique de la réponse publique : on teste justement l'utilisation des données. Quand on dit que les citoyens ne sont pas prêts à donner, ils sont prêts à donner à STRAVA qui vend cher son jeu de données aux collectivités territoriales pour l'aide à la décision sur la mobilité. En France, le modèle économique n'a pas bien fonctionné, mais dans plein d'autres pays, cela fonctionne. Il s'agit simplement de bien faire comprendre les enjeux de la donnée.

Sur la question de l'AIS, je ne pense pas que la solution soit forcément de reprendre les outils professionnels parce ce que sont des outils à usage professionnel, avec un problème de lisibilité des informations issues d'AIS. La question est comment amène-t-on les mêmes services aux plaisanciers qui ont des équipements beaucoup plus légers. Je reviens à Strava qui a apporté un service associé. Il y a aussi cette réflexion : comment apporter des services publics associés pour avoir de la donnée ? C'est vrai que la question de la donnée sera importante.

Brice TROUILLET

Une dernière réaction sur scène ? Non. Dans la salle ?

Frédéric RAVILLY - Pôle mer Bretagne Atlantique

Je voulais compléter les propos tenus sur les données connectées. Nous sommes un pôle de compétitivité. Nous accompagnons les entreprises dans leurs innovations et voyons bien que ces sujets sont des plus prégnants avec des entreprises françaises qui cherchent, je vais le dire comme ça pour l'instant, des modèles économiques autour de la gestion de ces données. Les tendances du bateau connecté, la capacité à automatiser les manœuvres vont faire que nous aurons de plus en plus de besoins de relier les navires en mer y compris en hauturier.

Pour la plaisance, cela arrive aussi. Il y a des réticences, une culture qui doit changer, mais nous avons tous notre téléphone portable dans la poche. Il n'y a pas de raison que les gens qui sont sur l'eau aient des réflexes différents. Je pense que naturellement, dans l'évolution des choses, elles seront accessibles depuis la mer comme elles le sont depuis la terre de manière assez simple. Encore une fois, les évolutions technologiques vont amener les gens à y aller, à part le marin qui voudra rester avec ses bouts et sa navigation au sextant, qui va être une espèce en voie de disparition, on risque d'avoir ces évolutions de manière assez naturelle à mon sens.

Sandrine SELLIER-RICHEZ

Pour réagir à ce que disait Monsieur FIGARÈDE, l'État a cherché surtout à ce que les zones éoliennes permettent des usages le plus libres possible, non pas parce que c'était un préjugé, mais parce que cela permet de rendre acceptables ces espaces, surtout avec la multiplication qui va en être faite selon les déclarations présidentielles. C'était pour repréciser les choses. Dans les groupes de travail conduits par la Direction Départementale dans la perspective de la réouverture du champ de Guérande, effectivement il a été proposé l' AIS pour des plaisanciers qui font de grandes traversées. Je ne sais pas si c'est l'option à retenir. En tout cas, c'est celle qui avait plutôt l'aval de la SNSM parce qu'il y a aussi cette donnée, à savoir comment faire pour faire intervenir des moyens de secours dans des espaces comme ça.

Brice TROUILLET

D'autres questions ?

Benoit FIGARÈDE

L' AIS a été utilisée sur quasi toutes les implantations de zones éoliennes. Nous avons un taux d'équipement d' AIS chez les plaisanciers qui nous a assez surpris dans les premiers travaux, même si nous ne sommes pas sur des pourcentages élevés, ils sont tout de même assez significatifs dans les bateaux de moins de 24 mètres, qui nous permettent, sur une zone d'implantation, d'avoir des routes classiques en plus de celles des courses de bateaux de plaisance, que ce soit côtier ou hauturier. C'est assez utile.

José JOUNEAU

Je voulais revenir sur l'intervention de Frédéric RAVILLY. La plaisance, la pêche, nous avons une histoire et y tenons énormément. Savoir se servir d'un sextant, aujourd'hui, est un privilège, quelque chose qui se perd, savoir faire un nœud. C'est de plus en plus en rare. Cultivons ce savoir. Je ne pense pas que le Data va tout régler.

En revanche, les uns comme les autres, je pense qu'on a, cela très rapidement on a dû louper quelque chose, nous « mériens », on parle de partage de l'espace, mais il y a d'autres partages dans la mer, c'est-à-dire la connaissance du prélèvement, la ressource halieutique, etc. Il me semble que nous avons beaucoup de pêche-promenade aujourd'hui. Il faudrait que tout le monde prenne un peu à sa charge, car on voit énormément de gens, aujourd'hui, qui s'érigent en spectateur et défenseur du monde maritime. Arrivé un moment, on peut discuter de tout.




Je reviens à cette notion de partenariat. Il faut faire en sorte que le partenariat soit tous les jours sur l'eau. On partage les manifestations nautiques, le Vendée Globe, Vendée Arctique, l'Ironman, ça n'empêche pas les cargos de rentrer, des bateaux de pêche qui rentrent et sortent. Arrivera le moment où il faudra que le bon sens l'emporte. Si nous ne pouvons pas tout faire et tout dire, je pense que nous avons un tronc commun, c'est une histoire de liberté. On va sur l'eau, mais il ne faut pas que ce soit quelque chose d'élitiste. Si on veut continuer à préserver cette manière de vivre ou cette manière d'être, il faut parler de la même chose. Malheureusement, j'ai l'impression qu'un fossé se creuse parce que, peut-être que le développement économique un peu malsain avec des idées un peu bizarres est en train d'engrainer progressivement justement l'acceptabilité de ce qui est en train d'arriver. Quand nous parlerons un peu plus de planification, ce sera assez restrictif de voir cela uniquement au travers des éoliennes tout simplement.

La Pêche professionnelle

Brice TROUILLET

Merci. Je pense que nous sommes loin d'avoir épuisé le sujet bien évidemment, mais nous pouvons peut-être passer au deuxième exemple qui porte sur la pêche maritime. Nous passons là aussi par une question introductive :

Selon vous, la quantité et le niveau de connaissance pour représenter spatialement la pêche professionnelle sont :

-  Complètes et homogène
-  Suffisants, mais hétérogènes
-  Faibles et trop disparates

Ce sera le même principe. Je reprendrais la parole pour quelques instants, vous montrer un petit échantillon des travaux menés au sein de la Chaire maritime et qui permettent d'introduire la deuxième séquence de table ronde sur la pêche maritime professionnelle.

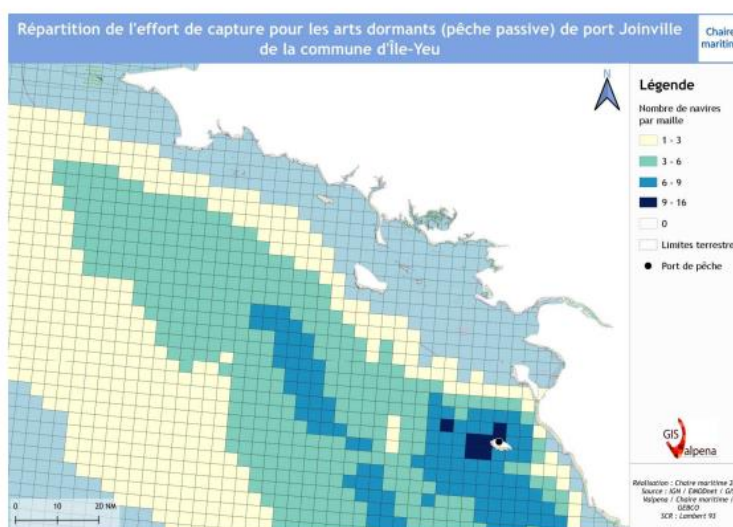
Il apparaît que, sauf renversement de situation dans les dernières secondes, la réponse qui ressort est « le niveau de connaissance et la quantité sont suffisants, mais hétérogènes ».



Le constat est un peu différent. Là, nous ne sommes pas dans une situation de pénurie de données, mais plutôt dans une situation où il existe différents jeux de données décrivant des choses un peu différentes, qui ont toutes des avantages et des inconvénients. Il faut réussir à trianguler d'une certaine façon avec cela.

Constat et stratégie de travail

- Plusieurs jeux de données (VMS, AIS, Valpena, etc.)
- Montrer les enjeux liés au choix de données
- Proposition de méthodes
- ... toujours très sensible à l'échelle



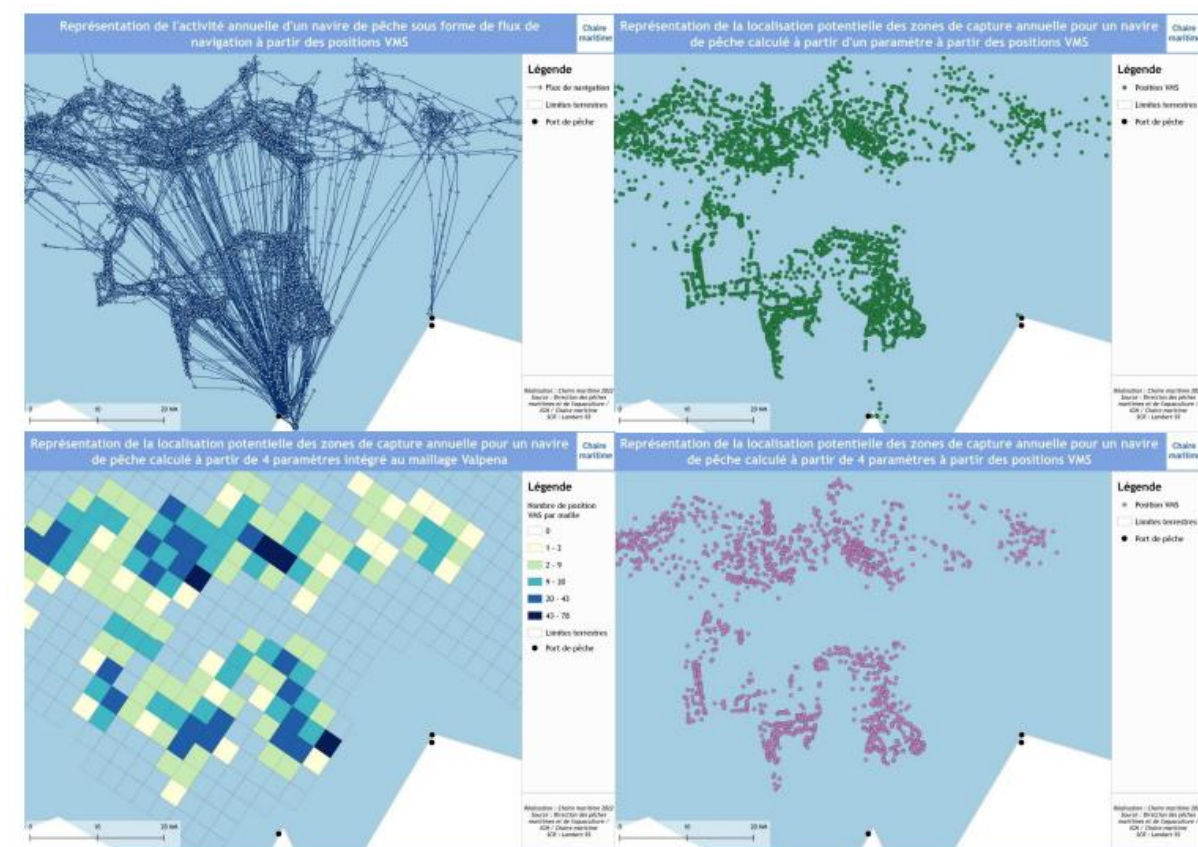
Ces différents jeux de données sont par exemple les données du système de suivi par satellite (VMS), vous avez les données AIS qui ont été citées à l'instant, vous avez aussi les données d'enquêtes comme celles issues du dispositif Valpena, mais il y en aurait d'autres également.

Dans ce contexte sensiblement différent de ce que nous connaissons pour la plaisance, notre posture de départ est plutôt d'essayer de montrer les enjeux liés aux choix de données et à tout ce qui va s'en suivre en cascade d'une certaine façon sur tous les traitements et les prétraitements qui peuvent être réalisés.

Pour ce faire, nous travaillons un certain nombre de méthodes, mais ce que je tiens à dire pour ouvrir ce thème, c'est que, quelle que soit la méthode, nous nous rendons compte que c'est toujours très sensible à l'échelle.

Pour vous le montrer, une carte avec les données issues du dispositif Valpena, qui montre les espaces fréquentés par les navires qui pratiquent les arts dormants dans les ports de Bretagne Sud et de Pays de la Loire. Plus c'est plus bleu foncé, plus vous avez une fréquentation de pêche importante. Plus

les couleurs sont pâles, moins c'est important de façon relative. La première chose que l'on peut constater est qu'effectivement, des zones apparaissent comme des zones particulièrement pour la pêche à cette échelle. Mais si on fait exactement la même cartographie, mais à un autre niveau, uniquement sur la flottille de l'Île-Yeu, on se rend compte que les espaces les plus importants ne sont pas forcément ceux qui sont forcément le plus importants pour une certaine flottille qu'on déterminera à un autre niveau d'échelle géographique. Ce que je vous dis est d'une simplicité assez désarmante, mais toujours est-il qu'aujourd'hui, des travaux en matière de pêche se heurtent à cette complexité. À savoir, au-delà du jeu de données, quel niveau d'échelle, sur quoi on veut travailler finalement, pour faire dire quoi des données ? Il faut tout le temps avoir ces éléments à l'esprit.



Ce que je vais vous montrer sur la pêche professionnelle est un travail engagé il y a quelques mois sur la donnée VMS, qui nous a été mis à disposition par la DGAMPA, le Ministère. Sur cette première carte, nous avons cartographié tous les flux de navigation. La carte et les trois qui vont suivre ne portent que sur un chalutier en 2017. Volontairement, nous avons fait en sorte de ne pas pouvoir reconnaître la localisation, c'est juste pour vous montrer le principe. Sur une année complète, tous les flux de navigation de ce chalutier à partir des données VMS ont été tracés et toutes les positions ont été remises dans l'ordre chronologique. C'est ce que vous voyez apparaître ici sur la carte. Les flèches sont suffisamment petites pour que vous ne puissiez pas les voir, mais des flèches indiquent des directions qui sont les sens de déplacements du navire.

Sur cette deuxième carte, on utilise ce qu'on trouve le plus classiquement dans la littérature scientifique, à savoir pour caractériser une opération de pêche, on va considérer un certain seuil de vitesse. En deçà d'un certain seuil de vitesse, qui peut changer en fonction des régions et des pays, on trouve des différences assez significatives entre les pays, globalement entre 3 et 6 nœuds, mais on peut avoir des choix techniques différentes, donc des résultats cartographiques qui peuvent être très différents. Ici, nous

avons simplement utilisé cette méthode avec un choix d'un seuil relativement classique à 4.5 nœuds, 4.5 miles par heure. On obtient tous ces petits points. Il faut savoir que la donnée VMS ne décrit pas en soi une activité de pêche, elle décrit une circulation en mer. Ensuite, il faut déduire le moment à partir duquel le navire est en pêche du moment où le navire est simplement en transit. C'est la complexité avec ce jeu de données.

Nous avons essayé d'affiner un peu ce paramètre technique. Plutôt que de travailler uniquement sur le facteur vitesse, on va le combiner à trois autres éléments :

- Le changement d'orientation ;
- Le fait d'une concentration des positions VMS dans un espace proche ou restreint. On va voir se dessiner des clusters ;
- La relation entre le temps de la marée et la concentration des positions VMS dans un ou plusieurs clusters.

On voit que, globalement, les résultats convergent, mais permettent d'affiner un peu ce qu'on peut déduire de ces données, à savoir les espaces de pêche (en bas à droite).

Si, ensuite, on rebascule tout cela dans un maillage de façon à standardiser la présentation pour pouvoir éventuellement la coupler à une autre information, ce qu'on verra dans le cadre du troisième exemple, on obtient ce genre d'élément (en bas à gauche).

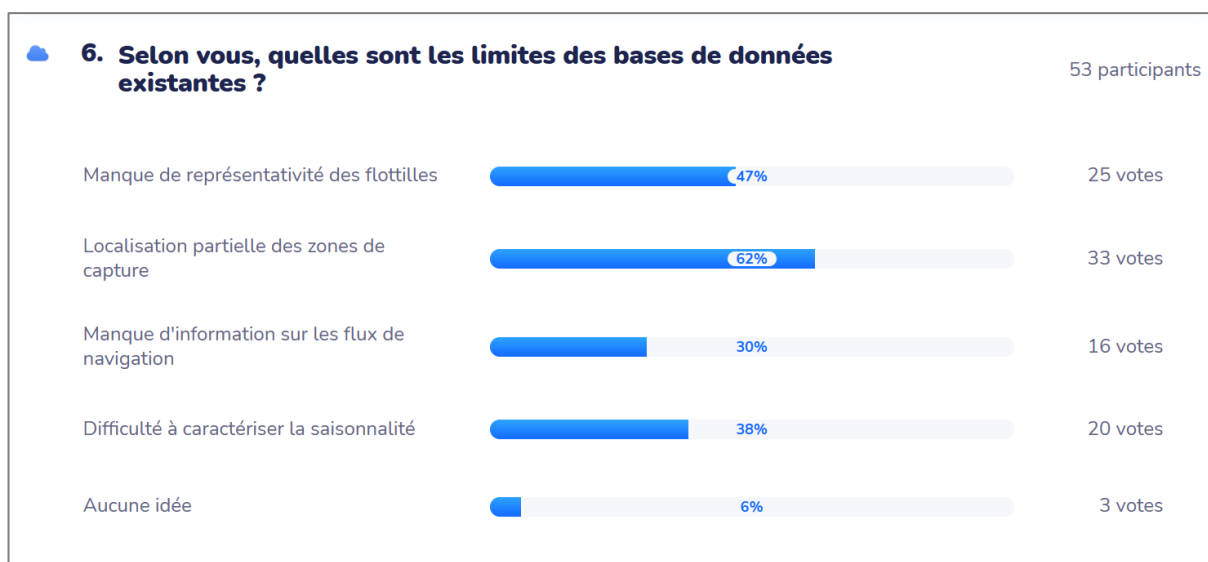
Là aussi, c'est une toute petite illustration d'un tout petit morceau des travaux menés au sein de la Chaire maritime et des réflexions en cours. Concrètement, je vous disais aussi en lien avec le projet Datamap, nous travaillons sur des scénarii de combinaisons de données de plusieurs sources notamment sur les données VMS et les données Valpena pour essayer d'en exploiter le meilleur de chacune et voir quel type d'utilisation on peut en faire pour répondre à quel type de question.

Une première question pour introduire le temps de débat entre nos différents participants à la table ronde :

Selon vous, quelles sont les limites des bases de données existantes ?

- ✚ Manque de représentativité des flottilles
- ✚ Localisation partielle des zones de capture
- ✚ Manque d'information sur les flux de navigation
- ✚ Difficulté à caractériser la saisonnalité
- ✚ Aucune idée

Vous pouvez éventuellement choisir deux modalités de réponse.



Le temps que vous finissiez de voter, je peux vous dire, même chose que sur la plaisance, notre prétention n'est pas d'aboutir à une certaine vérité cartographique, mais de mettre sur la table des éléments qui permettent d'amener du technique dans le débat stratégique ou politique parce que les choses sont étroitement mêlées. Je fais référence à des travaux scientifiques un peu plus généraux. Je pense que les votes sont stabilisés. La réponse qui ressort en numéro est la localisation partielle des captures, suivie du manque de représentativité des flottilles et enfin la difficulté à caractériser la saisonnalité. Qui peut réagir en premier ? José JOUNEAU ?

José JOUNEAU

Juste pour tempérer un peu. Je pense qu'il n'y a pas de bon ou mauvais système d'acquisition de la donnée. En revanche, une fois qu'on a cette donnée, ne nous en plaignons pas. Tout à l'heure, nous disions qu'il n'y avait pas assez de données. Là, ça vient de tous les côtés. En plus, c'est réglementaire. C'est une obligation, payée par l'Europe.

Ce qu'il nous manque cruellement aujourd'hui est l'analyse fine de ce que peut être cette donnée, le pragmatisme. C'est-à-dire qu'est-ce qu'on va faire de la donnée. Regardez, Enigma, les sous-marins pendant la dernière guerre mondiale, cela a changé la chose, mais cela a pris un sacré moment avant de savoir, comment fonctionnait la petite machine à écrire. Aujourd'hui, nous avons une collecte monstrueuse de données autant dans les laboratoires que les services de l'État, la donnée qui peut transiter et la donnée qui se perd est impressionnante. Je n'ai pas de pourcentage, mais je suis persuadé qu'aujourd'hui, la donnée est partiellement analysée. C'est terrible, c'est un immense gâchis. C'est une localisation partielle des zones de capture. Je suis désolé, c'est ça, mais pas que. C'est même loin d'être ça. Ce sont justement les zones où on peut aller pour essayer de capturer. Vous voyez, le problème n'est pas forcément le même. C'est l'approche. On croit que les données qui arrivent du SIH ou autres sont des données fatalement robustes, consolidées. C'est une aberration. Je suis aussi Président d'une organisation de producteurs. Mais il faut le savoir, que les données qui nous reviennent de la DG AMPA aujourd'hui, sont à 40 % réelles. Il y a 60 % de peut-être que. Pourquoi ? Parce que très peu de spécialistes sont en charge de. Les modèles viennent juste d'être mis en place et sont loin d'être validés et fonctionnent très mal. On est sur des Data Centers avec des hébergements dans des pays qui ne sont pas forcément dans l'hexagone. Un tas de choses font que. Méfions-nous bien aujourd'hui.

Quand on prend la VMS, quand on prend Valpena, c'est central comme le disait Brice. Si vous êtes sous 3 nœuds, vous êtes en pêche. Si vous êtes au-dessus de 6 nœuds, vous êtes en route. Je peux vous citer plein de pêcheries où vous ne vous trouvez nulle part. Il faut savoir que 80 % de la flotte française aujourd'hui sont des navires de moins de 12 mètres où il n'y a pas de système pour savoir ce qu'ils font. Je ne vous parle pas des étrangers. Je ne vous parle pas des bateaux qui ont des fonctionnements spéciaux. En revanche, on prend de grandes décisions derrière tout cela, soit sur la spécialisation pour mettre en place des EMR. On parlera certainement plus tard des zones de protection fortes et autres. On peut parler aussi de la recherche sur les différentes manières d'extraire de nouveaux matériaux. Nous nous sentons un peu seuls, car nous sommes un peu près les seuls à fournir de la donnée, nous sommes à peu près les seuls à être stigmatisés. Continuons d'exister, mais sans former pour analyser cette donnée. Quelque part, nous allons un jour ou l'autre, arriver à des aberrations.

Gaëtan MORIN

Je veux bien intervenir, notamment sur cette thématique. Ce qui est intéressant est tout ce qu'on peut récupérer comme information, mais aussi sa mise à jour, la dynamique qu'il peut y avoir derrière. Les pêcheurs via Valpena sont presque les seuls à faire un effort d'enregistrement et d'acquisition de données au fur et à mesure des années pour incrémenter et voir les évolutions qui se passent sur leur activité et sur les zones de pêche.

Finalement, il serait vraiment important de réussir à la mettre en place sur des documents stratégiques, sur de la planification pour essayer de voir, année après année, ce que les choses deviennent. Nous produisons parfois une planification ou des documents qui ont cinq ou dix ans qui ne se basent que là-dessus pour après mettre en place des plans d'action ou autre. L'important est vraiment de la mettre à jour tout le temps et cela demande des moyens que les pêcheurs ont réussi à mettre en place, mais que d'autres entités pourraient mettre aussi en œuvre. Ça demande des moyens. Je voulais juste parler de la dynamique.

Benoit FIGARÈDE

Je vais compléter ce que disait Gaëtan. Pour ce faire, si vous me permettez, je vais sortir de la région. Je m'appuie sur un exemple en Normandie dans lequel un parc entre en phase de construction, le parc de Courseulles. C'était il y a une dizaine d'années, parce que le processus d'EMR est très long. En France on aime beaucoup le débat. C'est une très bonne chose, mais il nous faut dix ans pour développer un projet, deux pour le construire et 25 ans pour l'exploiter. Il y a dix ans, les données existantes de l'époque venaient du début de Valpena, ça devait être la première année d'enquête. Il y a eu beaucoup de concertations. Une zone de moindre impact a été définie, une grande pêcherie de coquilles Saint-Jacques en Baie de Seine. C'est une zone où il y avait peu de pêche de la coquille Saint-Jacques parce que c'était une zone réputée pour être une zone d'ophiures, une sorte d'étoiles de mer. Les pêcheurs n'allaient pas dans cette zone. Un site a été figé. Il y avait évidemment d'autres critères. Tous les critères nous faisaient atterrir sur cette zone-là. Mais en dix ans, le gisement a fait fois dix, les ophiures sont parties. Aujourd'hui, l'acceptation gagnée est fragilisée parce que les enjeux ne sont plus les mêmes. Il y a cette question de temporalité qu'évoquait Gaëtan, que nous avons du mal à prendre en compte et qui n'est pas la même en fonction des activités. La pêche peut évoluer de façon quasi quotidienne ; cela se voit avec l'arrivée de poulpes en Bretagne. Les flottilles s'adaptent très vite. Un espace est figé et c'est parti pour dix ans. Un peu moins aujourd'hui. On va évoluer réglementairement. Il y a cette de temporalité dans les données qui est difficiles à appréhender.

Agnès GARÇON

Nous parlions d'échelle tout à l'heure. Concernant les échelles très restreintes comme les extractions : c'est sûr que nous avons vu arriver Valpena avec beaucoup de soulagement parce que nous n'avions absolument pas de possibilité, à part d'enquêter directement auprès des comités locaux de pêche à l'époque, d'avoir de réelles informations sur les pratiques de pêche. Cela posait un terrible problème d'arbitrage parce que, si le comité local de la Turballe n'a pas les mêmes activités que le comité local de Noirmoutier, ils ne vous désignent pas les mêmes zones, de moindres contraintes. Encore une fois, je voulais insister sur cette capacité que les partenaires actent de la donnée. Et elle peut ne pas être fiable. Excusez-moi, je suis provocatrice de dire cela. Moi, je m'en fiche de savoir finalement si oui ou non c'est vrai qu'il y a trois chalutiers de moins de 12 mètres et que Paul Pierre Jacques ou Jean faisaient du tourteau, je m'en moque. Ce qui compte pour moi, c'est que ce soit validé par les partenaires autour de la table. S'ils ont à régler leurs comptes internes entre eux... Je suis très provocatrice, mais cela permet que le débat se fasse là où il doit se faire. Pour la pratique de pêche, je ne parle pas de la ressource halieutique. Nous sommes bien sur deux problématiques différentes. C'est aussi histoire de booster un peu la chose ! Je ne voudrais pas que vous vous endormiez (rires)

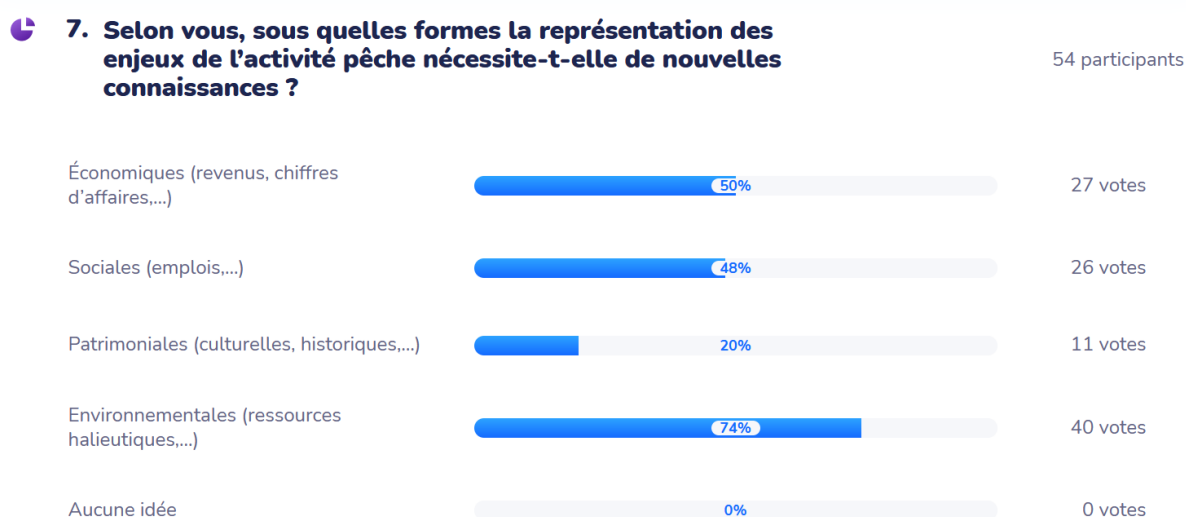
Brice TROUILLET

Avez-vous une question ou une réaction dans le public ou est-ce qu'on passe à la question suivante ?
Deuxième question :

Selon vous, sous quelles formes la représentation des enjeux de l'activité de pêche nécessite-t-elle de nouvelles connaissances ?

Il est vrai que jusqu'à présent, on parle beaucoup de déroulement des activités dans l'espace, mais les activités peuvent être décrites d'une autre façon que celle-ci, de façon complémentaire, alternative.

- ✚ Économiques (revenus, chiffre d'affaires)
- ✚ Sociales (emplois)
- ✚ Patrimoniales (culturelles, historiques)
- ✚ Environnementales (ressources halieutiques)
- ✚ Aucune idée



La réponse qui ressort très clairement est la réponse quatre, de nouvelles connaissances environnementales, suivie des autres volets du triangle du développement durable, économique et social. La question patrimoniale est un peu en retrait. Qui veut prendre la parole en premier ?

José JOUNEAU

J'ai voté un et deux. Mais c'est normal, je ne suis pas objectif. Que voulez-vous que je vous dise ? Le gasoil vient de devenir deux fois et demi plus cher. La rentabilité des entreprises de pêche est en train de dégringoler. C'est une réalité. Nous sommes en train de remettre en cause tout un équilibre très précaire. La notion de patrimoine est pivot aussi. Pourquoi ? Parce que c'est notre histoire, notre entité. La ressource halieutique bien évidemment, mais c'est pour ça que répondre à ce genre de table ronde, c'est aussi faire passer les émotions qu'on peut avoir sur le moment. Le moment dans lequel on parle existe. Il y a encore une pêche qui est dite artisanale. La preuve, c'est une pêche côtière dont on parle depuis le départ. Dans six mois, peut-être qu'on n'en parlera plus. Les grands débats de la spatialisation, on pourra peut-être l'affiner, mais il n'y aura plus d'enquête, plus rien. C'est une sorte de cri du cœur que j'essaie de vous faire passer. Notre environnement, pour nous, est très très court. Nous n'avons pas le temps de penser aux vacances qui arrivent. En revanche, nous pensons au gasoil qui augmente tous les jours, au découvert bancaire, que tous les investissements faits dans les ports de la région récemment en particulier vont être très compliqués à rentabiliser si cela continue. Une fois que l'éolien offshore sera passé, nous nous retrouverons comme d'habitude en fin de saison entre marins et attendrons l'hiver à venir. Vous voyez, c'est ce que j'essaie de dire. Ce n'est pas évident à comprendre Benoit, c'est ce qui est en train de nous arriver. Actuellement, on change un clou par un autre. C'est pour ça que la partie économique et sociale me paraît pivot dans cette approche. Je suis vraiment désolé, je ne suis pas objectif. Peut-être volontairement provocateur Madame Garçon. (*rires*)

Agnès GARÇON

Le trépied est indispensable pour la représentation des enjeux. Je suis assez pragmatique. En général, les pêcheurs vont là où il y a du poisson. L'approche par l'activité peut aussi donner quelques réponses sur l'approche environnementale. Cela dépend de ce que l'on souhaite planifier puisque nous sommes dans un atelier de planification. Je crois beaucoup en la connaissance partagée, à la percolation. Le côté

patrimonial m'importe aussi beaucoup parce qu'il touche tout le monde en fait. Vos anciens marins pêcheurs, je les ai quelques fois comme matelots à bords maintenant, surtout ceux qui ont fait la grande pêche. Ils sont un peu cassés, ils sont contents de se reconverter. On percole dans les activités maritimes. On voit bien. Je pense que c'est vrai aussi avec l'éolien. Les officiers navigants sont aussi embauchés sur des projets éoliens. Nous avons une culture commune, un patrimoine commun. J'ai bon espoir, même s'il y a des clous un peu plus difficiles en ce moment, que l'on pourra se reconstruire une tapisserie tous ensemble. Le problème de l'énergie carbonée est commun à tous. La décarbonation est un enjeu que nous avons tous, mais l'Assemblée Régionale Mer et Littoral a déjà travaillé dessus. Nous travaillons tous là-dessus. J'ai bon espoir qu'on y arrive, avec l'intelligence collective.

David RONTET

Quand j'ai vu les réponses, c'est le résultat du patrimoine qui m'a surpris. C'est normal que l'économique et social soient des réponses à court terme importantes. Mais le patrimoine, je prends la casquette sport, mais quand il y a des caractéristiques physiques et environnementales, il y a naturellement une activité humaine qui s'y est créée, liée à ces caractéristiques-là. Si ces caractéristiques disparaissent pour x et y raisons, ce patrimoine disparaît aussi. Et il y revient très rarement. Culturellement, si nos activités humaines se sont créées sur ces espaces-là, il faut pouvoir les garder parce qu'après, c'est la résilience des territoires. On s'aperçoit que d'autres choses s'y passent comme l'activité touristique, parfois du transfert sur d'autres activités plus modernes. C'est vrai que le patrimoine est, à mon sens, assez important, je parle personnellement. Tout est lié. On parlait de l'activité récréative, mais des enfants qui font de la voile scolaire, qui apprennent à nager, qui ont découvert le milieu vont plus facilement vers ces activités professionnelles, ils défendent plus un milieu qu'ils comprennent. Je pense que les enjeux patrimoniaux sont un enjeu assez important en planification parce qu'on est sur le très long terme sur le patrimoine. La planification sert aussi à ça.

Benoit FIGARÈDE

Je souhaite juste ajouter que la gestion de la pêche à l'échelle européenne se fait majoritairement sous le prisme environnemental. Je pense que c'est une erreur. À l'échelle de nos projets, nous avons évidemment considéré le prisme environnemental en faisant des études sur la ressource halieutique. Mais nous avons également essayé d'intégrer au maximum le côté économique à travers les analyses de l'activité de pêche et pour limiter l'impact de notre projet, notamment en phase de construction. Je pense qu'il est possible de répondre à toutes les cases économiques, économiques = sociales. L'aspect patrimonial ne peut être ignoré quand on se balade sur les ports de pêche. Aujourd'hui, notre base de construction est sur le port de Saint-Nazaire. Le port le plus proche du parc éolien est le port du Croisic. À côté, nous avons notre base de maintenance au port de la Turballe. On arrive sur un gros patrimoine culturel pêche. Nous, en tant qu'activité nouvelle, ne pouvons que considérer ces activités patrimoniales.

Je pense que, si c'est beaucoup le côté environnement à l'échelle des projets, ce qui est intéressant vraiment pour avoir une bonne acceptation et des projets qui se fassent avec le territoire, c'est considérer l'ensemble de ces réponses. Je ne suis plus en Normandie, je fais un peu une réponse de Normand malgré tout. Voilà la pirouette.

Brice TROUILLET

Très bien. Y'a-t-il une question ?

Claire HUGUES

Je voudrais juste rebondir sur ce qui a été dit parce que nous réfléchissons à quoi peuvent servir nos données dans le cadre de nos politiques régionales, nationales. Mais j'abonde complètement sur ce qui vient d'être dit. Nous avons aussi la facette d'essayer d'influer, de discuter avec l'État et nous en discutons la semaine dernière auprès de la Commission européenne en particulier parce que c'est là où les barrières les plus difficiles sont à pousser. Effectivement, au niveau européen, de la donnée environnementale et de la donnée sur la ressource, tout est piloté comme ça. Je pense que les données économiques et sociales sont hyper importantes parce qu'il faut qu'on fasse contrebalancer, non pas que ces enjeux environnementaux ne sont pas importants. Mais il faut savoir poser le trépied et reposer aussi ces données socio-économiques au regard des données environnementales et au niveau européen, c'est là où je trouve que ces données ne sont pas assez mises en avant. Nous en discutons régulièrement avec José.

Sandrine SELLIER-RICHEZ

Pour rebondir sur ce que vient de dire Madame HUGUES et par rapport au point 4 où vous proposez les connaissances environnementales, je trouve que la parenthèse définit un prisme qui est un peu trop exclusif, la ressource halieutique, qui est celui qui nous est proposé par la commission, mais qui n'est pas celui qui est le plus propre en la matière avec une altération de la qualité des eaux littorales qui nécessairement a des incidences sur le recrutement des espèces. Donc, moi, dans l'environnemental, je n'aurais pas limité cela. Cela permettrait d'avoir peut-être, dans les politiques publiques définies, pas simplement la définition de limiter les captures de pêche, mais avoir une approche beaucoup plus globale.

(applaudissements)

Philippe BOISDRON - Président de l'Union fluviale et maritime de l'Ouest

Je voulais rebondir sur ce que disait Monsieur le Président du comité des pêches. Il y a un signe faible, mais qui est pour nous un signe fort aussi. Vous avez peut-être vu dans l'actualité que les bateaux d'Iframer sont bloqués à Brest pour des raisons budgétaires liées au gasoil. Effectivement, quand on veut avoir des données environnementale, halieutique, ou les deux, c'est bien qu'il y ait des services de l'État qui puissent le faire, mais pour cela, il faut des budgets. Cela rejoint les problèmes des pêcheurs qui eux sont des artisans et qui n'ont pas le budget, qui est en train d'exploser au niveau des prix de gasoil. D'où l'intérêt aussi de faire des passerelles avec tout ce qui a déjà été évoqué dans d'autres instances, sur le changement de cap énergétique et de remettre du vent dans les voiles et de remettre des voiles sur les bateaux, sur les gros, mais aussi sur petits. Il faut travailler sur ce sujet.

L'utilisation conjointe de l'espace**Brice TROUILLET**


Merci pour ces quelques réactions. Nous allons passer au troisième sujet de discussion. Je rebondis juste en disant qu'effectivement, on voit poindre à travers les différentes remarques à l'instant, que la question des métriques est vraiment essentielle. La façon avec laquelle les phénomènes dont on parle sont mesurés fait partie aussi partie du problème. C'est ce que nous essayons d'éclairer entre autres dans le cadre des travaux de la Chaire maritime.

Le troisième thème est l'utilisation conjointe de l'espace. Ce chantier est plus récent. Nous commençons à regarder les différentes interactions entre les usages et c'est passablement complexe. Nous sommes loin de rentrer dans la question du cumul, des impacts cumulés, qui sont vraiment des questions que nous aborderons peut-être, mais dans un futur un peu plus lointain. On commence à travailler sur cette chose-là et on vous propose de rentrer dans la discussion à travers cette question :

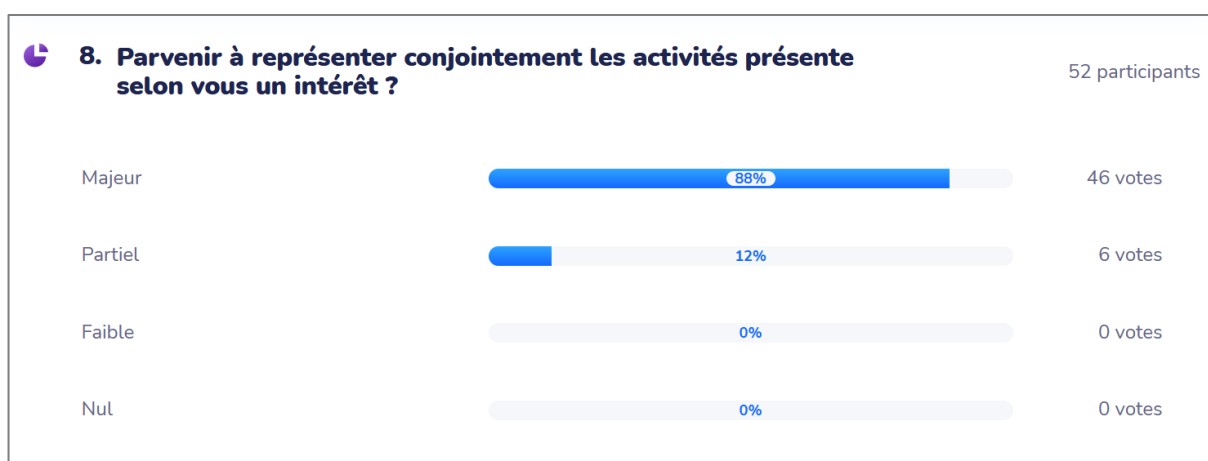
Parvenir à représenter conjointement les activités présente selon vous un intérêt ?

 Majeur

 Partiel

 Faible

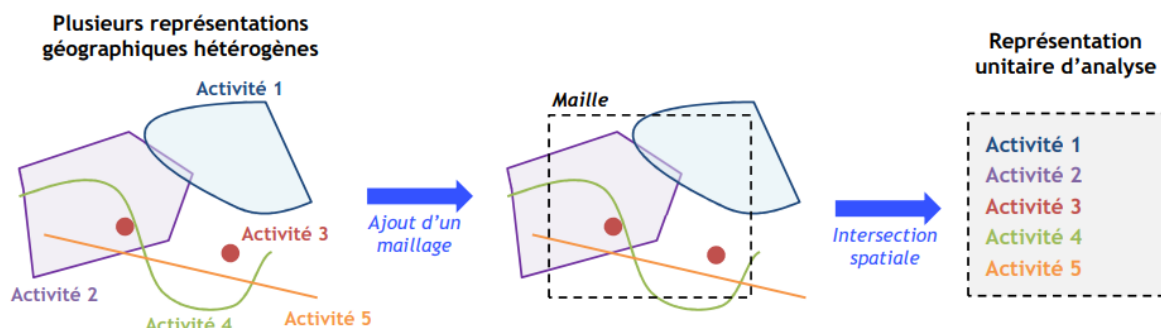
 Nul



Question assez générale pour rentrer dans cet échange. Les résultats apparaissent sans appel. Il y a un intérêt majeur à pouvoir traiter de façon combinée ces activités.

Constat et stratégie de travail

- Complexité d'appréhender l'utilisation conjointe de l'espace par les différentes activités
- Proposer des représentations qui permettent d'approcher ces notions complexes



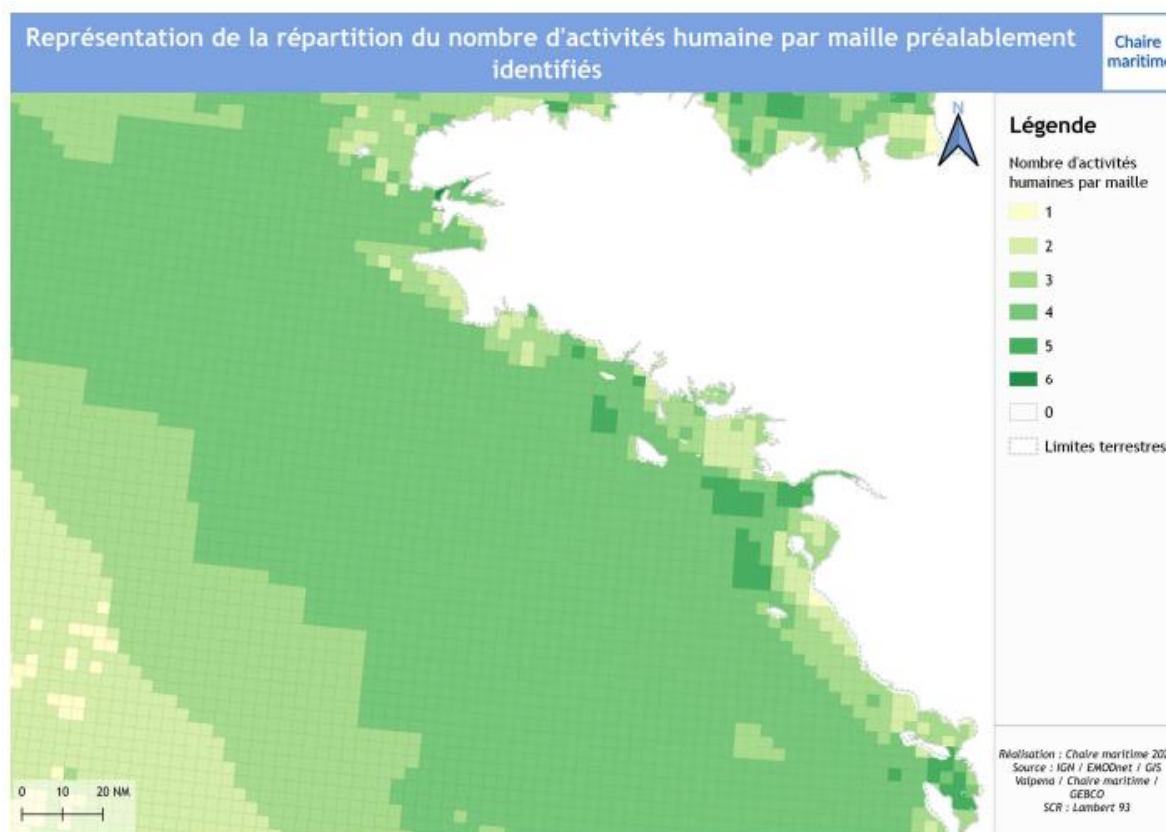
Nous partons d'un constat assez simple. Il est très complexe d'appréhender l'utilisation conjointe de l'espace par les différentes activités. Nous avons fait attention au vocabulaire utilisé. Nous parlons bien d'utilisation conjointe, pas de multi-usage, pas de cumul d'usage, ce qui nous semble constituer des étapes par la suite.

Par rapport à cette complexité, nous cherchons à proposer des modes de représentation qui permettraient d'approcher assez simplement ces notions complexes. Là aussi non pas dans le but de produire quelque chose d'irréfutable, mais dans le but de susciter une discussion au travers de la construction de ces éléments. Pour se faire, nous avons, si je reprends ce que nous disions tout à l'heure sur des activités décrites soit avec des polygones soit avec des lignes soit avec des points, les activités qui vont se dérouler selon des modalités très diverses. Pour pouvoir les traiter de façon combinée, nous produirons un référentiel spatial sous la forme de mailles géométriques et nous comptabiliserons au sein de ces unités, des usages. C'est une première approche assez simple.

Typologie de la Chaire maritime – 12 activités identifiées

Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Exploitation de ressources non vivantes	Zones de production d'énergies renouvelables	Utilisation de l'énergie éolienne
		Utilisation de l'énergie houlomotrice
		Utilisation de l'énergie marémotrice
	Zones d'extraction de matériaux	Extraction de granulats
Exploitation de ressources vivantes	Zones d'aquaculture	Algoculture
		Carcinoculture
		Conchyliculture
		Pisciculture
	Zones de pêche professionnelle	Pêche active (art traînant)
Pêche passive (art dormant)		
Transport maritime	Flux de marchandises	Transport de cargaisons liquides (tankers)
		Transport de cargaisons sèches (cargo)

On vous fait cette présentation au travers non pas de l'ensemble des usages maritimes, mais juste pour cet exposé et ne pas prendre trop de temps, de douze activités.



Nous pouvons commencer à faire une chose très simple, compter les activités par maille. Plus c'est vert foncé, plus les activités vont se dérouler dans les petites cellules carrées. Plus c'est pâle, moins il y aura de l'activité. Pour autant, ça ne doit pas être interprété comme une carte d'enjeux parce que des secteurs dans lesquels nous avons très peu d'usages peuvent avoir des enjeux très importants.

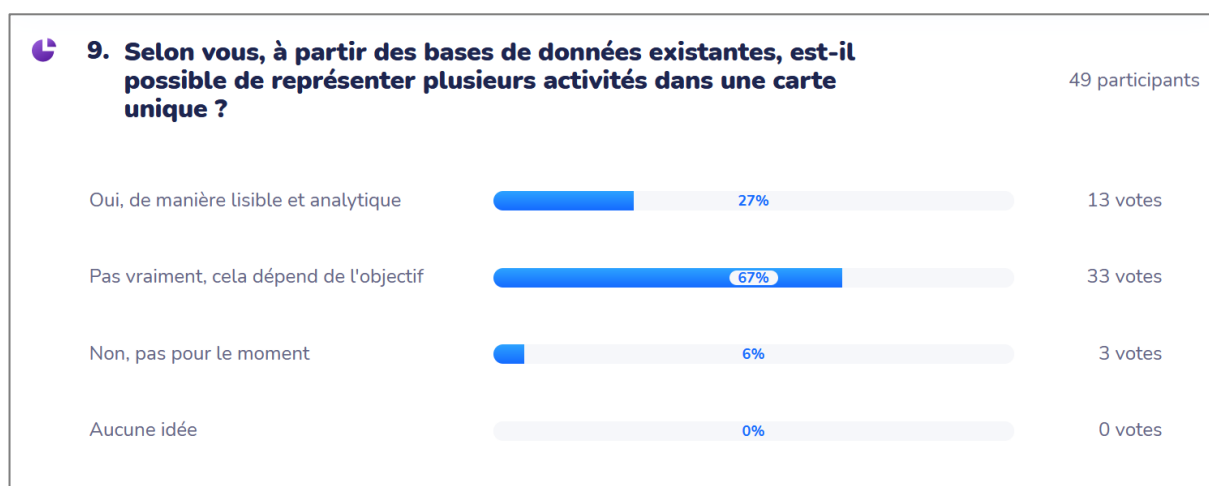


Sur la base de cet élément, nous pouvons ensuite intégrer un certain nombre de descripteurs. Est-ce qu'il s'agit d'activités fixes, mobiles, qui vont utiliser le fond de la mer, la colonne d'eau, la surface. Nous avons toute une série de descripteurs, je ne vais pas tous vous les montrer. Uniquement sur les activités fixes et mobiles, ce qui donne une première image support et introductive sur l'utilisation conjointe de l'espace maritime par différentes activités. Une question pour introduire le débat, même principe :

Selon vous, à partir des bases de données existantes, est-il possible de représenter plusieurs activités dans une carte unique ?

- ✚ Oui, de manière lisible et analytique
- ✚ Pas vraiment, cela dépend de l'objectif
- ✚ Non pas pour le moment
- ✚ Aucune idée

Le temps que vous répondiez, nous vous posons cette question, car dans les documents de planification, il y notamment des cartes de synthèse. Les cartes de synthèse sont toujours un exercice relativement délicat à réaliser. Pourtant, il faut pouvoir appréhender de façon combinée ces différents usages.



La réponse qui se dégage relativement clairement, qui me semble particulièrement intéressante est « pas vraiment, cela dépend de l'objectif ». Qui parmi vous souhaite réagir sur cette question ?

David RONTET

Lorsque nous avons fait les ateliers l'été dernier, c'était le sujet vraiment important, de se poser la question sur ces cartes de synthèse qui sont souvent à destination de parties prenantes qui ne maîtrisent pas tous les sujets, toutes les données, comment elles sont lisibles. Je pense que c'est le cœur du sujet. Un des constats de nos outils de planification est qu'il faut qu'ils servent aussi aux acteurs du territoire pour qu'ils participent. Ils doivent être des outils pédagogiques. En dehors de tout ce qu'on vient de voir, il est clair que, si on n'arrive pas à rendre nos cartes pédagogiques, elles seront des outils inutilisables. Côté plaisir, nous avons fait plusieurs temps d'acculturations, de partages. Souvent, il y a eu des productions de données avec des représentations où les acteurs n'ont même pas réagi parce que trop complexes, trop d'informations. Il y a peut-être aussi, en dehors de la synthèse, de la pédagogie à amener autour de la synthèse à un ensemble de cartes qui font monter tout doucement en compréhension. Il me semble que nous avons fait un petit atelier comme ça, qui nous a permis à la fin de bien comprendre la carte de synthèse. J'avais bien apprécié cette séquence de travail. Je ne crois pas en la carte unique.

Gaëtan MORIN

Cela dépend de l'objectif qu'on veut lui donner. Si on veut imposer une zone, on saura la poser en triturant la donnée. Il y a aussi nécessité d'être respectueux de cette donnée et de vraiment l'utiliser non pas en ayant déjà le résultat que l'on attend de la carte. C'est aussi hyper important. Cela part du début, on reprend les activités des uns et des autres. Peut-être que sur certaines activités, des espaces ne peuvent pas être partagés avec d'autres. C'est le voir, l'accepter et voir si on peut y remédier. Il y a quand même un sacré travail d'échange entre tous les acteurs pour arriver à la carte de synthèse, je n'y crois pas trop non plus, mais pour arriver à quelque chose de partagé. C'est un vrai travail de longue haleine.

Benoit FIGARÈDE

Il est certain que la méthode où chaque acteur apporte sa carte et la présente ne fonctionne pas. Ce qu'a montré la Chaire maritime, c'est qu'à cette petite échelle, nous avons tout de même tous ensemble réussi

à travailler en amont sur la donnée, nous mettre d'accord sur les indicateurs et après partager les résultats. Je trouve que c'est un système assez efficace, mais comme le disait Agnès, le volet concertation, ateliers participatifs, tout ce travail qui a été mené par la Chaire maritime a été extrêmement vertueux et très intéressant en termes de méthodologie.

Agnès GARÇON

Vraiment, je conseille à vos enfants de suivre avec beaucoup d'intérêts les cours de géographie et de constitution de cartes. Franchement, j'ai beaucoup appris et pourtant je n'ai pas une formation nulle à ce niveau-là. J'ai trouvé ces ateliers extrêmement pédagogiques. Je ne me suis pas embêtée du tout. Merci d'avoir insisté pour que j'y aille.

On comprend bien que nous ne croyons pas en la carte unique. Je crois moi aussi à l'exploration de nouveaux territoires liés aux outils informatiques. Nous avons tous l'habitude des cartes papiers 2D à cause des consultations publiques qui ne permettent pas beaucoup de souplesse, des dossiers d'études d'impacts. Je pense qu'il y a dans la salle des gens qui s'arrachent quelques fois les cheveux à lire ces dossiers pendant des heures et des heures. J'aspire vraiment à une recherche d'autres outils pour cartographier la temporalité, l'utilisation de l'espace qui ne se fait pas au même moment, et cette mobilité maritime. Nous sommes tout de même dans un espace extrêmement mobile. Je sais qu'il y a beaucoup de recherches sur ce sujet et j'espère que de l'ingénierie va se développer autour de ça. On en aura de plus en plus besoin.

Brice TROUILLET

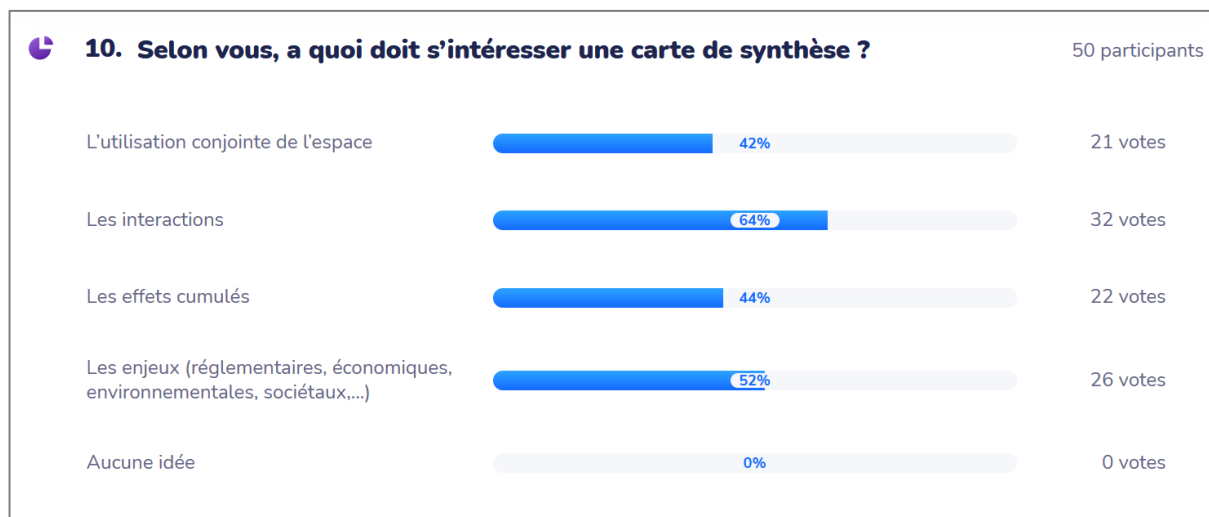
Merci Agnès. Je souscris complètement. Effectivement, dans le cadre de la Chaire maritime, nous menons aussi des travaux spécifiquement sur ces modes de représentation qui sont plus statiques, mais qui offrent plus de dynamisme ou d'interactivité. Y compris sur les prochaines générations de plans spatiaux marins, on pourra les associer comme cela se fait ailleurs dans le monde, des géoportails qui permettent d'avoir accès à une information. Des contributions aussi en termes d'information qui sont beaucoup plus intéressantes que ce qui peut être fait des planifications un peu plus traditionnelles.

Toujours dans le registre de la planification spatiale marine, troisième question :

Selon vous, à quoi doit s'intéresser une carte de synthèse ?

- L'utilisation conjointe de l'espace
- Les interactions
- Les effets cumulés
- Les enjeux (réglementaires, économiques, environnementaux, sociétaux...)
- Aucune idée

Sur cette question, nous vous amenons à vous interroger sur les termes qui sont utilisés, qui ne sont pas neutres. On parlait tout à l'heure des métriques. La façon avec laquelle on note les choses colore de façon très claire les débats. En attendant que les derniers votes s'expriment, est-ce que quelqu'un a déjà une idée pour rebondir ?



Emmanuel JAHAN

J'aime beaucoup la phrase « utilisation conjointe de l'espace ». C'est en fait le quotidien du monde maritime, notamment sur la bande littorale. Je voulais dire aujourd'hui que, dans tous les cas de notre point de vue, à notre niveau et par notre expérience, en très grande majorité, ça se passe très bien. C'est vrai qu'on peut avoir l'image de la plaisance du parisien qui vient faire du bateau avec son gros voilier. Mais nous avons essentiellement des ports mixtes, pêche/plaisance. Pour moi, c'est le monde maritime en fait. Le monde maritime, quand il a à discuter ensemble, il se comprend globalement. C'est vrai que nous sommes sur des espaces très restreints. Un port est enfermé entre quelques digues et après nos clients partent en mer. On utilise aussi l'espace maritime pour effectuer des travaux, notamment les travaux de dragage et de rejet en mer de sédiments quand c'est la solution qui est retenue. J'ai des exemples très concrets où le dialogue avec les représentants du COREPEM ont permis de trouver des compromis. Il a fallu plusieurs temps d'échanges, mais chacun comprenait les problématiques de l'autre et on a réussi à trouver le compromis. J'ai plein d'exemples en tête. Le vieux port de Pornic est une zone où la ville de Pornic fait des événements, stationne des bateaux de patrimoine, c'est de la pêche à la civelle et on stationne des bateaux de plaisance. Vous avez vu la taille du vieux port de Pornic, c'est minuscule. Je trouve génial qu'on arrive à tout faire dans cet endroit-là, en bonne intelligence. Il y a plein d'autres endroits comme ça. S'il vous plaît, gardons ça. Le terme planification me fait un peu peur en fait par moment. Ça ne doit pas dire séparation dans tous les cas. C'est ce qui me semble important aujourd'hui.

Benoit FIGARÈDE

Je veux bien rebondir là-dessus. L'utilisation conjointe, la coactivité, le multi-usage a un coût pour un projet EMR. Pour adapter le projet permettant une activité de plaisance, une activité de pêche, un coût qui peut être important, il fait toucher parfois aux infrastructures. C'est-à-dire avoir plus d'espace entre les éoliennes pour permettre la navigation, mieux protéger les câbles, les ensouiller plus profond que prévu. C'est le cas aussi pour ce qui est du raccordement. La problématique aujourd'hui est que le

processus d'appel d'offres qui sélectionne un lauréat pour être candidat pour développer un projet est basé sur le critère prédominant du prix. Tous les autres critères, même l'environnement, ne sont pas des critères discriminants. Ils ne sont pas notables, tout le monde peut mettre la même somme sur l'environnement. Cet aspect cohabitation, malheureusement, nous n'arrivons pas à la quantifier et à ce qu'elle soit discriminante dans le critère d'appel d'offres. Nous, techniciens, pouvons le faire, mais c'est plutôt un message politique qu'il faut porter pour que cette cohabitation puisse être un facteur essentiel de la sélection du lauréat des futurs appels d'offres.

José JOUNEAU

Ce qui peut paraître un coût acceptable des uns et des autres peut coûter très cher dans un deuxième temps. D'où cette notion de maritimité. Ce qui vient d'être dit me paraît essentiel. Plus ça va, plus on va... Il n'y a pas de problème. Avec un peu de bon sens, un peu de pragmatisme, nous pouvons tous cohabiter. En plus, si nous organisons cette cohabitation, cela peut devenir quelque chose de fantastique. Je pense que c'est un des avantages probablement de la Chaire maritime. Nous, la pêche, au départ, nous sommes allés dans la Chaire maritime parce qu'on a dit que ça manquait à notre panel. Je rigole, mais bien souvent avec un petit sourire, on peut arranger beaucoup de choses. Je parle d'autodérision. Des gens qui se prennent toujours très au sérieux et qui n'aboutissent jamais à rien, il y en a d'autres qui prennent tout au second degré et finalement ça sort. J'en ai pour preuve le banc de Guérande. Il faut savoir qu'il y a encore six mois, les gens ne savaient pas qu'une ferme éolienne allait sortir. On parle toujours de Courseulles, de Saint Brieuc. Ça ne tourne pas, ce n'est même pas coulé. Pourquoi ? Parce qu'il y a cette approche de bon sens. Et c'est ce que tout le monde dit depuis le départ. Je pense que pour glaner de l'information, il faut beaucoup de discussion, d'approche humaine tout simplement, ce bon sens qui est en train de nous manquer, qui nous échappe. On arrive de temps en temps à parler avec EDF, de temps en temps avec RTE, avec les extracteurs, avec la plaisance, avec les ports. On parle avec tout le monde. Il n'y a pas de problème.

Agnès GARÇON

Pour se parler, il faut des lieux non politiques ou politisés, on le sait aussi. Je le dis. La Chaire maritime a été aussi un de ces atouts. C'est un des lieux où nous pouvons arriver avec ses cartographies sans dégainer ses coins à champignons, pour être très claire. Cela me paraît aussi très important. L'Assemblée Régionale Mer et Littoral aussi est un lieu, et je voulais remercier la Région, où on peut dire des tas de choses sans qu'on vous en tienne après rigueur pendant 20 ans, parce que c'est un lieu d'expression assez libre. La preuve, je n'hésite pas à intervenir. Ça se construit dans le temps. Nous avons mis 10 ans pour le banc éolien. Mais je te rassure, c'est le même temps pour un dossier d'extraction de granulats. C'est le temps nécessaire à construire. Maintenant que les bases de cette construction de dialogue sont là, j'espère bien que nous ne mettrons plus 10 ans pour construire nos dossiers. Certains d'entre nous seront partis la retraite. Ce n'est pas grave, il y aura les suivants. Mais c'est important de se dire qu'il ne faut pas non plus laisser cette capitalisation d'une forme de confiance, c'est de ça dont on parle. Il ne faut pas la laisser échapper. Et de l'avoir sous l'égide universitaire est très important pour moi. Ce sont des lieux de prise de distance, le regard universitaire.

Brice TROUILLET

Si c'est le mot de la fin, il me convient très bien. Y'a-t-il une question ou un commentaire dans le public ? Je ne vois pas de bras se lever.

Je vais vous remercier toutes et tous pour cette participation à cette table ronde. Merci beaucoup. Nous avons presque terminé pour cette première séquence sur la Chaire maritime.

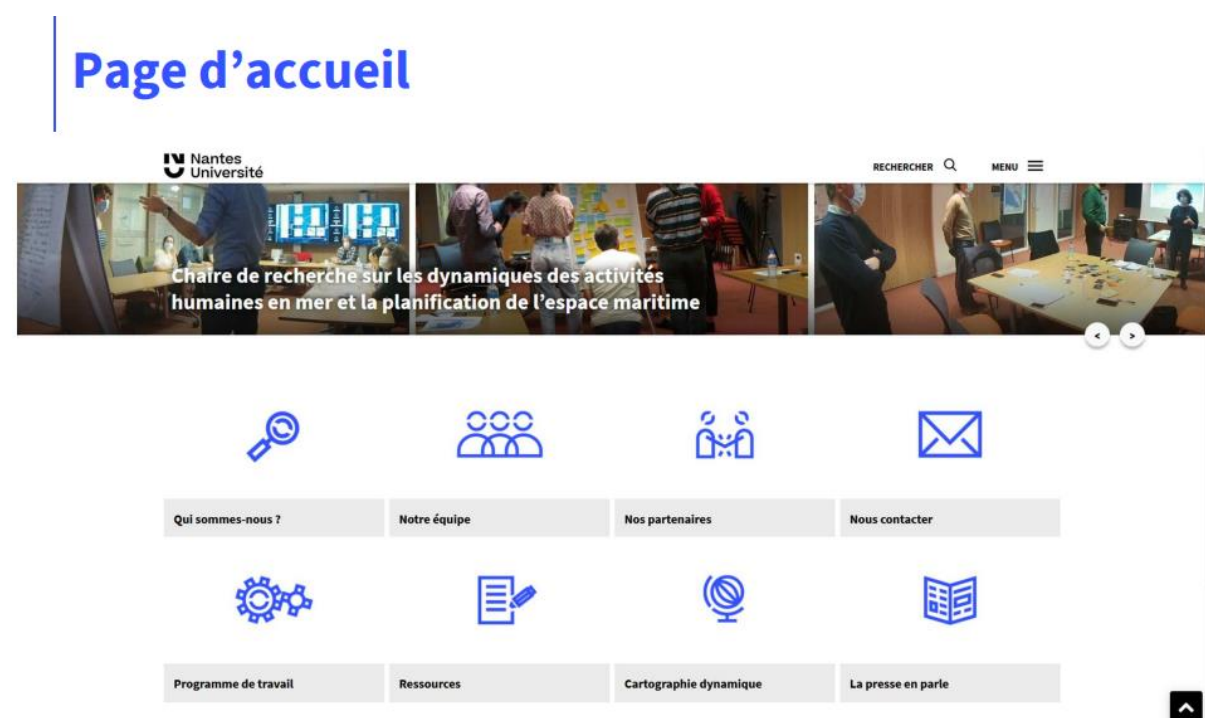
(applaudissements)

Avant de repasser la parole à Madame Claire HUGUES pour une conclusion, Jérémy DANIEL va venir nous présenter les ressources que l'on peut trouver sur le site web de la Chaire maritime. Ensuite, Laurent BARANGER viendra donner quelques mots de conclusion côté Chaire maritime.

Les ressources sur le site web

Jérémy DANIEL

Bonjour à tous. L'objectif est de vous présenter rapidement les ressources sur le site web. À partir de tous les travaux que nous avons réalisés et des discussions, la Chaire maritime a produit différents documents, différentes méthodologies, différentes cartographies. On peut retrouver ces différents éléments sur le site web que nous avons mis en place.



Je vais vous présenter rapidement notre page d'accueil où vous pouvez retrouver les différents onglets descriptifs du projet. L'onglet qui nous intéresse le plus aujourd'hui est l'onglet ressources.

Ressources

géographiques sont rendues disponibles dans un objectif de veille permettant d'établir un inventaire non-exhaustif des données utilisées par l'équipe de la Chaire maritime pour ses travaux.
01/03/2022

- Actions de valorisation et diffusion**
> Découvrir les actions de la chaire
- Ateliers participatifs**
> Consulter les synthèses
- Base de données**
> Découvrir la base de données
- Cartographie dynamique**
> Découvrir la cartographie
- Documentation technique**
> Consulter les rapports
- Fiches thématiques**
> Consulter les fiches
- Infrastructures de données géographiques**
> Découvrir la liste des infrastructures
- Publications scientifiques**
> Consulter les publications de la chaire

Cet onglet recouvre différents volets : tout ce qui est lié aux actions de valorisation et diffusion, tout ce qui a été réalisé sur les ateliers et les synthèses des ateliers, les ateliers participatifs, donc les synthèses de ces ateliers, les bases de données, données qui sont produites par la Chaire maritime en sachant que nous récupérons une partie de nos données, mais qu'on produit aussi des données d'analyses.

La partie cartographie dynamique, j'y reviendrai plus tard, présente les différentes analyses réalisées par la Chaire maritime, mais au sein d'un outil permettant de naviguer dans cet outil et pouvoir sélectionner les différentes couches produites par la Chaire maritime, toute la documentation technique et les rapports méthodologiques pour pouvoir réaliser les traitements faits par la Chaire maritime, des scripts, l'utilisation des logiciels de cartographie. Des fiches thématiques que ce soit sur le volet socio-économique, géographique ou sur le volet participatif pour décrire rapidement nos données et nos méthodes. Un recueil de l'ensemble de nos infrastructures de données géographiques.

Nous avons une soixantaine de sites identifiés où on peut trouver l'intégralité de nos données, que ce soient des données accessibles ou payantes. Une grosse partie de notre base de données a été réalisée à partir de ces infrastructures. Une dernière partie concerne les publications scientifiques qui vont être liées aux articles ou aux thèses réalisées autour de notre projet.

Je vais laisser la main à Laurent pour la conclusion.

Conclusion

Laurent BARANGER – Nantes Université

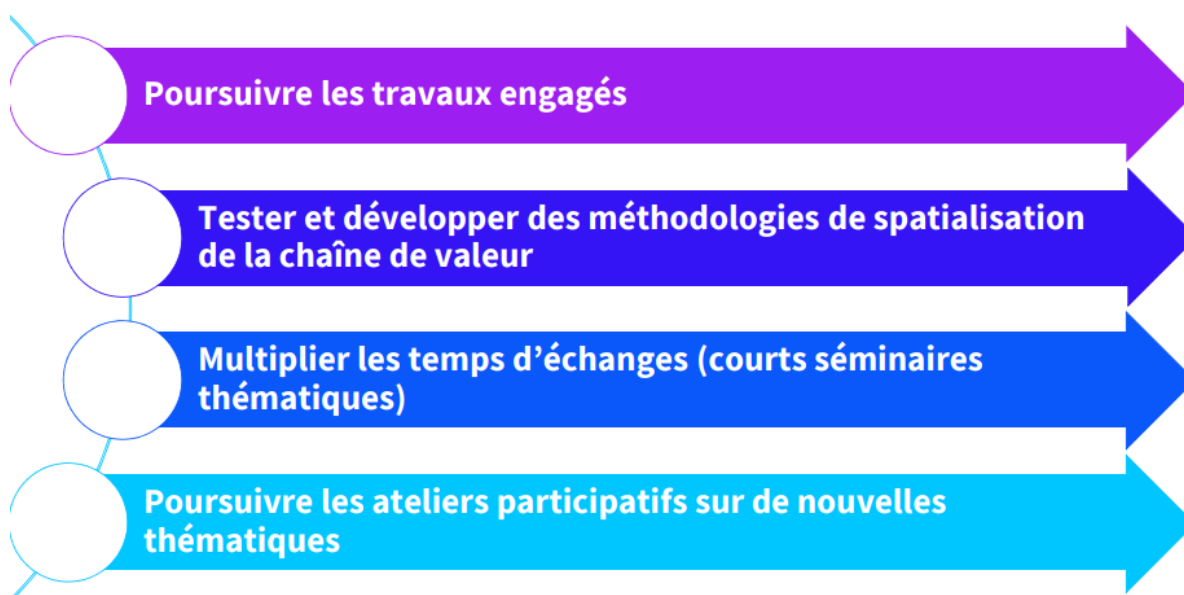
Bonjour à tous et à toutes. Je vais faire assez vite. Je crois que nous sommes pressés par le temps.

Je suis très satisfait de voir l'assiduité avec laquelle vous avez participé aux votes. J'espère que nous avons réussi à vous séduire par la formule. L'esprit de la Chaire maritime, c'est ça. Nous sommes là pour

apporter un regard extérieur pour interpeler, pour essayer d'objectiver et faire cela avec notre vision scientifique et recherche.

Ce que Brice vous a montré était essentiellement le volet spatial. Nous avons deux autres volets dans le cadre des travaux de la Chaire maritime. Il y a le volet participation et le volet socio-économique. Globalement, la feuille de route va se terminer fin 2023. Chaque année, notre feuille de route est révisée avec le comité scientifique technique.

Perspectives 2022 -2023



L'idée est de conclure en vous expliquant notre feuille de route sur les 18 mois à venir :

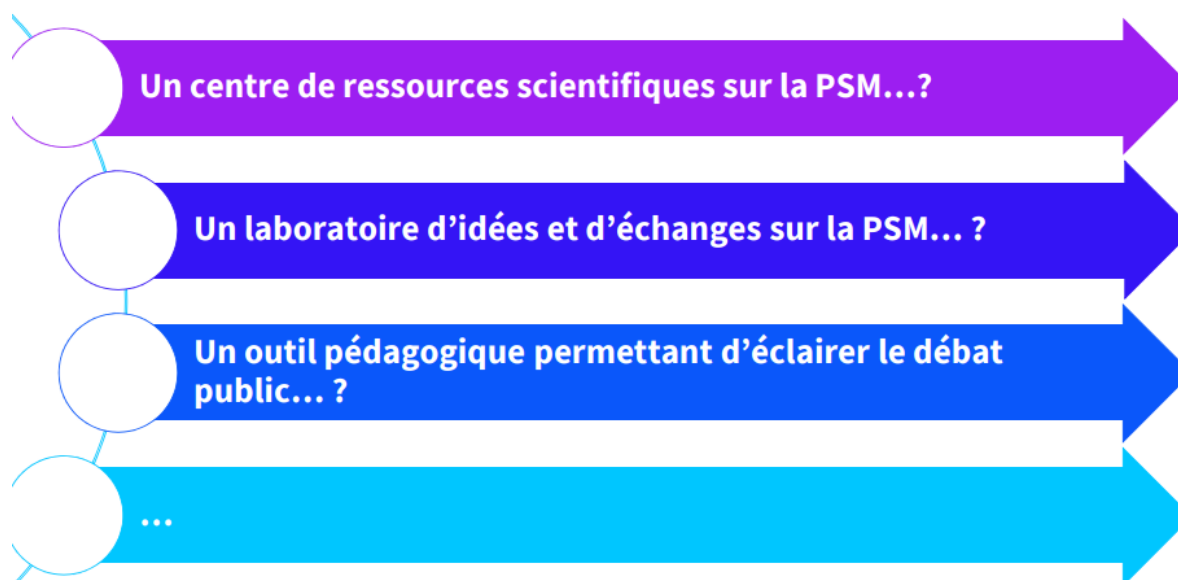
- Poursuivre des travaux engagés, en particulier aussi sur les sujets socio-économiques et sur les sujets d'interaction.
- Tester et développement des méthodologies de spatialisation de la chaîne de valeur : c'est assez particulier. Aujourd'hui, on sait le faire sur les activités de pêche qui est la seule activité qu'on arrive à spatialiser, sur laquelle on arrive à démontrer une dépendance économique liée à un espace. Dans le cadre de la Chaire maritime, on va traiter le sujet de manière différente. Nous aurons deux approches : une approche acteur, usager de la mer où on va essayer de répondre à une question assez simple : Moi en tant qu'usager, quel est l'espace à enjeu pour moi ? Et une autre approche plutôt territoire : J'ai un espace maritime ; quelles sont les différentes activités que je peux y combiner pour contraindre le moins possible le développement de ces activités maritimes sur le littoral ? C'est un gros sujet. Nous allons l'aborder vraiment de manière partielle. Il restera encore beaucoup de travaux à mener sur ce point-là après 2023.
- Multiplier les temps d'échanges à travers de courts séminaires thématiques. L'objectif est très clair : on considère qu'un élément clé pour les acteurs est de s'approprier la complexité de ces sujets, aussi bien au niveau spatial qu'au niveau socio-économique. Finalement, l'exercice de

séminaires courts mené jusqu'à maintenant montre que cette méthode peut être intéressante pour faire de la pédagogie et laisser la possibilité aux acteurs de s'approprier ces sujets.

- Poursuivre les ateliers participatifs sur de nouvelles thématiques. C'est ce que nous avons fait aujourd'hui sur les thématiques déjà traitées depuis un an et demi. On a fait toute une série d'ateliers participatifs. L'idée est de continuer sur d'autres sujets dans les mois qui viennent.

J'en profite aussi pour passer un petit message. Nous avons mis globalement deux ans, à partir de 2017 pour la monter, un an pour construire sa feuille de route avec les différents acteurs du monde maritime et à peu près un an pour aller convaincre les mécènes de nous accompagner sur ce projet.

Une réflexion plus large sur les apports de la Chaire maritime dans les années à venir



Nous sommes aujourd'hui dans le temps de réflexion de la saison 2 de la Chaire maritime puisqu'on commence déjà à réfléchir aux suites après 2024. Notre retour d'expériences sur ces trois années et demie passées à travailler sur ces sujets est qu'aujourd'hui, la complémentarité de la Chaire maritime pourrait tourner autour de plusieurs sujets par rapport aux autres outils qui existent aujourd'hui dans le cadre la PSM.

Nous nous posons un certain nombre de questions. Cela pourrait être un centre de ressources scientifiques sur PSM où finalement nous arrivons à travers la Chaire maritime à faire connaître les problématiques scientifiques et les méthodologies associées et les mettre à disposition des acteurs de la mer. Peut-être pourrait-on davantage le développer à l'échelle nationale, mais surtout internationale, ce que nous n'avons pas pu faire dans le cadre de cette première saison de la Chaire maritime.

Je crois beaucoup au deuxième sujet du laboratoire d'idées et d'échanges sur la PSM. En fait, c'est là qu'il est possible de tester les postures, les approches méthodologiques et surtout confronter les différents points de vue entre acteurs et construire ensemble finalement une approche de la planification spatiale maritime.

Enfin, le dernier point est un outil pédagogique qui permettrait d'éclairer le débat public. Je crois que plusieurs d'entre vous en ont parlé aujourd'hui. La pédagogie fait partie des sciences les plus difficiles. Pour cela, il faut des supports, des supports critiques, critiquables. C'est vraiment l'objet de la Chaire maritime, mettre en exergue les limites, les avantages de telle ou telle méthodologie, telle ou telle approche.

Il y a certainement d'autres besoins. L'idée, si on continue cette aventure, est d'être le plus opérationnel possible par rapport aux besoins des acteurs de la PSM. Nous sommes prêts à en discuter avec vous tous. Nous sommes à votre disposition. Nous avons encore une douzaine de mois devant nous pour paramétrer cette suite. Nous sommes disponibles pour échanger avec vous sur l'intérêt que vous porteriez à tel ou tel sujet.

Je vous remercie tous et un merci particulier à la Région de nous avoir laissé la possibilité de vous faire part de notre sujet Chaire maritime et d'échanger avec vous. J'espère que cela vous a plu. Madame Claire HUGUES, je ne sais pas si vous voulez dire un dernier petit mot.

Claire HUGUES

Juste un petit mot et nous pourrions ensuite enchaîner sur le dernier temps dont je vous ai parlé tout à l'heure. Quelques petites remarques à chaud.

Je remercie en premier lieu l'ensemble des personnes qui ont préparé ces deux heures de présentation, qui sont passés très vite et remercie de manière appuyée ceux qui ont participé à la table ronde. J'ai bien aimé quand Agnès GARÇON dit «au sein de l'Assemblée régionale Mer et Littoral, l'expression est libre ». La table ronde était diverse et j'espère que nous continuerons à avoir une parole libre puisque c'est ce qui fait sa richesse.

Quelques remarques et remerciements aussi sur la manière dont vous avez abordé cette présentation puisque souvent, on fait passer le message, le fond, les données, ce que vous produisez, ce que vous faites, c'est le fruit de votre travail. Vous vous êtes remis en perspective pour essayer plutôt d'appuyer ce à quoi ça peut servir et d'essayer d'éclairer chacun d'entre nous sur l'intérêt de travaux de la Chaire sur un public très diversifié.

Je vous remercie aussi de vous être pliés au prisme par lequel on vous demandait de présenter les choses même si après, on peut aller fouiller plus loin, discuter avec vous pour aller avérer ces fameuses données. Je pense que nous avons tous vu pour ceux qui n'avaient pas pointé du doigt tout l'intérêt de vos travaux, que ce soit sur l'importance d'avoir des informations qui vont être jugées fiables même si je rejoins qu'il peut y avoir une interaction entre des données très expertes et très scientifiques et des données plus empiriques comme certains acteurs du terrain peuvent avoir. Ces données et méthodes sont hyper importantes pour conforter nos choix. J'ai entendu que Valpena est un soulagement parce que finalement, on met aussi des choses avérées qui soulagent des prises de décision ou qui permettent d'avancer.

J'ai bien retenu cette notion de temporalité qui n'est pas simple à gérer dans tous nos sujets. Et l'importance aussi de poser des questions précises, de poser des débats précis pour pouvoir vous faire travailler dans un sens aussi pragmatique. Les données globales sont hyper importantes pour chacun des acteurs. Nous l'avons beaucoup dit, nous avons l'habitude d'avoir les données qui servent à la pêche. Mais on voit bien que plus on avance, plus il y a de co-usage, les énergies marines se développeront et il va nous falloir des données collectives et maximisées de manière à pouvoir collectivement mieux cerner

tous ces usages en mer et tout le poids environnemental bien sûr, mais le poids socio-économique n'est jamais très simple à mesurer en fonction des différentes zones dont nous parlons. C'est un travail collectif aux deux sens du terme, vous à partir des acteurs que vous faites travailler à vos côtés et vos informations qui doivent aussi nous servir. Nous, en premier lieu, collectivité ou décideur d'une facette, mais aussi chacune des filières en particulier où chacun des acteurs qui peuvent être présentés dans cette Assemblée régionale Mer et Littoral.

J'ai été un peu longue. Merci de l'exercice, car je sais que ce n'est jamais très simple. J'ai eu l'occasion avec Laurent BARANGER d'en discuter il y n'y pas longtemps. Je pense que nous avons tous apprécié ces deux heures d'intervention.

(applaudissements)



2^{ème} partie

Actualisation de la stratégie maritime régionale Installation de trois ateliers thématiques

Claire HUGUES

Juste pour entamer cette dernière partie qui devrait être courte, je vais inviter Bernard à me rejoindre pour la partie très organisationnelle, vous rappeler que la révision de l'ambition maritime de la Région va se dérouler au travers bien évidemment de rendez-vous B to B parce que je pense qu'il y a un grand nombre d'interlocuteurs avec lesquels il est important que nous discussions, mais que nous avons aussi souhaité dégager un fil de rouge de questionnements plus collectifs.

Nous avons retenu que le fil rouge de cette révision de notre ambition maritime était de prendre pleinement en compte les grandes transitions. On jargonne beaucoup quand on fait de grands schémas. Néanmoins, les transitions écologiques, socio-économiques, énergétiques, technologiques, notre but aussi est qu'au travers d'ateliers, nous puissions ou vous puissiez, car nous avons besoin de vous, dégager à l'intention de la Région des propositions concrètes pour faire effet levier dans ces domaines.

Nous avons décidé d'installer trois ateliers, deux vont surtout être installés aujourd'hui, un autour de la croissance bleue et plus spécifiquement tous les enjeux dont nous avons déjà parlé, de décarbonation, de bioéconomie et les nouvelles opportunités qui s'accélèrent sur ces sujets. Puis un deuxième atelier sur les enjeux d'aménagement du littoral avec toutes ses contraintes et ses difficultés à résoudre les différentes équations ; et un troisième atelier, qui a un peu de mal à s'installer, mais on y arrivera par divers moyens, un atelier sur l'identité maritime, la connaissance, l'éducation et quels sont les bons relais de sensibilisation à cette conscience bleue. Nous sommes tous convaincus de l'importance de cet atelier ou de ce sujet, mais peut-être une difficulté à se dire comment le porter correctement.

L'idée d'aujourd'hui était juste de les installer au moins dans leurs groupes, leurs calendriers, peut-être les grandes questions auxquels ils vont chercher à répondre. Je laisse la main à Bernard pour vous dire concrètement comment cela va s'organiser. Nous ne nous retrouvons pas en plénière à la suite de l'installation de cet atelier, aussi je ne voulais pas oublier de vous souhaiter dès maintenant un très bel été sur nos littoraux, sur notre mer ou ailleurs pour ceux qui, de temps en temps, ont envie de voir autre

Bernard de CASTELBAJAC – Directeur de projet Ambition maritime régionale

Juste quelques précisions quant à l'organisation. D'une part, en même temps que l'invitation pour aujourd'hui, vous aviez une invitation pour vous préinscrire dans ces ateliers. Ce n'est pas clos. Les volumes des ateliers ne sont pas encore complètement stabilisés. Ceux qui sont présents aujourd'hui et qui veulent assister à l'installation d'un des trois ateliers sont bien sûr les bienvenus.

L'objectif est simple : c'est de partir en vacances en sachant que la rentrée est calée avec une première date et un accord, un consensus sur la façon de s'y prendre par rapport à des sujets qui restent très larges, la problématique d'ensemble avec un vocabulaire complexe, les trois thèmes. Il faut les resserrer manifestement, il faut faire des choix. C'est l'objectif d'aujourd'hui.

Pour ce faire, il vous a été proposé trois esquisses de cahier des charges, que vous pouvez rejeter et remplacer par une autre méthode. D'ailleurs, si vous avez regardé un peu chacun des trois, ils ne sont pas du tout abordés de la même manière. Il y a vraisemblablement bien d'autres manières encore.

L'atelier 1 la croissance bleue reste sur place. Ce sont Frédéric RAVILLY et Dominique FOLLUT qui animeront. Vous restez là.

L'atelier 2 sur l'aménagement du littoral qui est présidé par Claire HUGUES en personne avec Marc ROBIN pour l'Université, est au deuxième étage. Il faut revenir vers l'entrée, monter deux étages et c'est la salle 208 de mémoire. Il y a un petit panneau devant.

L'atelier 3 sur l'identité maritime et les aspects culturels est pris en charge par moi-même provisoirement puisque ça n'a pas encore de succès comme le disait Claire, mais j'ai bon espoir. C'est en salle 207 juste à côté.

Y'a-t-il des questions ou des points que j'ai oublié de vous préciser en matière d'organisation ?

Bonne installation d'ateliers.

Annexes

Atelier n°1

Décarbonation, bioéconomie, EMR, Ports, ... Les nouvelles opportunités de croissance bleue

Proposition de cahier des charges

Pilotes : Frédéric RAVILLY (PMBA) et Dominique FOLLUT (ENSM)

Méthode proposée

- Traiter en priorité la question de la transition écoénergétique.
- A travers l'entrée prioritaire de l'innovation, privilégier une série d'approches transversales du sujet susceptibles de déclinaisons sectorielles variées dans la quasi-totalité de l'économie bleue (production d'énergie, ports, usages, fin de vie, ...)
- Commencer par identifier les verrous rencontrés par les entreprises qui freinent ou bloquent leur développement afin d'envisager les leviers susceptibles de les lever :
 - Les dynamiques collectives et partenariales
 - Les dimensions réglementaires
 - L'accès aux financements, en particulier au niveau européen
 - Les besoins d'équipements de recherche – innovation
 - Les besoins en compétences
- Subdiviser le sujet en 4 ateliers thématiques :
 - Les bioressources (pêche, aquaculture, ...)
 - Les EMR
 - La décarbonation (vélique, nouveaux carburants, écoconduite des navires, maintenance, ...)
 - Les ports

Atelier n°2

Aménagement du littoral

La prise en compte des enjeux environnementaux

Proposition de cahier des charges

Pilotes : Claire HUGUES (Région des Pays de la Loire) et Marc ROBIN (IGARUN)

Problématique

Les collectivités littorales sont confrontées à l'équation contradictoire de la sur-attractivité et de la surexposition aux conséquences des changements climatiques.

Il est proposé de prendre pour guide de la réflexion l'objectif 18 du SRADDET « *Concilier préservation des espaces naturels et développement des activités des territoires littoraux* » et la règle 7 « *Intégration des risques dans la gestion de l'aménagement du littoral* » reproduits en annexe.

En résumé, cet objectif de conciliation entre économie et environnement se décline en trois thèmes :

1. La cohérence des actions dans le cadre d'une **approche intégrée terre-mer**
2. Le **développement équilibré** en termes d'aménagement et de logement
 - a. Aménagement
 - i. L'anticipation des besoins fonciers
 - ii. Un plan d'action Estuaire post-carbone
 - iii. Les enjeux environnementaux dans les projets d'aménagement
 - iv. L'application de la séquence ERC
 - v. La maîtrise de la fréquentation touristique
 - vi. L'économie circulaire
 - vii. La valorisation des voies d'eau
 - b. Logement
 - i. Les besoins spécifiques des jeunes, des actifs, des familles et des personnes âgées
 - ii. La saisonnalité
3. **La gestion durable des ressources naturelles**
 - a. Les espaces naturels
 - i. Le fonctionnement des espaces littoraux à dominante naturelle
 - ii. Les espaces écologiques
 - iii. Les espaces dégradés ou artificialisés comme secteurs de compensation
 - iv. La qualité de la ressource en eau : conchyliculture, baignade, alimentation, eaux usées, eaux pluviales
 - b. Le trait de côte
 - i. Connaissance et anticipation des dynamiques d'érosion
 - ii. Intégration des risques dans les documents de planification
 - iii. Recomposition spatiale

iv. Partenariats et outils opérationnels

Méthode proposée

A la suite d'une sélection de thèmes à étudier en priorité, l'atelier pourrait se dérouler en trois séquences de travail :

1. **Les dispositifs d'ingénierie existant** en appui des collectivités littorales ;
2. **Les besoins** pas ou insuffisamment pourvus ;
3. **Les réponses possibles**, notamment au niveau de la Région.

Atelier n°3

Connaissance, éducation, identité maritime Les relais de sensibilisation à la conscience bleue

Proposition de cahier des charges

Pilotes : Bernard de CASTELBAJAC (Région des Pays de la Loire)

Problématique

Publications, actions éducatives, salons, expositions, musées et centres d'interprétation, évènements sportifs, ludiques, démarches associatives, etc. les initiatives sont multiples et foisonnantes sous des formes extrêmement variées.

La question centrale pourrait tourner autour du fil rouge qui permettrait de relier entre elles toutes ces initiatives pour les valoriser collectivement et créer un effet boule de neige en termes d'impact, d'image, d'entraînement, etc.

Dans ce cadre, il s'agirait de s'interroger sur le rôle spécifique de la Région.

Méthode proposée :

A partir d'une relecture des réflexions conduites au sein de l'ARML en 2017-2018 et des contributions au questionnaire préliminaire du printemps 2022, l'atelier pourrait se dérouler en trois séquences de travail :

4. **Un inventaire des principales initiatives en œuvre et des dispositifs de soutien existant ;**
5. **Les besoins** pas ou insuffisamment satisfaits ;
6. **Les réponses possibles**, notamment au niveau de la Région.