

Entretiens MED2050

Cette interview a été réalisée dans le cadre de l'exercice de prospective participatif MED2050. Elle permet d'alimenter le module 1, notamment en questionnant les personnes interviewées, membres du réseau élargi de prospective, sur les signaux faibles et facteurs de ruptures qui émergent sur le bassin méditerranéen. Cette interview fait partie d'une série d'entretiens réalisés par Anna Goubert, qui travaille à la construction et l'animation du réseau MED2050. Des extraits de ces entretiens apparaissent dans la 1ère Newsletter MED 2050. D'autres entretiens seront menés tout au long de l'exercice, pour alimenter les modules suivants.



Antoine Lafitte

Chargé de programme « Gestion intégrée des zones côtières » (GIZC), Plan Bleu

Que peux-tu me dire de l'interface terre-mer en Méditerranée ?

L'interface terre-mer cristallise les complexités et les conflits. L'interface est une frontière qui marque la différence entre deux états physiques, auxquels s'ajoutent des interactions terre-côte-littoral-mer. C'est sur cette interface que se concentrent toutes les activités et les populations. On assiste également à un phénomène de littoralisation : concentration des populations et des infrastructures. Tout converge à cet endroit-là. Le principal moteur de cette convergence est l'économie. Certaines activités sont saisonnières comme le tourisme (la Méditerranée étant la première destination touristique mondiale) ce qui accentue les pressions déjà présentes au quotidien. La concentration de populations provoque une production et concentration de déchets. La zone côtière est naturellement mouvante, et non statique. Pourtant, les hommes ont construit des infrastructures « en dur » sur ces espaces. Le Protocole GIZC (gestion intégrée des zones côtières) donne une définition de l'interface terre-mer commune et validée par l'ensemble des Parties contractantes à la Convention de Barcelone. Mais il existe autant de définitions de cette interface qu'il y a de discipline : pour un scientifique qui travaille sur le trait de côte, il s'agit d'une ligne qui bouge sur laquelle plantes et animaux interagissent ; pour un sociologue, cela renvoie à des populations qui vivent et se déplacent sur une ligne qui bouge, pour un géographe, à des dynamiques entre des espaces... Donc, la définition est très complexe.

Peux-tu m'en dire plus sur le Protocole GIZC, et sur sa mise en œuvre ?

Le Protocole GIZC a été ratifié par 11 pays (Albanie, Croatie, France, Israël, Liban, Monténégro, Maroc, Slovaquie, Espagne, Syrie, UE). En principe, après ratification, les lois et stratégies nationales doivent être mises en conformité. Certains disent même que comme l'Union Européenne a ratifié le protocole, cela en fait une directive de fait (au même titre que la Directive Cadre sur l'eau) pour laquelle

les pays sont sanctionnés si leurs lois et stratégies sont contraires ou ne sont pas en conformité avec les normes. Mais, dans les faits, aucun pays européen n'est sanctionné parce qu'il ne respecte pas la zone d'inconstructibilité dans les 100 mètres (à l'exception de quelques cas en France métropolitaine). Tout un arsenal juridique tente de protéger ce qu'il est encore possible de protéger. Différentes législations (nationales, régionales...) et protocoles sont ratifiés au niveau régional par les pays, qui s'engagent en ce sens à les intégrer à leur législation nationale (via des stratégies nationales, programmes et plans d'actions). Toutefois, malgré toute cette batterie d'indicateurs et arsenal juridique plus ou moins complet et contraignant, on est dans une situation aujourd'hui qui a tendance à s'améliorer mais où l'environnement littoral reste constamment sous pression. Des politiques environnementales, oui, il y en a, mais il faut des personnes derrière qui s'assurent que le respect est là. On avance maintenant le « policy mix », alliant régulation pure et incitations financières. Mais ça ne s'applique pas partout.

Si la législation est présente, pourquoi cela ne fonctionne-t-il pas ?

Organiser la surveillance et le contrôle prend beaucoup de temps. Par exemple, en France, pour aller contrôler des yachts à 3 milles nautiques de la côte dans le mouillage de posidonie, cela a pris vingt ans (décret sorti fin avril 2019 donnant au préfet maritime le pouvoir de police). Donc, ce qui ce passe en haute mer n'est pas régulé. C'est la même chose pour les déchets ultra-toxiques en Méditerranée. Il faut aussi rappeler que la France est le 1er pays producteur de plastique de la région : 4.5 millions de T de déchets plastiques ont été produits en 2016.

Qu'en est-il de la gouvernance, pour résoudre ces tensions ?

On part du principe que discuter va tout solutionner, mais non. Il faut que la bonne personne soit là. Le ciment de la GIZC, c'est la gouvernance. Beaucoup d'outils ont été créés en Méditerranée pour permettre aux différentes parties-prenantes de discuter (comités, associations, stratégies, plans, cartes...), mais la situation est très compliquée et se complexifie encore, notamment car de nouveaux acteurs, se positionnent sur la scène internationale (comme la Chine en rachetant des parts de ports à Gènes ou à Athènes, par exemple). Cela dépasse le cadre purement méditerranéen. La Méditerranée a une histoire qui fait sa force, mais les nouveaux enjeux arrivent dans une situation compliquée (migrations, ressources qui diminuent, mer de plus en plus polluée...), ce qui accentue les tensions.

Quels sont, pour toi, les signaux faibles qui émergent sur l'interface terre-mer en Méditerranée, et qui pourraient mener à des changements à moyen ou long terme ?

On constate un transfert d'activités en milieu marin : extractions de granulats marins, de minerais... C'est la course à qui pourra mettre en place ses plateformes d'extraction, ses éoliennes en premier. En Méditerranée, il n'y a pas de zone économique exclusive : au-delà des 12 miles nautiques on est déjà dans la haute mer. Il existe l'équivalent d'une ZEE (qui ne s'appelle pas exactement comme ça) en Méditerranée, mais les législations sont moins claires. La France a cependant décrété une zone de protection écologique (ZPE) afin de permettre l'action, la prévention et la répression des actes de pollution. En haute mer : on peut presque tout faire. Les nouvelles activités qui se développent en mer ont besoin d'un ancrage sur le littoral. Comment tout ça s'organise ? Dans un contexte où il y a des changements environnementaux, dont le changement climatique (se manifestant par une augmentation des tempêtes, ondes de marées, précipitations, événements extrêmes), les tendances se croisent. Mais il faut quand même continuer d'organiser nos activités... Si on amène des granulats marins, nous allons avoir besoin de ports plus grands, de tirer des câbles pour amener l'électricité produite au large à terre. Donc il y a un besoin d'ancrage sur les côtes, mais où ? Que reste-il comme endroits ? Le défi est de faire en sorte que toutes ces nouvelles activités maritimes puissent trouver un ancrage sur les côtes sans porter atteinte aux écosystèmes qui restent et aux populations. Il faut aussi que ce soit facilement transférable pour que ces activités alimentent l'arrière-pays (donc de nouveaux réseaux sont nécessaires). C'est un gros chantier en termes de prospective.

Quelle est ta vision de l'avenir d'ici 2050 ?

Inévitablement on devra changer, de gré ou de force. Le tout est se préparer. Mais il ne faut pas être dupe : les grands moteurs de l'économie locale seront protégés, parce que le vrai driver, c'est l'économie. S'il faut monter les digues portuaires d'1 mètre, on le fera. Si l'on regarde comment nous, êtres humains, agissons : dès qu'il y a une catastrophe, on arrive à mobiliser beaucoup de moyens très rapidement. Tant qu'il n'y a rien, on s'en préoccupe assez peu. Prendre des décisions politiques est compliqué car il faut ménager un peu tout le monde. C'est d'autant plus compliqué car l'interface est le réceptacle de tout. L'exemple de Marseille est très révélateur : c'est la deuxième ville de France, et elle jouxte le premier parc national marin : celui des Calanques. Cela montre que c'est possible, avec énormément de pressions (comme l'école de commerce KEDGE qui s'agrandit encore). L'espace est une ressource vitale. Souvent, on parle de ressource quand on évoque l'eau, la nourriture, l'air... des choses consommables. Mais si on n'a plus d'espace, on est comme des rats en cage. Sur cette interface terre-mer c'est encore plus vrai : il n'y a pas de place, ou plus de place. Donc la question est : comment on se réorganise ?

Selon toi, quels leviers faut-il actionner pour aller vers une interface terre-mer durable ?

Le levier de la responsabilité individuelle. Si demain plus personne ne veut faire de croisière, il n'y aura plus de bateau de croisière. Le problème vient du comportement humain. Si on ne se dit pas que les seuls qui nous mettent dans l'embarras c'est nous, ça continuera comme ça. Ce qui est positif, c'est que les ministères se parlent : création de comités interministériels (entre agriculture et eau par exemple). Tous les niveaux sont importants. Il faut que les politiques travaillent plus ensemble. C'est une responsabilité partagée. Il faut avoir des consciences éveillées. L'idée n'est pas de blâmer les gens ou d'interdire des choses (comme l'achat d'une voiture ou d'une maison en bord de mer). Mais il faut se dire : j'agis comme cela, voilà ce qu'il peut se passer. Je fume, il y a un risque. J'achète tel produit, il y a un risque qu'il se retrouve dans la mer, que je mange du poisson plein de plastique, que je marche sur des sacs en plastique quand je me baigne. Il serait intéressant d'essayer les principes de la décroissance à une zone où il est urgent d'agir, comme l'interface terre-mer.

La décroissance n'est pas une « non croissance » mais une autre croissance, basée sur d'autres principes, notamment économiques. Il faut que tout le monde tire son épingle du jeu, sans cela, on ne peut pas avoir de vision partagée de l'avenir. Le problème aujourd'hui, c'est qu'il faut que cela nous coûte le moins possible, que cela nous embête le moins possible, que ce soit le plus facile possible... Nous sommes des enfants gâtés. Mais le climat finira par nous mettre tous d'accord. Il n'y a pas de mauvaises visions du futur, pas d'erreur possible, car personne ne sait ce qu'il va se passer. Alors soyons créatifs ! Développons des choses. *Non regret measures*. Faire porter des messages forts par des jeunes est une des clefs. La perception même de l'environnement est différente selon les acteurs, donc il faut s'accorder sur des choses de base, des choses qui concernent tout le monde. Pour construire des visions partagées, il faut un socle commun.

MED 2050 Interviews

This interview was conducted as part of MED 2050 participatory foresight exercise. It feeds into module 1, in particular by questioning the interviewees, members of the foresight network, on weak signals and disruption factors that are emerging in the Mediterranean basin. This interview is part of a series of interviews conducted by Anna Goubert, in charge of the construction and animation of MED 2050 network. Some extracts from these interviews appear in the 1st MED2050 Newsletter. Further interviews will be conducted throughout the exercise, in order to feed into the the following modules.



Antoine Lafitte

Program Officer « Integrated Coastal Zone Management » (ICZM), Plan Bleu

What can you tell me about the land-sea interface in the Mediterranean ?

The land-sea interface crystallizes complexities and conflicts. The interface is a boundary that separates two physical states and hosts land-coast-sea interactions. It is on this interface that activities, populations and infrastructure are concentrated : a phenomenon sometimes referred to as "coastalization". Everything converges at this place. The main driver of this convergence is economic activity. Some activities are seasonal, such as tourism (the Mediterranean being the world's leading tourist destination), which accentuates pressures already here on a daily basis. The population concentration causes waste production. The coastal zone is naturally moving, not static. Yet, men have built "solid" infrastructure on these spaces. The ICZM (Integrated Coastal Zone Management) Protocol provides a definition of the common land-sea interface validated by all Contracting Parties to the Barcelona Convention. But there are as many definitions of this interface as there are disciplines : for a scientist who works on the coastline, it is a line that moves on which plants and animals interact; for a sociologist, it refers to populations that live and move on a line that moves, for a geographer, to dynamics between spaces ... So, the definition is very complex.

Can you tell me more about the ICZM Protocol, and its implementation?

The ICZM Protocol has been ratified by 12 countries (Albania, Croatia, France, Israel, Lebanon, Malta, Montenegro, Morocco, Slovenia, Spain, Syria, EU). In principle, after ratification, national laws and strategies must be brought into conformity. Some even say that as the European Union has ratified the Protocol, it becomes de facto a directive (as well as the Water Framework Directive) for which countries are sanctioned if their laws and strategies are in opposition or not in accordance with the standards.

But, in fact, no European country is sanctioned because it does not respect the no-construction zone within 100 meters (except of a few cases in metropolitan France). A legal arsenal tries to protect what is still possible to protect. Legislation (national, regional, etc.) and protocols are ratified at the regional level by the countries, which commit themselves to integrate them into their national legislation (via national strategies, programs and action plans). However, despite this whole set of indicators and legal arsenal more or less complete and binding, we are today in a situation that tends to improve but where the coastal environment is constantly under pressure. A real political commitment is missing, carried by strong political powers. Environmental policies exist, but there must be people behind to make sure that they are enforced. We are now advancing the "policy mix", combining regulation and financial incentives. But that does not apply everywhere.

If legislation is there, why is it not working?

Organizing monitoring and control takes a lot of time. For instance, in France, to control yachts 3 nautical miles from the coast in the anchorage of Posidonia, it took twenty years (decree issued late April 2019 giving the maritime prefect police power). What happens on the high seas is not regulated. It's the same for ultra-toxic waste in the Mediterranean. It should also be remembered that France is the largest plastic producer in the region.

What about governance, to solve these tensions?

It is assumed that dialogue will solve all issues, but this is not the case. The right person has to be there. The cement of ICZM is governance. Many tools have been created in the Mediterranean to allow the various stakeholders to dialogue (committees, associations, strategies, plans, maps ...), but the situation is very complicated and becomes more complex, especially since new players are positioning themselves on the international scene (like China buying up parts of ports in Genoa or Athens, for instance).

This goes beyond the Mediterranean setting. The Mediterranean has a history that is its strength, but new challenges come in a complicated situation (migrations, dwindling resources, increasingly polluted sea ...), which increases tensions.

What are, for you, the weak signals that emerge on the land-sea interface in the Mediterranean, and which could lead to changes in the medium or long term?

There is a transfer of activities in the marine environment: extractions of marine aggregates, minerals... It's a race to know who will be able to set up its extraction platforms, its wind turbines first. In the Mediterranean, there is no exclusive economic zone: beyond 12 nautical miles, we are already in the high seas. There is the equivalent of an EEZ (with a different name) in the Mediterranean, but the laws are unclear. France, however, has decreed an ecological protection zone (EPZ) to allow action, prevention and repression of the acts of pollution. On the high seas: you can do almost anything. New activities developing at sea need anchorage on the coast. How is everything organized? In a context where there are environmental changes, including climate change (manifested by an increase in storms, tidal waves, precipitation, extreme events), trends intersect. But we still have to organize our activities ... If we extract marine aggregates, we will need larger ports, pulling cables to bring the electricity produced off shore. So there is a need for anchorage on the coast, but where? Open spaces on the coastline are rare. The challenge is to ensure that all these new marine activities can find an anchor on the coasts without harming the remaining ecosystems and the people. It must also be easily transferable for these activities to feed the hinterland (so new networks are needed). This is a big project in terms of foresight.

What is your vision for the future by 2050?

Inevitably we will have to change, willingly or forcibly. The important thing is to prepare ourselves. But let's be realistic: the big drivers of the local economy will be protected, because the real driver is the economy. Increase the height of harbor dikes by 1 meter, you will do it. If we look at how we, human beings, act: as soon as there is a disaster, we can mobilize a lot of resources very quickly. In absence of disaster or acute crisis, we seldom act yet anticipate. Making political decisions is complicated because everyone must be spared. This is even more complicated because the interface is the receptacle of everything. The example of Marseille is very revealing: it is the second largest city in France, and it adjoins the first national marine park: the Calanques.

This shows that it is possible to protect the coastline, while economic pressures continue (like KEDGE business school which is still growing). Space is a vital resource. Often, we talk about resources when we talk about water, food, air ... consumables things. But if we have no more space, we're like rats in a cage. On this land-sea interface it's even more true: there is no place, or not anymore. So the question is: how are we reorganizing?

In your opinion, what levers should be used to achieve a sustainable land-sea interface?

The lever of individual responsibility. If tomorrow nobody wants to cruise, there will be no more cruise ship. The problem lies within human. If we do not tell ourselves that the only ones that embarrass us is us, it will continue like this. Dialogue between ministries is a positive sign: interministerial committees were created (between agriculture and water, for instance).

All levels are important. Policy makers need to work together. It's a shared responsibility. We must awaken our consciences. The idea is not to blame people or ban things (like buying a car or a house by the sea). But we need to say to ourselves: If I act like that, that's what can happen. I smoke, there is a risk. I buy this product, there is a risk that it ends up in the sea, that I eat fish full of plastic, that I walk on plastic bags when I swim. It would be interesting to try decay principles to an area where it is urgent to act, such as the land-sea interface. The decay is not a "no growth" but another growth, based on other principles, including economic ones. Everyone has to earn something, otherwise we can not have a shared vision of the future. The problem today is that it must cost us as little as possible, bugs us as little as possible, be as easy as possible ... We are spoiled children. But the climate will eventually put us all agree. There are no bad visions of the future, no mistakes, because no one knows what will happen. So let's be creative! Let's develop things. No-regret measures. Make young people carry strong messages is one of the keys. The perception of the environment itself is different depending on the actors, so we must agree on basic things, things that concern everyone. To build shared visions, you need a common foundation.