

PROJET INTERREG « Europe » PASSAGE
Groupe Transfrontalier des acteurs locaux n°1
Détroit du Pas de Calais

Partenaire PASSAGE	Conseil départemental du Pas-de-Calais Kent County Council
Date	04 novembre 2016
Lieu	Maison Départementale du Boulonnais - Wimille
Nombre de participants	28 participants
Ordre du jour	<p>11h00 – 11h30 : Introduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qu'est-ce que le projet PASSAGE ? - Une implication commune du Département du Pas-de-Calais et du Comté du Kent - Pourquoi un groupe d'acteurs transfrontalier ? - Contours et objectifs de l'étude sur les émissions carbone <p>11h30 - 12h30 : Pourquoi un tel projet dans le détroit du Pas de Calais ? <i>Témoignages de porteurs de projets du Kent et du Pas-de-Calais</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les stratégies bas-carbone et les bénéfices d'une approche transfrontalière, Tanja Groth, Decentralised Energy Manager, Carbon Trust • Schéma interdépartemental de covoiturage, Aline Desbonnets ; Direction de la mobilité, Département du Pas-de-Calais • Accessibilité à l'arrière pays et à la côte (environnement, attractivité, tourisme), Colin Finch, Kent County Council • 3 expériences de tourisme sans voiture autour du grand Site des 2 Caps, Elisabeth Rétaux, Pas-de-Calais Tourisme <p>Déjeuner</p> <p>13h30 15h30 : Ateliers thématiques</p> <p>Groupe A – Le transport bas-carbone</p> <ul style="list-style-type: none"> • Présentation du corridor de transport, des systèmes coopératifs de transport intelligents (C-ITS) et du projet Intercoor • Analyse de la bonne pratique et identification des autres besoins du territoire • Préparation de la rencontre européenne sur le transport durable <p>Groupe B – Environnement et attractivité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quelles sont les problématiques pour le détroit du Pas de Calais ? • Bonnes pratiques existantes • Perspectives d'action

**Résumé des
discussions et
conclusion**

1) Introduction :

Le projet PASSAGE (***Autorités publiques en soutien d'une croissance bas-carbone dans les territoires maritimes frontaliers européens***) est un projet INTERREG « Europe » pour lequel le Département du Pas-de-Calais est chef de file. Sa durée est de 4 ans (avril 2016 – mars 2020).

Le Pas-de-Calais et le Kent partagent les mêmes préoccupations sur les questions qui font l'objet du présent groupe de travail, à savoir le transport durable et l'attractivité du territoire / environnement. Même si les enjeux ne sont pas de la même intensité de part et d'autre du détroit, les deux collectivités sont convaincues de la nécessité d'une approche transfrontalière.

Lors de la réunion préparatoire qui a eu lieu entre les acteurs du Kent, des freins au développement d'une stratégie bas carbone ont été relevés :

- Quant à la volonté (ex pour développer le ferroutage) et l'incertitude politique (ex le Brexit).
- Le manque de capitaux pour investir dans un réseau d'infrastructures et dans les nouvelles technologies.
- Les changements de comportement pour modifier les habitudes sur les choix de moyen de transport (notamment du grand public).

Le groupe transfrontalier des acteurs locaux vise à créer un partage d'expériences, une émulation commune, ainsi qu'une diffusion des ambitions du projet au-delà du cercle institutionnel. Le projet a pour ambition d'amener en deux ans les partenaires locaux à l'élaboration d'un plan d'actions transfrontalier qui concernera les collectivités, les entreprises et les habitants du détroit.

L'élaboration du plan d'actions transfrontalier sera soutenue par une étude européenne ayant 3 objectifs :

- définir **le périmètre géographique pertinent** pour estimer l'impact carbone des détroits du partenariat
- réaliser une **évaluation de l'intensité de carbone des territoires des détroits** inclus dans le partenariat du projet PASSAGE
- **amener les réseaux d'acteurs locaux à s'approprier les données et les préconisations produites**, dans le but d'optimiser la qualité des plans d'actions transfrontaliers.

Le groupe des partenaires et acteurs locaux pourra enrichir l'étude de ses propres apports, s'appuyer sur un diagnostic consolidé, et disposer d'une aide méthodologique à la conduite de l'élaboration de son plan d'action.

2) Pourquoi un tel projet dans le détroit du Pas de Calais ?

Témoignages de porteurs de projets du Kent et du Pas-de-Calais

Cf. Powerpoint pour les témoignages

Il s'agit de présenter un ensemble de pratiques sur les thèmes retenus, pour à la fois diffuser leur existence, échanger sur les logiques ayant présidé à leur apparition, sur les modèles de gouvernances de ces projets, sur les difficultés rencontrées, les erreurs ayant pu être commises, pour inspirer d'autres initiatives.

1. Les stratégies bas-carbone et les bénéfices d'une approche transfrontalière - Carbon Trust
Eléments méthodologiques pour établir une stratégie bilatérale bas carbone : prendre connaissance des stratégies nationales officielles, identifier les risques et opportunités spécifiques au détroit, définir des priorités, identifier les responsables de chaque côté du détroit, définir un calendrier commun et des critères d'évaluation à court et moyen terme.
2. Schéma interdépartemental de covoiturage - Direction de la mobilité et des Transports, Département du Pas-de-Calais.
1^{ère} aire de 80 places en 2012 pour sécuriser les co-voitureurs, Le schéma a été adopté en 2015 avec l'objectif de passer de 1,07 passagers par voiture à 1,14 sur les trajets domicile-travail d'ici à 2025. Le besoin identifié est de 5450 places de stationnement à l'échelle de la Région avec une hiérarchisation des aires par priorité liée au nombre d'utilisateurs potentiels...le projet est mené en partenariat avec EPCI et communes
Il n'y a pas d'équivalent côté Kent qui propose pour sa part un site d'information sur la mobilité <http://www.kenttraffic.info> axé sur les informations routière, ferroviaires et transports en commun.
3. Accessibilité à l'arrière pays et à la côte (environnement, attractivité, tourisme) - Kent County Council.
Plan d'amélioration de la zone côtière et littorale : chemins et routes cyclables en zones rurales, connectivité entre chemins, pistes et routes
Equipements pour créer des connectivités entre les différents chemins en milieu urbain et rural, pour les loisirs ou les déplacements quotidiens
Site Internet « explore Kent » avec possibilité d'itinéraire
4. 3 expériences de tourisme sans voiture autour du grand Site des 2

Caps - Pas-de-Calais Tourisme

Développement d l'écotourisme autour de la randonnée et des séjours à vélo

Produit spécifique aujourd'hui construit avec 5 opérateurs privés

Qu'est ce qu'une bonne pratique ? C'est une pratique qui se révèle non seulement bonne en elle même, mais par comparaison meilleure que celles qui ont pu être appliquées par le passé et qui puisse s'appliquer à un problème actuel.

3) Ateliers :

Objectifs communs des ateliers

- Analyses des pratiques présentées ce jour
- Identification d'autres pratiques à étudier pour enrichir la contribution du Pas-de-Calais et du Kent.
- Identification des besoins spécifiques du Détroit du Pas de Calais
- Préparation des deux prochains séminaires européens.

Groupe A – Le transport bas-carbone

Présentation du **corridor de transport**, des systèmes coopératifs de transport intelligents (C-ITS) et du projet Intercor (**CF Powerpoint**) - Travail sur les routes intelligentes et les véhicules connectés : expérimentation de Douvres à Londres.

⇒ Projet retenu comme bonne pratique du détroit du Pas de Calais pour le séminaire transport durable. Le projet est toutefois encore en phase expérimentale, les modalités d'accès aux informations et de déploiement des vecteurs d'information ne sont pas opérationnelles à ce jour.

Le groupe relève que le côté français du détroit ne connaît pas une congestion telle que cela nécessite une régulation du trafic, ce qui n'empêche pas cependant d'optimiser celui-ci.

- **Enjeu carbone autour de la traversée** : il y a nécessité d'associer les autorités portuaires et les compagnies de ferry et tunnel à la réflexion pour prendre en compte des questions telles que l'attente des véhicules, provoquant nuisances sonores, pollution, de l'air,

	<p>encombrements, mais aussi l'émission de GES par les navires)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enjeu carbone autour du transport routier (Question de l'intermodalité, mais aussi du retour à vide (56% du trafic PL), traversée des tracteurs ou des remorques, bases logistiques amont, connaissance de flux entrants et sortants...) nécessité d'associer les transporteurs et/ou leurs représentants. Levier possible de l'image de marque (transport « vert », principe de Responsabilité Sociale de l'Entreprise –RSE) - Nécessité d'avoir une connaissance de l'état 0 du trafic transmanche. Il est remarqué que s'agissant de données commerciales, elles sont sensibles et il faut être vigilant quant à leur utilisation et leur diffusion. - La question du trafic passager est abordée, pour constater que certaines compagnies n'acceptent pas les passagers sans véhicule et qu'il serait sans doute opportun de favoriser une démarche de covoiturage (aire ? plateforme numérique ?) pour réduire le nombre de véhicules traversant (ce qui vient en contradiction avec les intérêts économiques des exploitants de traversées). <p>Le groupe relève par ailleurs les limites d'une action au niveau du seul Détroit. S'il peut relever d'une action et d'une compétence locale certaines améliorations (covoiturage, décarbonisation de l'activité portuaire, amélioration du bilan carbone des navires...) certains points sont eux d'envergure nationale, voir internationale (restructuration du transport routier, de l'affrètement, des chaînes d'approvisionnement).</p> <p>La question est également posée de savoir si l'on étend le champ de la problématique à la dimension qualité de l'air ou si l'on reste sur le bas-carbone. Le Kent est favorable à l'approche qualité de l'air qui semble plus porteuse politiquement. Cela permet par ailleurs d'aborder des pratiques type ferry hybrides, bateaux du futur... Côté français, les interlocuteurs à mobiliser sont l'agence ATMO¹, qui est responsable de la mesure de la qualité de l'air, mais également les plans climat énergie territoires. Côté britannique, ce sont les autorités locales qui assurent le suivi de la qualité de l'air. Dans le Kent, cela passe par le Kent and Medway Air Quality Partnership (KMAQP)².</p>
--	--

¹ <http://www.atmo-npdc.fr/>

² <http://www.kentair.org.uk/>

Groupe B– Environnement et attractivité

Pourquoi la thématique « environnement et attractivité des territoires » a-t-elle été choisie dans le cadre du projet PASSAGE? En quoi est-ce un enjeu « bas-carbone » ?

- ⇒ Les territoires de détroits sont souvent perçus comme regroupant de nombreuses activités polluantes et les frontières maritimes ne sont donc pas toujours des territoires attractifs. Le développement d'une société bas-carbone peut être un facteur d'attractivité pour ces territoires permettant de changer leur image.
- ⇒ A l'issue du projet, l'ambition est de pouvoir identifier le gain d'attractivité lié à un développement territorial « bas carbone » et de refuser la perception de la frontière maritime comme un obstacle au développement décarboné des territoires.

Enjeux pour le détroit du Pas de Calais

Les échanges entre les participants ont permis d'identifier plusieurs grandes familles d'enjeux :

- **Le développement des modes doux et des pratiques touristiques durables**

L'une des solutions pour réduire l'empreinte carbone sur les territoires littoraux est de proposer des offres en lien avec les modes doux (tourisme à vélo, randonnées etc) qui évitent aux touristes de prendre la voiture.

Les 3 expériences de tourisme sans voiture autour du grand Site des 2 Caps (France), présentées par Pas-de-Calais Tourisme sont des exemples de démarches à promouvoir. Pas-de-Calais Tourisme souligne également un travail en cours autour des eurovéloroutes qui traversent le territoire:

- L'eurovéloroute n°4 qui longe la côte française de la Manche de Roscoff à Bray-Dunes
- L'eurovéloroute n°5 qui traverse le détroit de Douvres à Calais (la via Romea Francigena)

Pour l'EV n°4, un comité d'itinéraire français est en train de se mettre en place et la question des traversées France-Angleterre à vélo est l'un des sujets de discussion grâce à l'expérience d'un projet INTERREG VA France (Manche) Angleterre « Tour de Manche » récemment rejeté.

Un travail avec les compagnies de transports (ferrys et Eurotunnel) est

nécessaire sur ce sujet pour améliorer l'offre. Une bonne pratique existe déjà sur la ligne Dieppe – Newhaven sur ce point –

<https://www.avenuevertelondonparis.com/>

- ⇒ Besoin de connaissances chiffrées sur la fréquentation des itinéraires existants sur le sujet côté Kent et Pas-de-Calais pour mieux connaître la demande transfrontalière – Le Pas-de-Calais et le Kent vont échanger leurs données sur ce sujet
- ⇒ Besoin de sensibilisation et de formation des entreprises touristiques sur les attentes des touristes randonneurs/cyclistes qui s'engagent vis-à-vis de la nature

- **La gestion spatiale et temporelle des flux touristiques liés à l'attrait de la zone côtière**

Les côtes du Kent et du Pas-de-Calais sont très attractives et une pression touristique forte est concentrée sur quelques mois de l'année autour de la période estivale. Dans un intérêt environnemental et afin d'atténuer ce phénomène, les acteurs locaux doivent se mobiliser autour de deux enjeux visant à réduire cette pression:

- Reporter les flux touristiques vers l'arrière-pays en proposant des produits touristiques innovants
- Report les flux touristiques sur d'autres mois de l'année

La gestion des évènements et manifestations littorales pourrait également être améliorée par une approche « bas- carbone » - ex : un label bas-carbone pour certains évènements.

Une meilleure coordination dans l'utilisation des divers outils dématérialisés existants (Openstreet, STRAVA <https://www.strava.com>) et des nouvelles technologies doit également permettre de mieux connaître et gérer les flux.

- **Les infrastructures vertes et l'éducation aux démarches bas-carbone**

Un autre axe de travail proposé est celui des mesures compensatoires aux activités carbonées et de l'éducation à l'environnement :

Le développement d'infrastructures vertes est par exemple possible dans le cadre de mesures compensatoires à des activités génératrices de GES. Comment développer le « crédit compensatoire de carbone »? Un crédit compensatoire de carbone est essentiellement un service par lequel l'acheteur paie quelqu'un pour qu'il réduise, en son nom, les émissions de gaz à effet de serre en investissant, par exemple, dans une entreprise agricole alimentée par des éoliennes. Cela permet aux acheteurs d'assumer la

	<p>responsabilité de leur impact climatique.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Expériences, bonnes pratiques et perspectives <p>Plusieurs pratiques ou expériences existent et méritent d’être analysées :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les pratiques des collectivités telles que TER-Mer pour la Région qui pendant l’été propose des allers-retours à 2 € en train le week-end à partir de n’importe quelle gare en direction le Littoral et du Département pour les MERcredis de l’été pour des trajets en bus vers le littoral à 2€ pour les 8 mercredis des vacances scolaires estivales. Ces pratiques sont des bonnes pratiques « sociales » mais perturbent les stations balnéaires avec une concentration de flux touristiques sur des périodes très courtes. Comment améliorer ces pratiques ? 2. Actions incitant les gens à aller découvrir les arrière pays : Sensibilisation par des saisonniers présents sur les plages et invitant les touristes à visiter l’arrière-pays, proposition d’expériences de produits décalés pour toucher des clientèles plus sensibles à l’environnement (exemple : geocatching etc...) 3. Actions du cluster INTERREG VA « 2Mers » SAFE-ICE: http://www.safe-ice.eu/ <p>Site internet : www.interregeurope.eu/passage</p> <p>Groupe LinkedIn : LinkedIn PASSAGE project</p>
--	---

Pièces jointes :

- Liste des participants
- PPT

⇒ **Prochaine rencontre transfrontalière – mars 2017 dans le Kent**