

# Débat public Calais Port 2015

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Calais Port 2015

## Cahier d'acteurs n°34



Agence des  
aires marines protégées

42 bis Quai de la douane

B.P. 42932

29 229 Brest Cedex 2

Tél. : 02 98 33 87 67

Fax : 02 98 33 87 77

[www.aires-marines.fr](http://www.aires-marines.fr)

### Contribution de l'Agence des aires marines protégées

## Un établissement public pour la protection du milieu marin

**Les fonctions économiques et sociales liées à la mer sont dépendantes  
du bon état de santé et de conservation du milieu marin.**

La mer couvre les deux tiers du globe. Elle abrite une biodiversité encore largement méconnue et génère de nombreuses activités économiques. Le littoral concentre une part importante de la population mondiale et, il est une zone récréative pour un public encore plus large.

Dans le monde, les aires marines protégées sont encore peu nombreuses. Néanmoins, elles font l'objet de programmes de développement ambitieux tant au niveau mondial (Convention sur la diversité biologique) qu'au niveau des conventions de mers régionales (Convention Oslo-Paris pour

l'Atlantique Nord Est, dite convention OSPAR). La mise en place d'**aires marines protégées** est également un moyen soutenu par la commission européenne pour parvenir aux objectifs de la directive-cadre "stratégie pour le milieu marin".

La France, présente dans tous les océans du globe, second espace maritime au monde (avec 11 millions de km<sup>2</sup> dont 97% en outre-mer), est particulièrement concernée par ces enjeux en métropole.



© Frédéric MONBRUN

Espace marin au large du Cap Blanc Nez : récifs et bancs de sables à faible couverture marine, un habitat sous-marin original, à protéger au niveau européen.

## Les aires marines protégées

Une aire marine protégée est un espace délimité en mer au sein duquel un objectif de protection de la nature à long terme a été défini, objectif pour lequel un certain nombre de mesures de gestion sont mises en œuvre : suivi scientifique, programme d'actions, chartes de bonne conduite, protection du domaine public maritime, réglementations, surveillance,

information du public.

Dans une conception large, qui est celle retenue ici, l'objectif de protection n'est pas exclusif; d'autres buts peuvent être recherchés, notamment de développement économique maîtrisé (utilisation et exploitation durables).

En France, il existe six catégories d'aires marines

protégées définies par la loi :

- Parc naturel marin,
- site Natura 2000,
- réserve naturelle,
- espace maritime des parcs nationaux,
- domaine public maritime affecté au Conservatoire du Littoral,
- arrêté de protection de biotope.

## Une agence nationale pour les aires marines protégées

Créée par la loi du 14 avril 2006, l'Agence des aires marines protégées est un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer. L'Agence a son siège à Brest. Elle est présente sur les trois façades maritimes métropolitaines et en outre-mer : aux Antilles,

en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie.

L'Agence des aires marines protégées a pour missions principales :

- L'appui aux politiques publiques pour la création et la gestion d'aires marines protégées,
- L'animation du réseau des gestionnaires d'aires marines protégées,

- La gestion des moyens humains, techniques et financiers mis à disposition des parcs naturels marins, ou d'autres aires marines protégées qui lui seraient confiées,
- L'appui technique aux conventions de mers régionales (Caraïbes, Atlantique nord-est, Méditerranée, océan Indien, Pacifique sud et Antarctique).

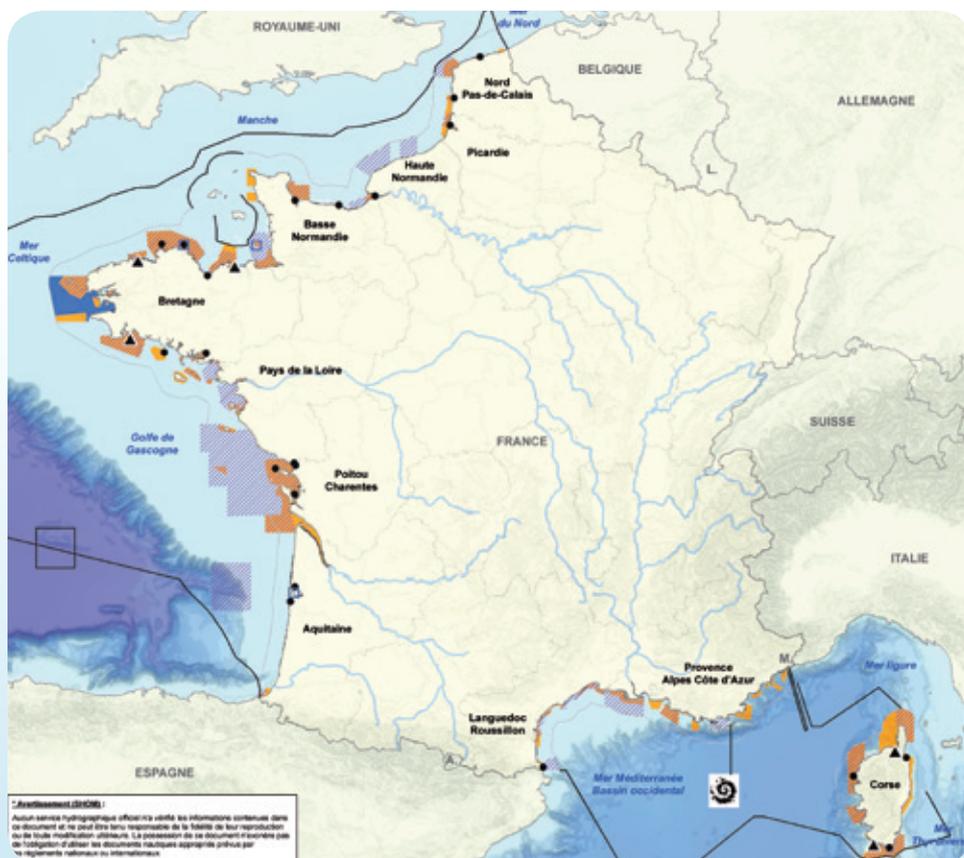
## Une stratégie nationale confortée par le Grenelle de la mer

Adoptée en 2007 à Boulogne-sur-Mer, une stratégie nationale fixe des objectifs pour la création et la gestion des aires marines protégées. Le Grenelle de la mer, initié en 2009 par le Ministère du Développement durable, renforce cette stratégie et retient l'objectif d'établir un réseau cohérent, représentatif et bien géré d'aires marines protégées pour **10 % des océans d'ici 2012 et 20 % d'ici 2020.**

Dans cette démarche :

- Les logiques de gestion intégrée prévalent et les solutions réglementaires ne sont utilisées qu'après concertation,
- Les collectivités prennent part à la gestion du réseau dans la bande côtière,
- Le dispositif est développé avec les pays voisins dans les zones frontalières,
- Le dispositif anticipe les évolutions des

exigences des conventions internationales et des directives européennes.



**Espaces protégés en mer**

**au titre de l'article L334-1 du code de l'environnement**

- Parc national
- Parc naturel marin
- Natura 2000 - DO
- Natura 2000 - DHFF
- Réserve naturelle
- Arrêté préfectoral de protection de biotope
- Domaine public maritime du Conservatoire du littoral

**délimitations maritimes françaises \***

- frontière maritime / plateau continental
- zone économique exclusive (ZEE)
- zone de protection écologique (ZPE)
- limite de la mer territoriale (12 milles)

Agence des aires marines protégées

systeme de coordonnées :  
Mercator / WGS 84 / IAG GRS 1960

sources des données :  
- SHOM contrat 35/2008  
(délimitations de l'espace maritime français);  
- AAMP/MIN/IN/DIR/EN/C/REAL  
(premières espaces protégés en mer);  
- GEDCO (bathymétrie mondiale);  
- FAD/IGN/ESRS (découpages administratifs)

conception et mise en forme géomatique :  
Agence des aires marines protégées - octobre 2009 - version 1.0

Priorités géographiques de désignation des aires marines protégées (stratégie nationale carte Agence des aires marines protégées 2009)

## Le parc naturel marin, une aire marine protégée pour une gestion durable et intégrée de la biodiversité

Le parc naturel marin est un nouvel outil de gestion du milieu marin créé par la loi du 14 avril 2006. Adapté à de grandes étendues marines, il a pour objectif de contribuer à la protection et à la connaissance du patrimoine marin ainsi que de promouvoir le développement durable des activités liées à la mer. Un décret ministériel définit, après enquête publique, le périmètre, les orientations de gestion et la composition d'un conseil de gestion; puis le conseil de gestion, une fois installé établit un plan de gestion.

L'originalité du parc naturel marin est d'associer à la décision et à l'action tous les acteurs de la mer, alors qu'auparavant seul l'Etat était décisionnaire. Pour la première fois, les élus locaux, les professionnels de la mer (pêcheurs, opérateurs touristiques...), les usagers de loisirs (plaisanciers, sports de plage...), les scientifiques et les environnementalistes sont associés aux services de l'Etat, minoritaires, pour décider ensemble des actions de gestion du parc. Ces représentants locaux siègent au sein du conseil de gestion, au

cœur du parc naturel marin.

De par la loi, l'autorisation d'activités susceptibles d'altérer de façon notable le milieu marin d'un parc naturel marin ne peut être délivrée que sur avis conforme du conseil de gestion, que cette activité soit dans ou à l'extérieur du parc. Cette disposition ne concerne pas les besoins de la défense nationale, de la sécurité maritime, de l'ordre public, de la lutte contre les pollutions.

### Un Parc Naturel Marin, c'est :

> un espace maritime délimité par un **PÉRIMÈTRE** justifiant une protection accrue de la diversité biologique dans une démarche de développement durable associant tous les usagers,

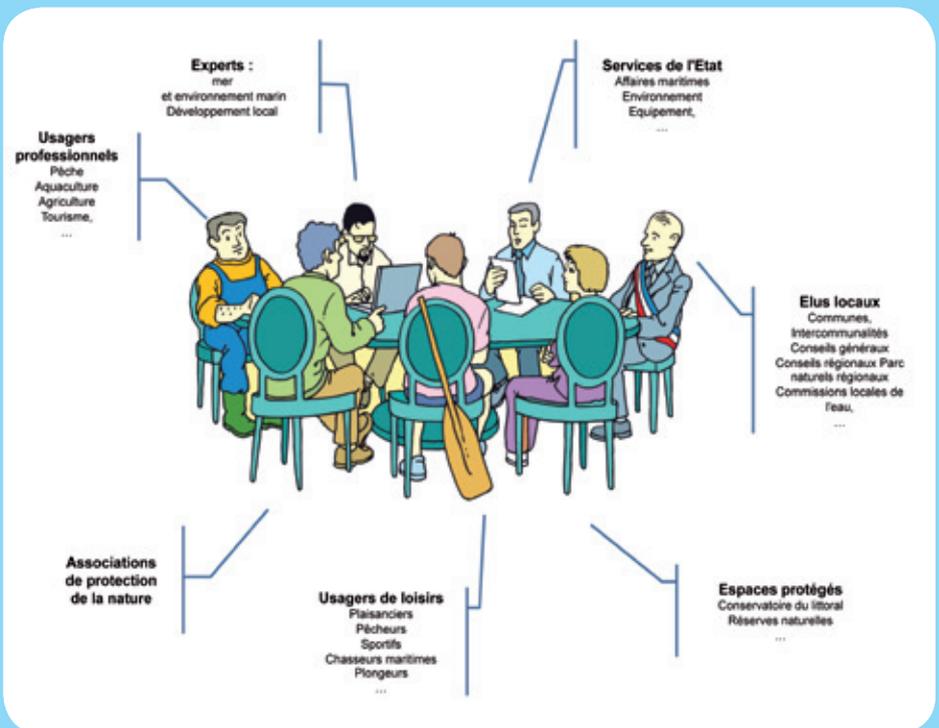
> un **CONSEIL DE GESTION** composé des services de l'Etat (minoritaire), des collectivités territoriales, des usagers, des associations et des experts qualifiés :

• le conseil de gestion élabore le **PLAN de GESTION**,

- propose des modalités de gestion aux autorités qui réglementent,
- donne un avis conforme pour les autorisations d'activités à l'intérieur ou à l'extérieur du parc pouvant avoir un effet notable sur le milieu marin du parc,
- appuie les projets permettant d'atteindre les objectifs fixés par le plan de gestion.

> **des MOYENS** : un parc naturel marin dispose de moyens humains et financiers pour mettre en œuvre son plan de gestion. Les agents, moyens nautiques et moyens financiers sont mis à disposition par l'Agence des aires marines protégées (crédits d'Etat).

Le Conseil de gestion d'un parc naturel : une instance adaptée aux enjeux locaux regroupant tous les acteurs concernés par la gestion du milieu marin. (Dessin Agence des aires marines protégées)



## Les enjeux de la mer en Manche Est

### Un écosystème original

Depuis le cap d'Antifer jusqu'au large de Calais, l'espace marin de la Manche Est est marqué par les très forts courants (dérive Atlantique, courants de marées) et un marnage, entre pleine mer et basse mer, pouvant atteindre plus de 8 m, découvrant à marée basse de vastes estrans sableux.

Ces forces, alliées à la nature des fonds, le plus souvent sableux ou caillouteux, sont à l'origine de la dynamique originale des paysages sous-marins (formation de dunes hydrauliques et de

bancs de sable). A l'ouvert des estuaires, eaux douces et eaux salées se mêlent, alimentant en fonction des saisons, un fleuve marin côtier s'écoulant du Sud vers le Nord. Au Nord, selon les conditions météorologiques, la mer du Nord et l'Escaut peuvent alimenter la Manche.

Au sein de ces paysages, les estuaires (Somme, Authie, Canche, et aussi Slack) constituent des espaces remarquables, et, avec la bande côtière, s'avèrent être le lieu de reproduction et de nourriture de nombre d'espèces qui font la richesse halieutique de cette partie de la Manche. La diversité biologique des fonds marins est cepen-

dant méconnue, en dehors des milieux scientifiques, alors que les hauts fonds rocheux des ridens, les récifs au droit des Caps abritent une flore et une faune remarquables (algues, invertébrés...).

Le détroit, passage obligé entre la Manche et la mer du Nord, est un couloir de migration "transmanche", entre Nord et Sud, pour les hommes, ... aussi pour les oiseaux migrateurs et pour les mammifères marins (dauphins, marsouins, phoques...). C'est un lieu d'échanges entre deux mers, soumis aux effets des changements climatiques.

Ce milieu est soumis à influence de nombre d'usages : transport maritime, pêche, pose de câbles, activités des ports et du littoral et fait l'objet de dispositifs de sécurité renforcés (rail de circulation, surveillance par le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage Gris Nez...).

Des pans entiers de l'économie de la côte (pêche, tourisme et loisirs de nature...) reposent entièrement sur ces richesses !

Plusieurs enjeux majeurs sont identifiés :

> La préservation de la biodiversité patrimo-

niale (en particulier dans les sites identifiés pour Natura 2000 en mer) et des ressources halieutiques (exploitées pour la pêche),

> Le maintien de la continuité des couloirs de migration des oiseaux et mammifères marins,

> La valorisation des milieux marins côtiers, inévitablement liée aux réflexions concernant les changements climatiques, l'érosion et la gestion du trait de côte,

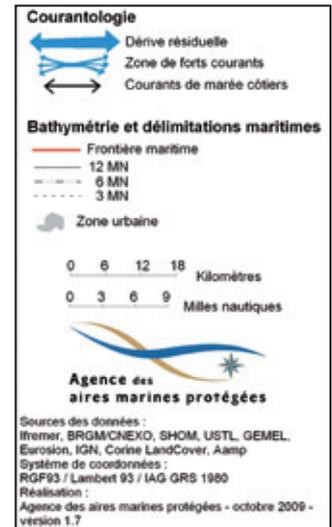
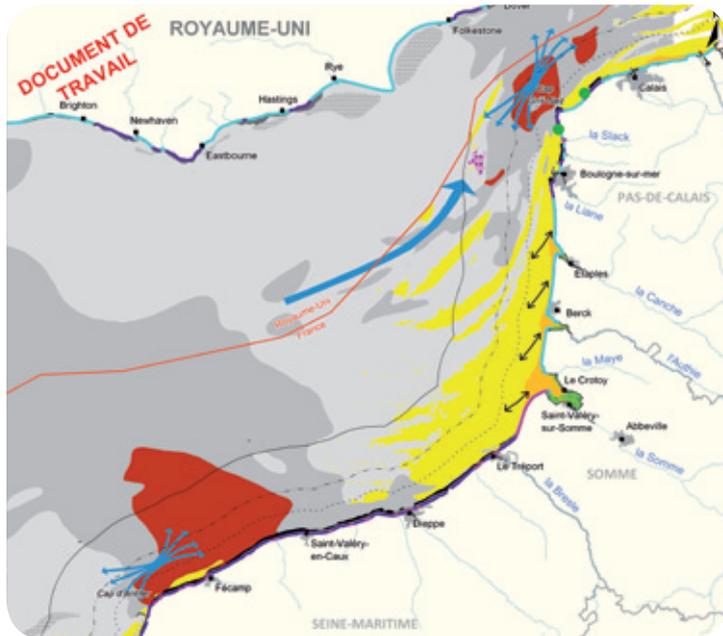
> La bonne santé du milieu marin menacée par une qualité d'eau insuffisante.

Par ailleurs, la mer est l'objet de nouvelles sollicitations émergentes afin de satisfaire le besoin

de ressources énergétiques et de matières premières pour le futur : construction d'éoliennes en mer, extraction de granulats...

De manière transversale, le Grenelle de la mer a souligné le "manque abyssal de connaissances" sur le milieu marin.

Localement, même si de nombreux laboratoires travaillent pour mieux connaître celui-ci, l'amélioration des connaissances, le partage et la diffusion de celles-ci, le renforcement des compétences en matière d'environnement marin constituent des enjeux majeurs en accompagnement de toute orientation de gestion.



Milieux naturels marins en manche Est (carte Agence des aires marines protégées)

## Des écosystèmes originaux :

### Un milieu physique dynamique :

> marnage, écart entre mer pleine et basse mer : 7/8m,  
 > profondeur maximale 55 m, très forts courants de marée (jusqu'à 5 nœuds au niveau des caps),  
 > trait de côte en perpétuel mouvement : recul et avancée (érosion et dépôts) pouvant atteindre jusqu'à plus 1 m par an,  
 > au total, 100 km<sup>2</sup> d'estuaires, (équivalent de la Camargue).

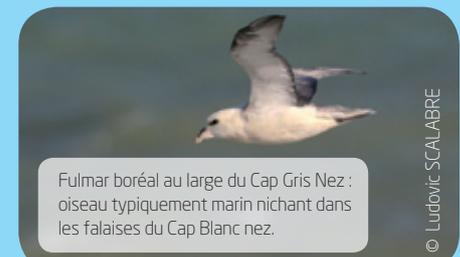
### Un patrimoine naturel méconnu :

> vingt espèces de mammifères marins observées dont sept de manière courante,  
 > plus de 300 espèces d'oiseaux marins et limicoles d'intérêt patrimonial,  
 > des ressources halieutiques diversifiées : plus de 80 espèces (poissons, crustacés, mollusques, végétaux...) dont plus de 30 exploitées couramment,  
 > plus de 1 200 espèces d'invertébrés.



Marsouin commun : une présence régulière dans le Détroit du Pas-de-Calais, méconnue.

© OCEANUM SYLVAIN PEZERIL



Fulmar boréal au large du Cap Gris Nez : oiseau typiquement marin nichant dans les falaises du Cap Blanc nez.

© Ludovic SCALABRE

Le réseau européen Natura 2000 est constitué des sites désignés par les Etats membres de l'Union européenne au titre des directives "Oiseaux" (1979) et "Habitats, faune et flore" (1992).

L'objectif de ce réseau est de préserver la diversité biologique et valoriser le patrimoine naturel des territoires européens. Il doit être suffisamment dense et étendu pour répondre à cet objectif. Des listes d'habitats et d'espèces ont été dressées et annexées aux directives. C'est sur cette base que le réseau est constitué en France,

après une phase d'inventaire et de validation scientifiques. Ainsi, le réseau comporte des proportions importantes de populations d'espèces, ou de surfaces d'habitats les plus rares ou menacés, ou une sélection représentative des habitats et espèces bien représentés dans l'Union Européenne.

Dans la région Nord-Pas de Calais, on compte une quarantaine de sites Natura 2000 dont 3 sites sont marins et 8 côtiers. Ainsi, le site d'importance communautaire (SIC) "Récifs Gris Nez - Blanc Nez" (directive "Habitats, faune, flore") est la zone de protection spéciale (ZPS) "Gris-Nez "

(directive "Oiseaux") sont tous deux situés à 5 milles nautiques à l'ouest du projet "Calais Port 2015". Par ailleurs, deux autres sites Natura 2000 en mer (SIC et ZPS), tous deux situés au droit du port de Dunkerque, sont à l'étude. Ces sites marins ont été désignés car ils abritent notamment l'habitat d'intérêt communautaire "Bancs de sable à faible couverture permanente d'eau marine", des mammifères marins (marsouins communs, phoques gris et veaux-marins) ainsi qu'un grand nombre d'espèces d'oiseaux (ex. Sternes naines, fous de Bassan).

## Un projet de **parc naturel marin** pour allier préservation et développement économique équilibré

Le fonctionnement original des écosystèmes, la diversité biologique tant des habitats et espèces protégées que des espèces exploitées par l'homme, font que cet espace est retenu dans le cadre de la stratégie nationale pour la création d'aires marines protégées comme lieu d'étude d'un projet de parc naturel marin.

Aujourd'hui, **au sein de cet espace d'étude, le périmètre n'est pas délimité** : ce sera le résultat de la concertation engagée.

Une mission d'étude pour la création d'un Parc naturel marin a été décidée le 19 février 2008 par arrêté ministériel. Une équipe de quatre

agents de l'Agence des aires marines protégées est basée à Boulogne-sur-Mer et son travail se déroule sous l'autorité du préfet maritime Manche mer du Nord, du préfet de la Somme, et du préfet du Pas-de-Calais. L'étude est prévue pour environ 2 ans.

Le travail de la mission vise à établir l'état des lieux du patrimoine naturel et des activités marines, et à organiser la concertation qui conduira à définir le périmètre du futur parc, les orientations sur lesquelles s'appuieront les actions du plan de gestion du parc, la composition du futur conseil de gestion qui pilotera le parc.

Tous les acteurs du milieu marin en Manche

Est dont les ports, celui de Calais entre autres, les Régions et Départements, sont associés pleinement à cette réflexion. Sous l'autorité des Préfets responsables de l'étude (Préfet maritime Manche, mer du Nord, Préfet de la Somme et Préfet du Pas-de-Calais), une instance de suivi de la concertation sera mise en place dans les semaines à venir.

**Mission d'études pour un Parc naturel marin** mise en place par l'Agence des aires marines protégées  
12 Rue de Solférino  
62 200 Boulogne-sur-Mer  
Tél. : 03 21 10 90 55

## Le projet Calais Port 2015 et la préservation des milieux marins

### Quelques caractéristiques du projet interférant avec le milieu marin :

Nouveau bassin : 130 ha  
Chenal : 700 m  
Digue 2500 m  
Dragage : 5,3 millions de m<sup>3</sup>  
Remblais en mer ou sur le DPM : 70 à 100 ha,  
Extension des infrastructures à terre  
Evolution du trafic maritime prévue pour le port de Calais  
2008 : 11 millions de passagers, 1,7 millions d'unités de fret  
2030 : respectivement 13 millions et 2,7 millions  
2050 : respectivement 17,6 millions et 2,7 millions



Mer d'Opale : des trésors de biodiversité souvent invisibles de la côte.

### Interférence directe

Plusieurs composantes du projet interfèrent directement avec les milieux marins dans l'environnement proche du port :

> **la phase de travaux** : perturbations de la faune et de la flore marines et littorales, des écosystèmes, de la qualité de l'eau,

> **l'emprise des installations portuaires** : elles suppriment ou modifient des habitats, les fonctionnalités des écosystèmes, et peuvent avoir une incidence sur certains usages (ex : suppression de zones de pêche professionnelle ou d'activités de loisirs),

> **les infrastructures** influencent la géomorphologie des fonds (dragage pour le creusement du bassin), la dynamique sédimentaire [évolution des bancs de sable, mécanismes d'érosion ou accrétion (dépôts de sédiments) côtiers (construction d'une digue)]. La qualité des milieux marins côtiers peut être particulièrement touchée par ces impacts.

les entrées et sorties maritimes, fluctuant selon les types de navires ayant une incidence sur la qualité de l'eau, et de l'air (les émissions atmosphériques peuvent se retrouver également dans le milieu marin),

> **la gestion des rejets** : eaux usées, déchets, eaux de ballast des navires, eaux pluviales, pouvant perturber la qualité de l'eau et des sédiments, et introduire des espèces invasives.

> **la gestion des sédiments de dragage**, qui, en qualité et en quantité peuvent perturber les milieux aquatiques,

> **les activités industrielles** liées aux activités portuaires : carénage, manutentions pouvant générer des rejets polluants et des déchets toxiques...

Tous ces éléments constituent des **menaces potentielles...**

Le projet de port et le développement des activités liées, sont susceptibles d'accroître les risques pour les habitats marins des espèces patrimoniales ou exploitées, pour la bonne qualité écologique du milieu marin. Ceci méritera d'être méthodiquement étudié dans le cadre de l'étude d'impact.

...mais aussi des **opportunités** :

Le projet est l'occasion d'établir un état des lieux complet de l'environnement marin local, un diagnostic détaillé des équipements existants, et la mise en place d'une réelle démarche "éco-responsable", suivie dans le temps, et impliquant la totalité des acteurs publics et privés. Le projet devrait être plus détaillé sur ces points et réellement associer toutes les parties prenantes.

## Interférence indirecte

Le projet de port **accompagne et induit une modification et une augmentation du trafic maritime nord-sud et perpendiculaire au flux principal ouest-est.**

Or, le trafic d'un des détroits les plus fréquentés au monde (le deuxième) est facteur de risques et d'insécurité, source de perturbation pour le milieu marin : risques d'accidents et de pollutions marines accidentelles, interférence avec d'autres usages (pêche entre autres), conditions de sécurité, pollutions diffuses ou directes liées aux hydrocarbures, aux rejets et déchets, dérangement et éventuellement mortalités d'espèces d'oiseaux ou de mammifères marins des couloirs migratoires, pollution sonore... Le risque d'accident sera d'autant plus accru que le trafic de marchandises ouest-est devrait s'intensifier à l'avenir avec les autoroutes de la mer.

Le dossier du maître d'ouvrage donne une vision globale générale de l'économie des ports riverains du Détroit : Dunkerque, Boulogne, Calais, Douvres.

Mais une estimation plus complète de l'évolution prévisible du trafic maritime (nombre, puissance, âge du parc de navires, fréquence, saisonnalité des circulations et trajets...) et des conséquences induites sur les écosystèmes et sur la gestion des risques et de la sécurité, éclairerait de manière intéressante le débat et les autres usagers.

Une analyse prospective des incidences potentielles de cette évolution sur le milieu marin et des actions de prévention correspondantes, serait de nature à enrichir les différents projets des ports, non seulement celui de Calais, mais aussi celui de Boulogne-sur-Mer et de Dunkerque, et à mieux informer l'ensemble des usagers du Détroit, les partenaires économiques du projet (par exemple pour des applications concrètes en matière d'écoproduction de navires, d'équipement des ports du futur...), les associations de préservation de la nature. Cette analyse prospective pourrait être portée de manière très volontariste par l'ensemble des acteurs régionaux mobilisés pour les développements portuaires.

Une telle démarche aurait le mérite de rendre le

maître d'ouvrage plus complètement acteur de la gestion des écosystèmes et des services qu'ils rendent, de renforcer son rôle dans le partage de la connaissance des milieux marins, de leur évolution et des usages de celui-ci, base de toute démarche concertée de gestion intégrée.



Pêche scientifique par le Laboratoire d'Océanologie et de Géosciences de WIMEREUX mettant en évidence le rôle de nourricerie (ici jeunes Plies) des vastes estrans de la côte d'Opale.

© Laurent MIGNAUX

## Conclusion

Le contexte actuel de préservation des ressources, de maîtrise des consommations énergétiques et des rejets de gaz à effets de serre, induit une mobilisation des maîtres d'ouvrage de projets portuaires pour faire évoluer les équipements.

Le projet Calais Port 2015 doit s'inscrire dans le cadre européen de la **politique maritime intégrée** qui fixe des objectifs de développement du transport maritime intracommunautaire mais également des objectifs forts de protection du milieu marin.

Au niveau national, ce contexte est porteur d'une ambition accrue pour la préservation de la biodiversité en mer, avec en particulier la désignation et la gestion de tout un réseau d'aires marines protégées. Le projet de Parc naturel marin à l'ouvert des trois estuaires et les sites Natura 2000 récemment désignés par la

France à la commission européenne font partie de ce réseau.

En Manche Est, les projets portuaires et le projet de création d'un parc naturel marin pourraient être utilement rapprochés. La contribution du maître d'ouvrage à une vision plus complète de la gestion des ressources de la mer peut être un volet intéressant du projet : la sauvegarde et la gestion de la biodiversité marine sont en effet l'affaire de tous les usagers et peuvent être considérée comme une mesure à caractère compensatoire des effets du projet sur l'environnement marin, limitant les incidences et préservant les services économiques rendus par les écosystèmes.

Les études qui seront conduites par la Région Nord-Pas de Calais constituent une opportunité d'enrichir le dossier du maître d'ouvrage avec un état initial de l'environnement marin et une analyse des incidences plus détaillées. Le

projet pourra comprendre non seulement des propositions des mesures de préservation et de compensation, mais aussi **une contribution des partenaires publics et économiques à la gestion de la biodiversité marine et à la mise en place d'une politique maritime plus intégrée.** Pour tous les acteurs, un port est une vitrine de la mer : il importe que l'environnement marin soit valorisé à cette occasion !

La concertation à venir autour du projet de parc naturel marin, à laquelle sera convié le maître d'ouvrage, la mise en place concrète de ce parc avec la création d'un Conseil de gestion, en donnant la parole à toutes les parties prenantes, constitue pour tous les acteurs, une occasion très opérationnelle de s'engager progressivement vers une nouvelle voie de gestion de l'espace marin.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes ou groupes de personnes. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

### Pour tout contact

Commission particulière  
du débat public Calais Port 2015

24 place d'Armes - 62100 Calais

Tél. : 03 21 46 18 00 - Fax : 03 21 46 06 99

contact@debatpublic-calais-port2015.org

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Calais Port 2015

[www.debatpublic-calais-port2015.org](http://www.debatpublic-calais-port2015.org)