

# REPÈRES HAUTS-DE-FRANCE

N° 23 | Septembre 2020

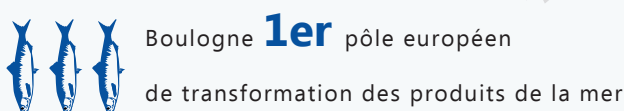
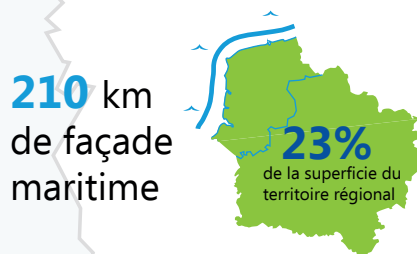
LITTORAL / TERRITOIRES / SRADDET

## LE LITTORAL DES HAUTS-DE-FRANCE : DES ENJEUX DE COMPLÉMENTARITÉS ET DE SOLIDARITÉS TERRITORIALES

Suite au BREXIT, la région Hauts-de-France devient une nouvelle frontière de l'Union Européenne à la jonction entre la Mer du Nord et la Manche. L'espace littoral élargi borde le deuxième détroit le plus fréquenté du monde et présente des caractéristiques propices aux complémentarités et aux ouvertures. Les défis liés aux risques climatiques et technologiques sont importants et favorisent des rapprochements avec les territoires, régions ou pays voisins. Longtemps cloisonné, l'espace littoral renforce ses liens avec les grandes agglomérations qui l'entourent. Le tunnel sous la Manche, l'autoroute A16, les liaisons à grande vitesse Londres-Lille-Bruxelles, celles entre Paris et les villes du littoral ou encore les TER-GV facilitent ces échanges.

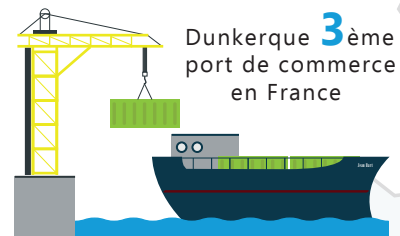
Les ports de la région sont des éléments fondamentaux de l'histoire et des enjeux futurs des Hauts-de-France, au regard du BREXIT, du commerce mondial et de la logistique, qui sont reconsidérés avec le Canal Seine-Nord Europe.

Si un terme pouvait caractériser l'espace littoral, ce serait celui de la diversité : diversité de l'économie, des productions agricoles, des paysages, ou encore en termes de culture et d'évènementiel. Les indicateurs de développement humain permettent néanmoins de mettre en évidence des inégalités persistantes sur ce territoire, qu'il s'agisse par exemple d'inégalités sociales ou de temps d'accès aux équipements et aux services.



Sources : Insee, DREAL Hauts-de-France

Calais **20M** de passagers transmanche ( port et tunnel )



**443 350 ha**  
d'espaces protégés



L'ensemble de la zone littorale correspond à un des cinq espaces à enjeux définis dans le SRADET, qui structurent le territoire régional en vue d'impulser une dynamique de développement à partager avec l'ensemble des Hauts-de-France. Ces espaces s'appuient sur des problématiques spécifiques aux territoires qui les composent, tout en se superposant et en débordant largement hors des frontières régionales, ce qui induit une nécessité d'ouverture et de dialogue entre espaces et avec les régions voisines. Concernant l'espace littoral, il s'agit de diffuser l'économie maritime. Ces différents espaces ayant vocation à interagir entre eux, la façade maritime, est, à des degrés divers, également concernée par les autres.

C'est ainsi qu'avec la Normandie, les Hauts-de-France font partie d'une des principales façades maritimes mondiales que nous retrouvons dans les pôles de la triade Europe - Amérique du Nord - Asie de l'Est, en constituant avec les ports de Dunkerque, du Havre et de Rouen le groupe occidental de la Rangée Nord.

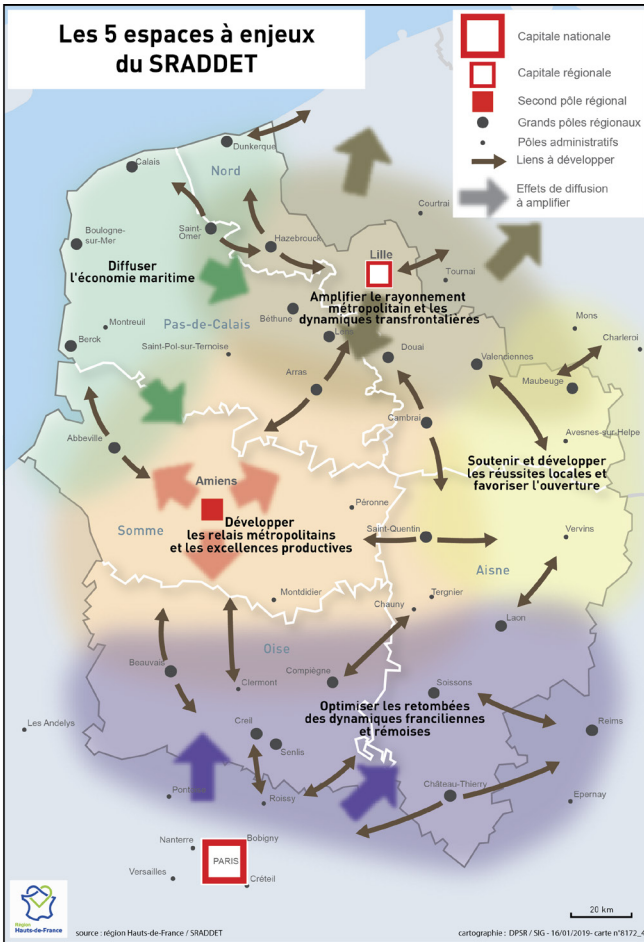
Les départements littoraux des régions Hauts-de-France et Normandie forment ensemble la façade maritime Manche-Est - Mer du Nord, qui est une des quatre façades de déclinaison de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral.

La façade maritime présente trois types de statuts portuaires : le Grand Port Maritime de Dunkerque, le port régional Boulogne-sur-Mer - Calais, ainsi que les ports départementaux de Gravelines, Etaples, le Crotoy, St Valery-sur-Somme et du Hourdel. Dunkerque est le troisième port de commerce de France, tout en étant le principal complexe industrialo-portuaire de la région, avec une activité qui en fait la première gare ferroviaire de marchandises de France. Calais est le principal pôle français pour le trafic transmanche, que ce soit par ferry ou par le tunnel sous la Manche, qui font transiter environ 20 millions de passagers chaque année. Boulogne-sur-Mer est le premier port de pêche français et le principal pôle européen de transformation des produits de la mer.

Cette configuration portuaire s'appuie également sur les infrastructures et équipements logistiques des hinterlands que sont notamment les 8 ports intérieurs et les 13 sites multimodaux régionaux.

La réalisation prochaine du Canal Seine-Nord Europe, chaînon manquant entre la Seine, l'Escaut et le bassin rhénan, constitue une opportunité majeure pour le développement de la région et son littoral et leur ouverture à l'Europe centrale. Compte tenu des éléments qui précèdent, il y a différentes façons d'appréhender l'espace littoral, avec d'une part les territoires caractérisés par la proximité de la mer et les activités en lien avec celle-ci et d'autre part; des territoires plus éloignés mais jouant un rôle de transition avec l'intérieur du territoire régional.

D'une superficie de 7 424 km<sup>2</sup>, le littoral élargi de la région représente 23 % du territoire des Hauts-de-France et avec une densité de 150 hab./km<sup>2</sup>, ce territoire pèse pour un poids équivalent à 18,5 % de la population régionale



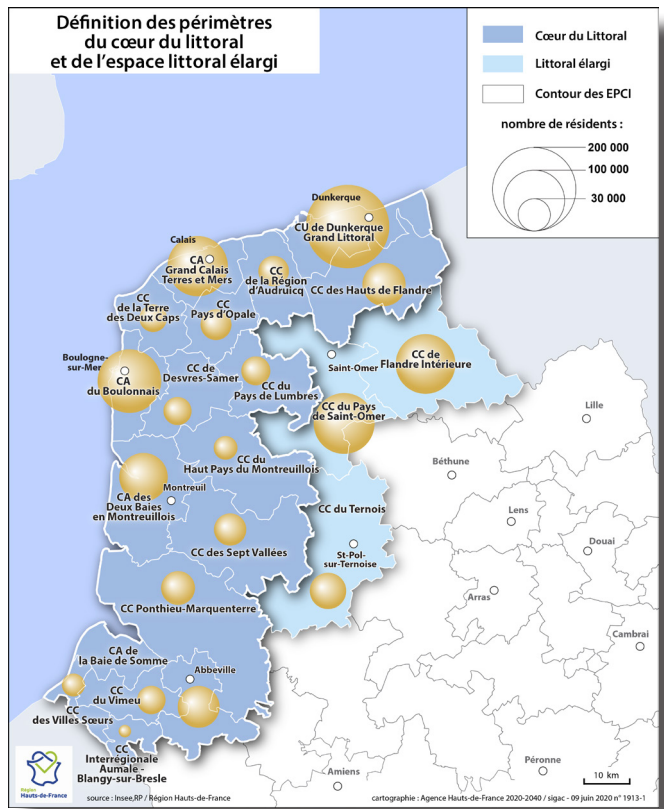
## L'ESPACE LITTORAL DES HAUTS-DE-FRANCE : UNE DIVERSITÉ PROPICE AUX COMPLÉMENTARITÉS ET AUX OUVERTURES

Présentant une grande diversité de milieux et de paysages, ainsi qu'un fort potentiel d'attractivité, d'innovation et de développement d'activités, la façade littorale, longue de 210 km, rassemble de nombreux atouts pour le rayonnement et l'attractivité des Hauts-de-France dans le cadre des grandes régions maritimes.

## UN ESPACE D'INTERFACE

Compte tenu des éléments qui précèdent, il y a différentes façons d'appréhender l'espace littoral, avec d'une part les territoires caractérisés par la proximité de la mer et les activités en lien avec celle-ci et d'autre part; des territoires plus éloignés mais jouant un rôle de transition avec l'intérieur du territoire régional.

D'une superficie de 7 424 km<sup>2</sup>, le littoral élargi de la région représente 23 % du territoire des Hauts-de-France et avec une densité de 150 hab./km<sup>2</sup>, ce territoire pèse pour Cette zone est organisée autour de 20 EPCI sur les 92 existants sur les Hauts-de-France et rassemblent 800 communes.



Cette zone est organisée autour de 20 EPCI sur les 92 existants sur les Hauts-de-France et rassemblent 800 communes.

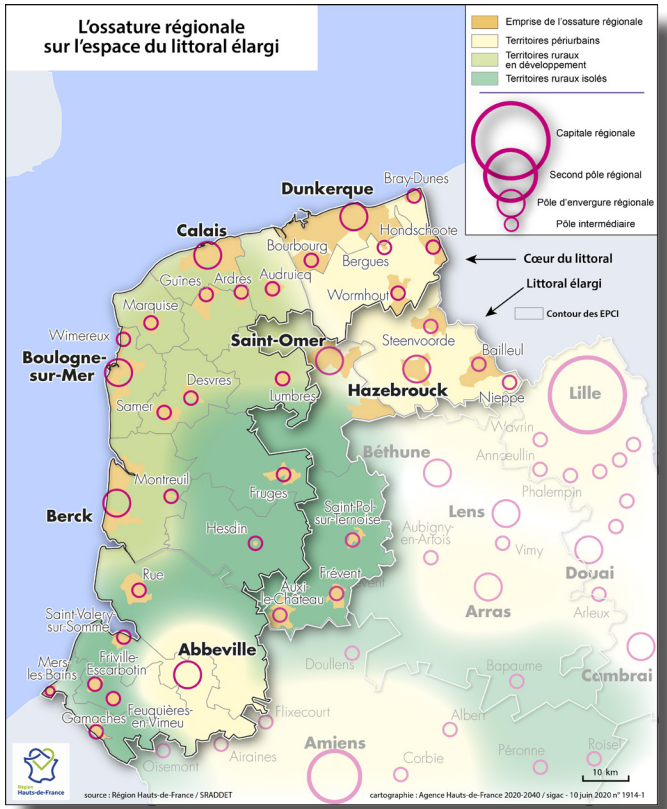
Quatre grands pôles littoraux structurent l'économie de cette zone :

- ❑ Dunkerque, première plateforme énergétique européenne, est le septième port de la Rangée Nord, le troisième port maritime de France, le premier port industriel national et le premier port de fret ferroviaire national ;
- ❑ Boulogne-sur-Mer, pôle en bio-économie où près de 6000 emplois sont liés à la pêche et à la transformation des produits de la mer ;
- ❑ Calais, pôle en mobilité, premier port de voyageurs de France avec l'activité ferry et celle d'Eurotunnel, premier opérateur privé de fret ferroviaire en France et en Grande Bretagne, via le tunnel sous la Manche depuis 1994 ;
- ❑ Berck sur mer, pôle en santé sociale et en traumatologie. Il convient d'associer à cette catégorie un pôle interrégional de la façade maritime constitué par l'ensemble Eu ;
- ❑ Le Tréport - Mers-les Bains - Vallée de la Bresle-Vimeu, pôle en chimie et matériaux dans le domaine du verre et du flaconnage.

Trois pôles intérieurs assurent l'interface entre la façade littorale et l'intérieur de la région :

- ❑ Hazebrouck, pôle en bio-économie dans le domaine de la brasserie,
- ❑ Saint Omer, pôle en bio-économie dans le domaine de l'eau,
- ❑ Abbeville, pôle en chimie des matériaux dans le domaine de la robinetterie.

Cette ossature de pôles d'envergure régionale est complétée par un maillage de pôles intermédiaires favorisant l'accès aux besoins du quotidien pour l'ensemble des habitants de l'espace. Des villes comme Rue, Montreuil-sur-Mer, Desvres, Audruicq, Wormhout, St-Pol-sur-Ternoise ou encore Hesdin consolident ainsi le canevas économique et territorial de l'espace littoral. Pour compléter ce panorama et comme il sera présenté plus loin, l'espace littoral élargi des Hauts-de-France se caractérise par certaines dynamiques différenciant sa partie nord et sa partie sud.



Mais les atouts qu'offre cette façade littorale ne sont pas uniquement humains et économiques, ils sont également naturels avec le Grand Site National des Deux Caps, le Parc Naturel Marin des Estuaires Picards et de la Mer d'Opale, le Parc Naturel Régional Caps et Marais d'Opale et le Parc Naturel régional Baie de la Somme – Picardie Maritime.

C'est avec ses 210 km de rivage que cette zone dévoile une diversité de milieux et de paysages articulés autour de 4 grands ensembles morphologiques : la plaine maritime de Flandre et du Calais, falaises d'Opale, dunes et estuaires d'Opale, baie et vallées de la Somme (incluant les falaises allant d'Ault-Onival à Mers-les-Bains).

Ces ensembles sont autant de sources d'attractivité touristique que de ressources pour une multitude d'oiseaux en migration. En effet les milieux littoraux forment des couloirs écologiques fonctionnels aux échelles régionale, européenne, voire internationale pour plus de 400 espèces d'oiseaux migrateurs. Les estuaires représentent des lieux importants de halte migratoire et d'alimentation aussi bien pour les poissons que pour les oiseaux qui peuvent faire halte également sur les zones humides limitrophes et les zones de cultures arrière littorales.



## Une organisation territoriale avec de multiples acteurs

L'espace littoral élargi s'appuie sur plusieurs formes d'interterritorialité : il regroupe 20 EPCI, le cœur du littoral en rassemblant 17. Il est couvert par 10 SCOT et un PCAET a été adopté sur la CU de Dunkerque. Les compétences exercées par les EPCI représentent une part plus importante dans le nord de l'espace littoral élargi, dans l'audomarois et le montreuillois, où les Coefficients d'Intégration Fiscale sont les plus élevés.

L'espace littoral élargi est concerné par 2 pôles métropolitains (le pôle métropolitain de la Côte d'Opale mais aussi le pôle métropolitain Audomarois).

Les problématiques et les enjeux liés à la mer et au littoral sont multiples. Ils dépassent les champs de compétences des collectivités et leurs frontières administratives. Ils amènent à devoir articuler les différents champs d'activité et échelons territoriaux (du local au mondial). Ils obligent également à faire le lien entre le temps court et le temps long de l'histoire et de la prospective. Ils incitent donc à conjuguer l'action publique et celle des autres acteurs dans la construction de réponses qui, tout en assurant un développement harmonieux par une action dans le court terme, permettent également de répondre aux enjeux globaux. La création du parlement de la mer des Hauts-de-France par la Région le 1er juillet 2020 pourrait permettre d'éclairer les orientations stratégiques qui s'y rapportent dans le contexte des Hauts-de-France.

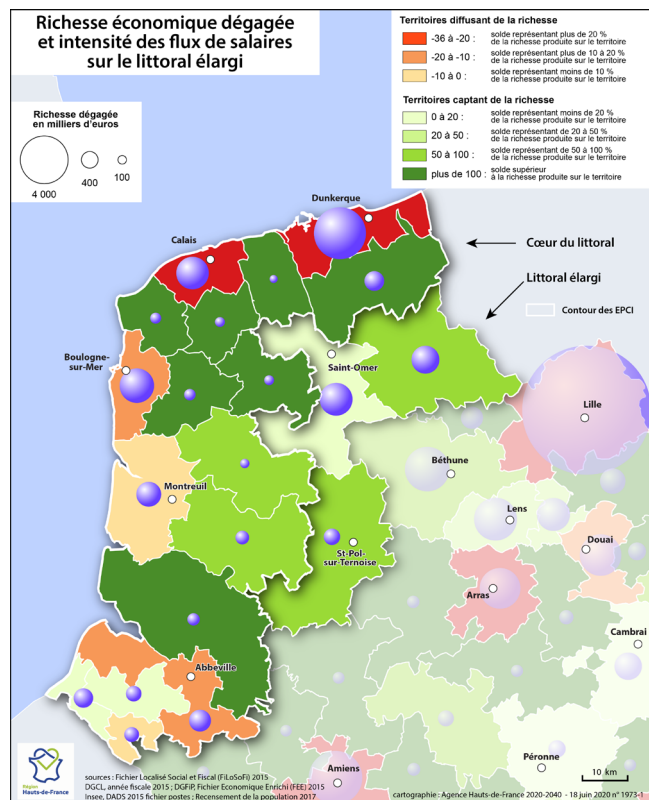
## Une pluralité des moteurs de développement

Avec 15,85 milliards d'euros de richesse dégagée par les établissements implantés sur le littoral, l'espace littoral élargi représente 17,2% de la richesse produite sur l'ensemble de la région, soit un poids analogue à celui de la démographie. Cinq intercommunalités concentrent plus de 65 % de la richesse dégagée sur l'espace littoral : la CU de Dunkerque, la CA du Boulonnais, la CA du Pays de Saint Omer, la CA du Calaisis et la CC de Flandre Intérieure.

Le type de richesses produites varie beaucoup d'un territoire à l'autre : les territoires du sud du littoral comme le Vimeu ou ceux du nord comme l'agglomération de Dunkerque ou la Communauté de Communes des Hauts de Flandre sont caractérisées par une part de la sphère productive dans la richesse dégagée supérieure à 2/3 ; la sphère présenteielle pèse quant à elle davantage dans la richesse économique du Montreuillois ou de la région d'Audruicq.

L'analyse des flux croisés de richesse illustre des situations assez disparates sur le littoral : la CU de Dunkerque et la CA du Boulonnais sont peu connectées aux autres territoires de la région : l'évasion et la captation de masses salariales sont toutes deux assez faibles, faisant ainsi apparaître un fonctionnement plus « autonome », en partie liée à leur situation géographique. La captation de richesses, via les flux de masse salariale, est particulièrement forte dans l'arrière-pays du nord de l'espace littoral, essentiellement résidentiel.

L'espace littoral met ainsi en évidence la complémentarité des moteurs de développement économique, et en particulier les articulations entre économie productive et économie résidentielle, même si le cœur de la première reste encore trop peu connecté en termes de flux de richesse au reste du territoire régional.



## UN TERRITOIRE EXPOSÉ À DE NOMBREUX RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

### Une exposition aux risques, mais aussi une contribution aux nuisances

Les Hauts-de-France sont concernés, comme toutes les régions, par des risques environnementaux aussi bien naturels que technologiques, tout en étant contributeurs aux différentes nuisances qui affectent l'environnement et la santé.

Ainsi l'espace littoral élargi participe pour environ 20 % des émissions régionales de GES. Avec 10,576 millions de tonnes-équivalent CO2, le territoire de la Communauté urbaine de Dunkerque est le troisième émetteur de France après la Métropole du Grand-Paris et la Métropole Aix-Marseille-Provence. La raison en est essentiellement l'importance de son complexe industrialio-portuaire.

Les risques naturels exposent la population à un aléa naturel, alors que les risques technologiques sont liés à des catastrophes dues à la rupture de process. Leur point commun est cependant d'être aussi progressivement appréhendés dans leur caractère diffus ou répétitif : en Hauts-de-France, l'illustration peut en être donnée par la pollution des sols, des eaux et de l'air, l'érosion des terres ou encore l'évacuation des eaux de surface rendue de plus en plus complexe avec l'élévation du niveau de la mer. A la lumière de la progression et de la vulgarisation de la connaissance scientifique, ainsi que du vécu des populations, les prises de conscience se renforcent sur le caractère amplificateur des nuisances liées à l'activité humaine, qu'il s'agisse des causes comme des effets. Les risques dus aux aléas climatiques s'inscrivent bien dans cette évolution : ils peuvent en effet être la traduction locale de problématiques



d'échelle planétaire. Ils sont accentués notamment par les impacts cumulés des émissions de gaz à effet de serre et des destructions ou déstructurations des milieux naturels depuis des décennies, voire des siècles. Ils résultent à la fois de la perturbation des cycles naturels globaux, du caractère brutal de phénomènes extrêmes. Les territoires littoraux sont des zones de transition entre mer et terre. Ils subissent directement le renforcement de ces phénomènes à l'occasion des tempêtes. Aussi, leur problématique est autant l'atténuation des dérèglements climatiques que l'adaptation à leurs impacts, obligeant à inscrire l'anticipation dans les politiques d'aménagement. Cette posture doit cependant tenir compte de la place que leur donnent les Régions et les Etats dans leur économie et dans la manière de se projeter dans l'avenir. L'exemple des Pays-Bas dans leur façon d'aménager leur territoire et d'anticiper les événements extrêmes probables en est une illustration parlante.

## De nombreux types de risques qui fragilisent le territoire

Ces risques se traduisent de façon différenciée sur le territoire des Hauts-de-France. Concernant la façade littorale, ils sont partagés avec les territoires voisins de Normandie et de Belgique et reflètent la diversité des formes d'occupation du sol : concentration d'établissements industriels ; falaises ; cordons dunaires ; villes portuaires ; stations balnéaires ; occupation humaine sur des zones à moins de 1m d'altitude ; agriculture sur des territoires où le relief est marqué...

Le complexe industrialo-portuaire de Dunkerque constitue la principale partie du littoral concernée par les risques accidentels technologiques.

Concernant les risques environnementaux, plusieurs formes se présentent : inondations par débordements de cours d'eau, submersion marine, remontées de nappe (cas en avril 2001 où l'inondation phréatique a contribué jusqu'à 80 % du débit de la Somme), ruissellements et coulées de boue (région d'Abbeville, Tubersent...). Le niveau d'exposition est lié à la densité de population et au nombre de risques climatiques identifiés par commune. Il s'avère élevé sur le littoral tout en présentant de fortes disparités territoriales : le nord de l'espace littoral élargi présente ainsi un indice d'exposition très fort.

Le risque d'érosion des sols sensibles au ruissellement peut être important en région. Les trois principaux facteurs qui favorisent cette érosion sont leur teneur en limons, la nature du couvert végétal et la pente. Cette érosion peut entraîner des ravinements et des coulées de boue parfois très rapides et dangereuses, qui nuisent à la qualité de la ressource en eau et dégradent la qualité agronomique des sols. L'Inra a estimé qu'au nord du Bassin Parisien, l'érosion pouvait provoquer une perte de sol, de 15 à 20 t/ha/an. Ce phénomène n'est pas homogène à l'échelle du littoral élargi. Le Pas-de-Calais est davantage concerné du fait d'un relief plus pentu et de sols plus sensibles ; (région de Montreuil, Tubersent...). Dans le Boulonnais, et dans une moindre mesure en Flandre intérieure, un risque érosif naît de la tendance des sols à s'imperméabiliser sous l'action de la pluie (appelée battance des sols). Dans la Somme, même si les pentes sont relativement faibles, comme c'est le cas dans le bassin versant de Crécy-en-Ponthieu (2 000 ha), les sols limono-sableux sont très sensibles à l'érosion. Les secteurs très urbanisés sont exposés à des inondations en cas de forte pluie et de saturation des réseaux. Ce fut notamment le cas autour d'Abbeville en avril 2020.

Le territoire des Wateringues, entre Dunkerque, Calais et Saint-Omer, est soumis à la fois au risque d'inondation d'origine continentale, mais également au risque d'inondation par submersion marine, compte tenu du fait que certaines parties sont sous le niveau de la mer, notamment les Moères. Les eaux des secteurs les plus bas doivent être en pompées vers des watergangs, puis vers des canaux constituant l'armature principale du réseau hydraulique, ces derniers étant à un niveau supérieur à celui de ces terres pour permettre la navigation. Enfin, elles sont évacuées à la mer lorsque la marée est basse. Le volume total des eaux ainsi évacuées est d'environ 100 m<sup>3</sup> par seconde. À long terme, les conséquences prévisibles du changement climatique, et notamment l'élévation du niveau moyen de la mer rendront de plus en plus complexe la gestion des équilibres hydrologiques, en particulier pour l'évacuation des crues. Cette problématique, par ailleurs partagée avec les territoires voisins de la Flandre belge, rapproche de plus en plus ce territoire de ce qui est vécu dans une grande partie des Pays-Bas. Le phénomène de submersion marine concerne aussi les Bas-Champs picards (30 000 hectares), dont la protection du cordon de galets doit être en permanence consolidée, ainsi que les zones basses de fonds d'estuaires.

## Un espace confronté à des risques globaux

L'évolution du trait de côte se manifeste à différentes échelles de temps (événementielle, saisonnière, interannuelle...). Sur le littoral des Hauts-de-France, elle peut se traduire par le recul du trait de côte mais aussi l'abaissement des plages et des petits fonds. Les reculs peuvent aller jusqu'à plusieurs m/an, avec de fortes variabilités notamment dues aux tempêtes.

Les littoraux sont des systèmes dynamiques. Leur évolution ne peut s'expliquer par la seule élévation du niveau de la mer car elle résulte aussi de différents facteurs intervenant à des échelles de temps variables. Ainsi, pour les côtes à falaises, l'altération physico-chimique par les eaux de ruissellement ou les fracturations des roches par l'alternance gel/dégel jouent un rôle aussi important<sup>1</sup>. C'est notamment le cas pour les falaises d'Ault.

Le littoral des Hauts-de-France est très fortement soumis à l'érosion côtière : recul des côtes meubles (jusqu'à 130 mètres d'ici 10 ans), éboulement de falaises et abaissement du niveau des plages (-1m en 10 ans sur certains sites). Les littoraux du Nord et du Pas-de-Calais connaissent les plus forts taux d'érosion en France, avec un recul sur près de 60% de leur linéaire.

Le littoral se caractérise par une plus forte sensibilité à des conditions météorologiques extrêmes (tempêtes). Or, avec le changement climatique, sa vulnérabilité va se renforcer en raison de phénomènes toujours plus intenses, s'ajoutant à l'élévation du niveau de la mer d'un mètre au minimum à l'horizon 2100. Seulement 70 % du linéaire côtier possède une morphologie adaptée pour y résister. Un tiers des perrés est susceptible d'être franchi et un tiers des cordons dunaires n'est pas assez développé.

Les enjeux humains, socio-économiques et patrimoniaux sont multiples avec environ 400 000 personnes concernées, des terres agricoles, des sites de production, des réseaux et voies de communication... Une étude menée en 2014 à la demande de la Région Nord-Pas de Calais avait estimé les moyens financiers à mobiliser pour gérer ces risques à 300 millions d'euros d'ici 2050.

<sup>1</sup>Éléments de synthèse issus en partie du rapport "changement climatique et niveau de la mer : de la planète aux côtes françaises" (mars 2015) dans le cadre

Ces éléments rendent de plus en plus nécessaire d'intégrer le risque et la protection des territoires à proximité de la mer dans la planification et l'urbanisme mais aussi dans les comportements. La forte urbanisation et l'industrialisation du Dunkerquois et du Calaisais renforcent encore plus cet impératif. Mais au-delà, c'est l'organisation même de ces espaces qu'il s'agira d'adapter en lien avec les territoires plus éloignés du littoral.

Le CROSS Gris-Nez (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage) joue un rôle essentiel dans la connaissance des trafics, en particulier ceux concernant les produits dangereux.

## UN ESPACE QUI RASSEMBLE PRÈS D'UN HABITANT SUR 5 DE LA RÉGION ET QUI PERD DE LA POPULATION

### Une démographie en perte de vitesse

Avec 1 113 457 habitants en 2017, l'espace littoral élargi représente 18,5 % de la population régionale.

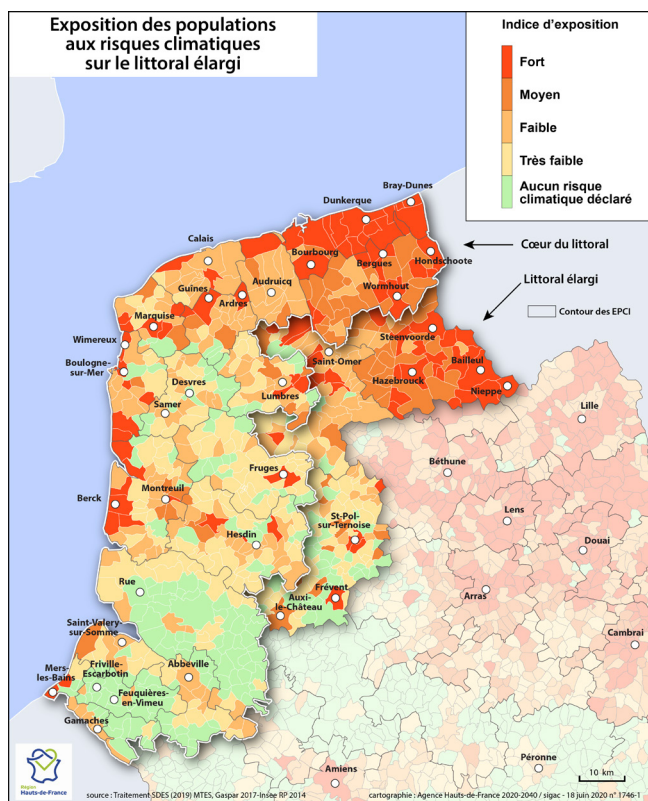
Cet espace connaît cependant un déclin démographique en perdant plus de 4 100 habitants entre 2012 et 2017 soit -0,07 % par an. Cette baisse est encore plus prononcée pour le cœur du littoral (-0,17 % par an la même période). Ce déclin démographique contraste avec la croissance vive connue entre 1975 et 1990 avec le développement d'activités économiques majeures (Sollac Atlantique, Arc International).

Le solde naturel entre 2012 et 2017 (+10 300) ne compense plus le solde migratoire (-14 432) ; En lien avec la recomposition du tissu productif qui s'est opérée dans les années 90 et les difficultés économiques d'activités qui avaient contribué au développement du territoire, le déficit migratoire pénalise l'espace littoral. Il concerne particulièrement les jeunes aux moments des études supérieures et de l'entrée dans la vie active.

Des contrastes existent cependant au sein de l'espace littoral. La CU de Dunkerque et la CA du Boulonnais ont connu récemment une perte importante de population (respectivement -1,8 % et 3,9 % entre 2012 et 2017), due notamment à un solde migratoire particulièrement négatif (respectivement -6 767 et -5 633 habitants). Dans le nord de l'espace littoral, les Flandres continuent d'avoir une démographie dynamique (environ +1 %), tandis que le Montreuillois, après une croissance très importante au début des années 2000 liée à l'installation de retraités attirés par le cadre de vie, connaît une stagnation de l'évolution de sa population, en raison notamment de réserves foncières tendant à se limiter.

### Une population vieillissante comparée à la moyenne régionale

Autre caractéristique démographique, l'espace littoral élargi connaît un vieillissement important de sa population avec une part des 65 ans et plus supérieure à la moyenne régionale (15,9 % chez les hommes contre 14,3 % en moyenne régionale, 21,3 % chez les femmes contre 19,3 % en Hauts-de-France). Les retraités représentent près de 30 % de la population du littoral contre 25,3 % en moyenne régionale. Certains territoires comme le Montreuillois ou l'Abbevillois ont un indice de vieillissement supérieur à 80. Cette tendance de vieillissement est encore plus marquée aujourd'hui sur le littoral belge voisin avec l'arrivée de nombreux ménages retraités. Le vieillissement important de la population du littoral va entraîner des besoins accrus en matière de services aux personnes âgées. Le développement de la silver économie sera un enjeu essentiel du littoral dans les années à venir.



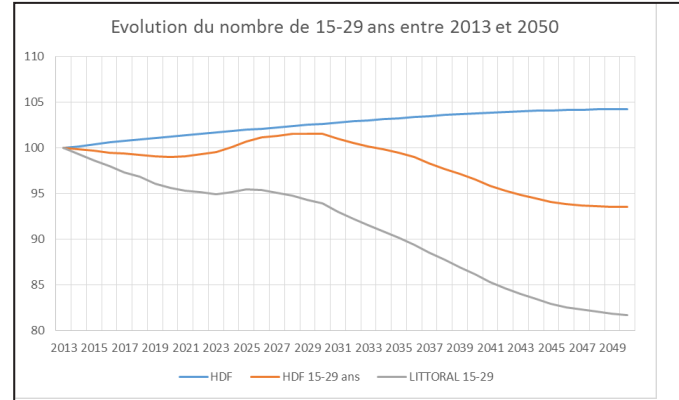
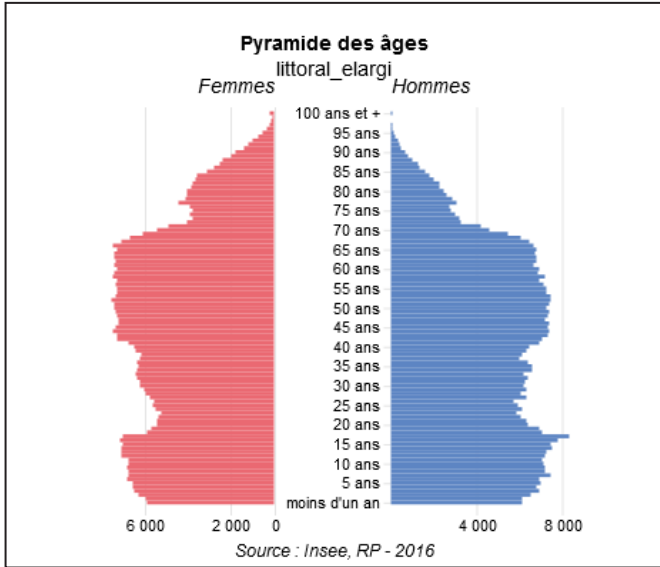
Il est indispensable de continuer à mesurer, analyser et comprendre dans la durée les phénomènes et la diversité des situations. Par exemple, sur le littoral picard, de Quend-Plage à la baie de Somme, il est observé des vitesses variables d'érosion et d'accumulation selon les périodes :

- recul de 0,22 m/an entre 1977 et 1982 ;
- accréation de 5,04 m/an entre 1982 et 2000 ;
- autre phase d'accréation de 0,72 m/an entre 2000 et 2008.
- 

Toujours à la même période, entre Quend-Plage et Fort-Mahon, le recul est de 2,94 m/an alors que de Fort-Mahon à la baie d'Authie l'accréation est de 2,80 m/an. Entre Ault-Onival et Cayeux-sur-Mer, l'érosion oscille entre 0,63 m/an et 1,07 m/an tandis qu'au nord de Cayeux-sur-Mer l'accréation est de 0,24 m/an.

### Un espace exposé aux risques liés à la circulation maritime

Enfin, les risques environnementaux concernant le littoral doivent également être abordés en tenant compte de sa position géographique particulière. Le détroit du pas de Calais est en effet le deuxième le plus fréquenté au monde avec environ 500 navires par jour, où se croisent les trafics de marchandises concernant les ports de la Mer du Nord et de la Manche et les trafics passagers France - Royaume-Uni.



## DES SPÉCIALISATIONS ÉCONOMIQUES DIVERSIFIÉES

### Les grandes aires urbaines structurent l'espace littoral

87 % de la population du littoral vit sous l'influence des pôles urbains (571 499 habitants dans un grand pôle, 218 955 dans la couronne d'un grand pôle et 149 305 dans une commune multipolarisée de grand pôle). Tendance importante, les territoires périurbains ont gagné de la population ces 10 dernières années au détriment des grands pôles du littoral (+6,7 % entre 2006 et 2016).

### Une perte de jeunes d'ici 2050 qui va impacter les effectifs scolaires du littoral

Si les tendances démographiques se poursuivent, l'espace littoral connaîtra une baisse importante d'ici 2050 du nombre de jeunes (15-29 ans) présents sur le territoire. Cette diminution avoisinera les 20 % en 2050 contre environ 5% pour les Hauts-de-France.

Cette perte de jeunes sur le territoire va progressivement impacter les effectifs scolaires du littoral.

À l'horizon 2040, si les tendances actuelles en matière de fécondité, de migrations et de déplacements domicile-études sont prolongées, les bassins Emploi-Formation du littoral connaîtront une baisse de collégiens et de lycéens encore plus marquée que la moyenne régionale (-1,4 % par an).

Le repli démographique observé depuis plusieurs années dans ces bassins devrait se poursuivre (-0,3 % par an entre 2019 et 2040). Le déficit migratoire est en particulier très marqué dans les bassins de Boulogne-sur-Mer et de Dunkerque. Il concerne notamment les jeunes adultes femmes et hommes. Par ailleurs, la population y est plus âgée et vieillissante : dans les bassins d'Abbeville et de Berck-Montreuil, plus d'un habitant sur 5 est âgé de 65 ans ou plus. En conséquence, les naissances de moins en moins nombreuses entraîneraient un recul important des effectifs de collégiens et de lycéens en 2030 et 2040. À l'horizon 2040, les baisses les plus importantes en région concerneraient trois bassins de l'espace littoral : Abbeville, Berck-Montreuil et Boulogne-sur-Mer avec un recul du nombre de collégiens et de lycéens de 1,5 % en moyenne chaque année.

### Une industrie encore importante

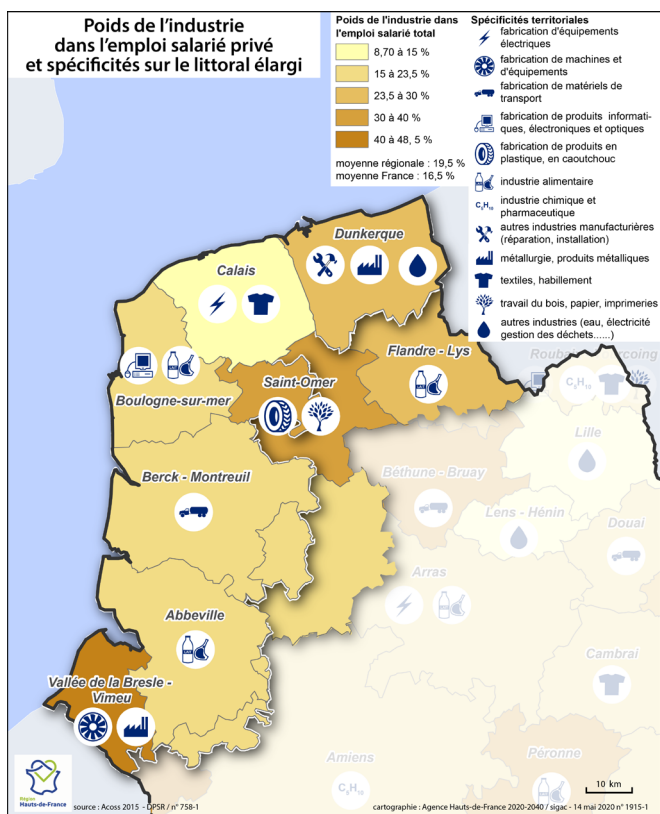
Si la diversité des paysages, des vocations et des usages caractérise le littoral, elle concerne également son activité économique qui traduit le rôle important de l'activité productive non seulement à l'échelle du territoire régional, mais également de l'ensemble des Hauts-de-France. Le poids de l'industrie dans l'emploi salarié total s'y décline dans toutes les gradations : très marqué en Bresle-Vimeu avec plus de 40 % des emplois, il représente encore de 30 à 40 % dans l'Audomarois et de 25 à 30 % dans le Dunkerquois et en Flandre-Lys. Ces chiffres illustrent une spécificité industrielle nettement supérieure à la moyenne régionale où près d'un emploi sur cinq est un emploi dans l'industrie. La palette des orientations économiques des territoires est également riche, puisque sept dominantes étaient observées en 2012 : activités de fabrication en Bresle-Vimeu et à Dunkerque ; agriculture ou activité présente pour Abbeville et Berck-Montreuil ; dominante présente pour Calais ; agriculture pour Flandre-Lys ; caractéristiques proches de la moyenne régionale pour Boulogne et Saint-Omer. Il est à noter que dans les tendances, trois territoires littoraux enregistraient une forte croissance des emplois de conception recherche. En revanche, ces emplois ont diminué de 1982 à 2012 à Dunkerque et à Saint-Omer. On peut aussi noter que trois zones d'emploi sont résilientes concernant l'emploi industriel : Dunkerque, Boulogne-sur-Mer et Bresle-Vimeu.

### Des spécificités territoriales industrielles qui deviennent des points d'ancrage de l'excellence régionale

En 2017, les spécificités territoriales de l'industrie semblent indiquer qu'à côté d'activités historiques dans les territoires, des signes de diversification sont également présents. Le littoral élargi présente en effet presque toutes les spécificités qui peuvent se rencontrer dans l'ensemble des Hauts-de-France. L'industrie se décline ainsi sous différentes formes à Dunkerque (métallurgie ; réparation ; électricité...), à St-Omer (verre ; papier), en Bresle-Vimeu (fabrication de machines et équipements ; métallurgie), à Calais (fabrication d'équipements électriques ; textile), à Boulogne-sur-Mer (industrie alimentaire ; fabrication de produits électroniques, informatiques et optiques). Berck-Montreuil se caractérise par la fabrication de matériel de transports, tandis que l'industrie alimentaire est la spécificité d'Abbeville et de Flandre-Lys. Derrière ces spécificités, c'est toute une diversité de savoir-faire, de manières de travailler en



réseau, de coopérations qui se nouent autour d'excellences territoriales. La Toile Industrielle et le pôle Energie 2020 de Dunkerque, le pôle de compétitivité Aquimer de Boulogne-sur-Mer, ou encore les différents rapprochements dans les domaines des matériaux, de l'alimentation, de la production agricole, de la santé... concernent le littoral élargi et son apport à de nouvelles perspectives économiques pour la région.



La spécificité littorale se confirme lorsque l'on observe les créations d'entreprises individuelles dans les secteurs de l'industrie, de la construction et des services marchands aux entreprises. On peut noter la croissance continue de ces derniers de 2015 à 2018, ce qui l'amène en deuxième position derrière le secteur commerce, transports, restauration et hébergement.

### Des potentiels de diversification du tourisme

En 2018, les effectifs salariés des établissements privés dans le secteur du tourisme à l'échelle du littoral élargi se chiffrent à 12 654, soit environ un cinquième des effectifs des Hauts-de-France. Un focus à l'échelle communale fait apparaître des distinctions assez nettes concernant l'importance de la fonction touristique (mesurée par le nombre de lits touristiques pour 100 habitants) le long des littoraux des Hauts-de-France et de la Normandie. Par rapport à la Seine-Maritime, les littoraux de la Somme et du Pas-de-Calais proposent un nombre de lits nettement supérieur. Les comparaisons doivent cependant se faire avec prudence car les caractéristiques physiques des littoraux peuvent jouer un rôle non négligeable, comme l'importance des linéaires de falaises en Seine-Maritime. Concernant les Hauts-de-France, on peut constater que la fonction touristique est sensiblement plus présente dans le littoral au sud de Boulogne. Elle est encore bien présente dans les communes des Grands Sites des Caps Gris-Nez et Blanc-Nez, mais globalement la partie nord du littoral régional est caractérisée par la plus faible proportion de lits touristiques.

Là encore, il faut être prudent dans l'analyse car c'est également de Dunkerque à Calais que se rencontrent d'une part de fortes concentrations industrielles littorales, d'autre part des sites naturels importants comme le platier d'Oye ou encore les importants ensembles dunaires entre Dunkerque et la Belgique. Cette partie Nord présente donc également une certaine diversité qui tranche avec le caractère beaucoup plus urbanisé et peuplé du littoral belge.

Ces différents constats renvoient aux enjeux de la diffusion du développement lié au tourisme dans les arrières-littoraux. La diversité du littoral des Hauts-de-France est probablement un facteur potentiel de résilience du territoire : une activité touristique plus respectueuse des équilibres environnementaux, sociaux et économiques sera aussi une activité plus partagée sur le territoire à travers d'autres formes, d'autres lieux, d'autres temporalités, d'autres mobilités et par conséquent d'autres acteurs concernés. Dans les années 2000, le concept de gestion intégrée des zones côtières a permis de faire prendre conscience du caractère d'interface d'un littoral à toutes les échelles spatiales. Pour les Hauts-de-France, c'est un défi majeur d'appropriation partagée de toutes les possibilités d'activités en lien avec la mer et de complémentarités qui en découlent sur le territoire régional.

### Une économie maritime à développer à l'échelle de l'ensemble de la région

La spécificité territoriale que constitue le voisinage de la mer doit être davantage identifiée et analysée afin de mieux comprendre les liens qui en découlent pour le territoire, les activités et les acteurs. Cette connaissance est encore à ses débuts à l'échelle des Hauts-de-France.

Une étude de l'INSEE<sup>2</sup> publiée en 2017 permet de progresser dans la caractérisation et la localisation de l'économie maritime tout en identifiant la spécificité des activités concernées par rapport à la France. Elle englobe dans cette économie des domaines d'activités variés regroupés comme suit par l'IFREMER et l'Observatoire national de la mer et du littoral : assurances et banques maritimes ; construction et réparation de navires ; extraction de matériaux marins ; fabrication, pose et maintenance de câbles sous-marins ; intervention publique dans le domaine maritime ; production d'énergie ; produits de la mer ; services parapétroliers et paragaziers offshore ; tourisme littoral ; transport maritime et fluvial ; travaux publics maritimes et fluviaux. En Hauts-de-France, l'économie maritime compte 25 600 emplois, ce qui représente 1,2 % de l'emploi régional, en retrait par rapport à ce qui est constaté à l'échelle nationale (1,7 % des emplois). Le tourisme représente le premier domaine avec 9048 emplois, suivi par les produits de la mer (5 132 emplois), le transport maritime et fluvial (4 148 emplois) et la production d'énergie (2 175 emplois). En termes de spécificités se dégageant nettement par rapport à la France, les indices les plus importants concernent d'abord les services parapétroliers et paragaziers offshore (8,93), puis la fabrication, la pose et la maintenance de câbles sous-marins (7,59), et ensuite la production d'énergie (4,78). Ces spécificités sont liées aux industries et activités portuaires dunkerquoises, calaisiennes et boulonnaises.

La traduction cartographique des emplois de l'économie maritime par commune à l'échelle régionale est riche d'enseignements. L'effet diffusant de cette économie concerne

<sup>24</sup> L'économie maritime, portée par les activités complémentaires des trois ports régionaux – Atouts et défis des Hauts-de-France » - Insee Analyses Hauts-de-France n° 47 – Mars 2017

non seulement une bande d'une vingtaine de kilomètres à l'intérieur des terres, mais également des parties de la région éloignées du littoral. Le Valenciennois ou Maubeuge et la vallée de la Sambre y apparaissent ainsi en lien avec les activités de la métallurgie et de la chaudronnerie, dont les produits sont utilisés dans les domaines de l'énergie et de la réparation navale. On peut également remarquer que l'économie maritime est présente de manière non négligeable dans la partie centrale de la région, entre Arras et Saint-Quentin. Avec la proximité de l'autoroute Paris-Lille et du futur canal Seine-Nord Europe, ces territoires sont particulièrement concernés par les développements de l'activité logistique dans les hinterlands portuaires. Cette économie maritime est donc à aborder dans ses évolutions possibles liées à des évolutions de contextes économiques ou institutionnels internationaux.



### Une position géographique à reconsidérer en permanence

transport maritime, met les grands ports dans des positions concurrentielles. La différence se fait non seulement sur des caractéristiques de position géographique, d'accessibilité nautique, fluviale et terrestre (intermodalité), ou encore de manutention et d'entreposage, mais également dans la capacité à intégrer et à décliner pleinement tous les aspects d'une culture maritime qui se retrouvera dans des savoir-faire, des fonctions, les métiers, des réseaux locaux et internationaux d'acteurs, les capacités d'accueil d'événements de toutes sortes... Ces éléments sont évidemment très prégnants dans le contexte de la Rangée Nord Le Havre – Hambourg et mettent en évidence l'importance d'une telle appropriation culturelle par les régions et les pays, notamment en Belgique et aux Pays-Bas.



La création il y a quelques années de NORLINK-Ports va dans ce sens. On peut également signaler que dans certaines régions littorales, des instances réunissant les différents acteurs concernés par les questions liées à la mer ont vu le jour. La création du parlement de la mer des Hauts-de-France pourrait être un atout pour aborder de façon croisée les enjeux liés au BREXIT et ceux liés à la nouvelle position de la région en tant que poste avancé de la frontière extérieure de l'Union Européenne.



Des types de fonctions, et donc des emplois liés à la frontière et aux formalités douanières se renforcent déjà dans les ports (notamment la transition numérique pour faciliter les démarches et fluidifier les échanges). Des repositionnements continentaux de certaines activités productives et de service concernent les Hauts-de-France : la question de leur impact sur le littoral se pose de fait. Les activités de transformation de la pêche et des produits de la mer, très importantes dans la zone de Boulogne, seront dépendantes des nouvelles relations qui s'instaureront entre l'Union Européenne et le Royaume-Uni. En effet, l'activité de pêche des Hauts-de-France est la plus menacée par le BREXIT car 75 % des prises se font dans les eaux britanniques.





# Un littoral au cœur d'enjeux européens

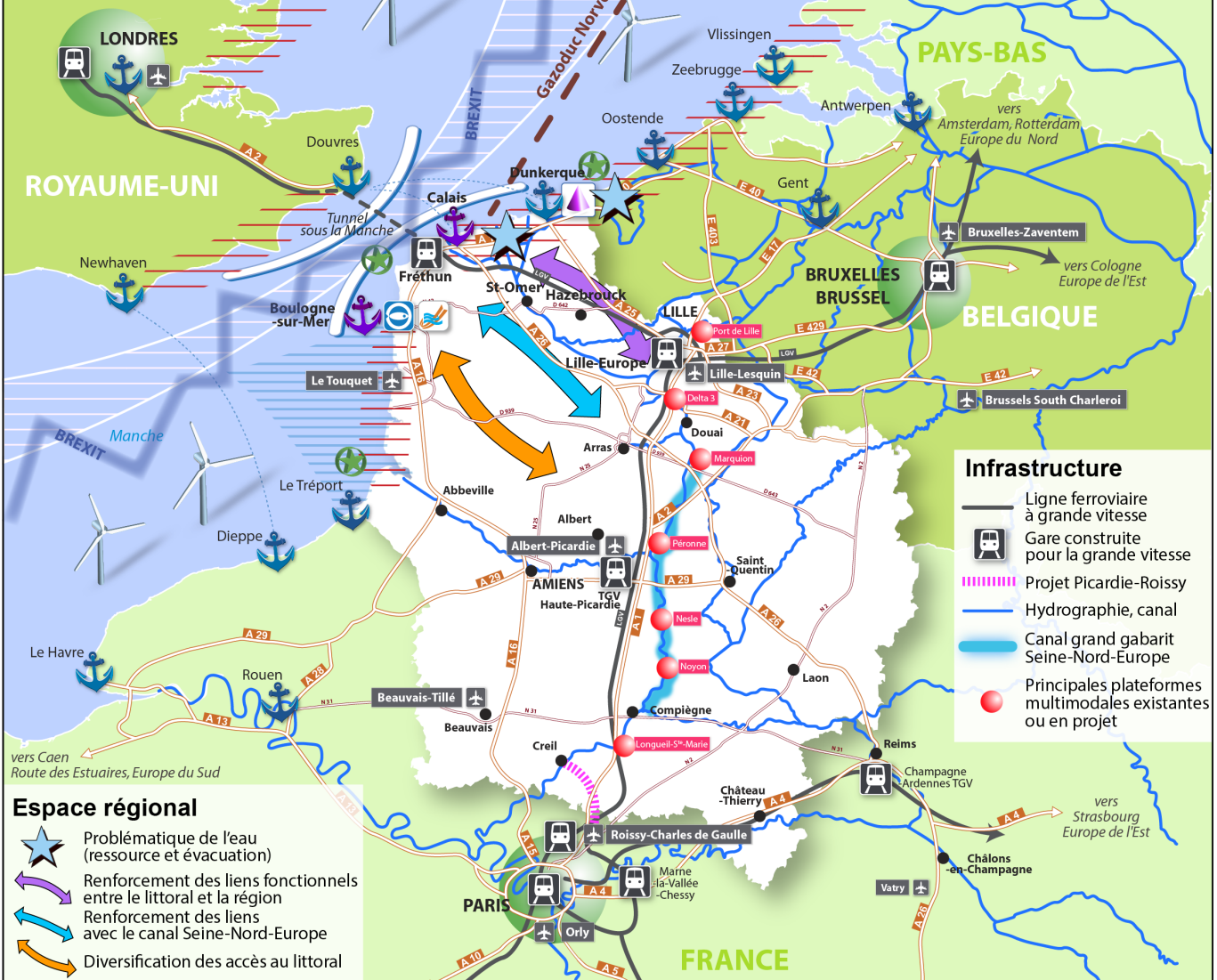
### Espace maritime

**BREXIT :** Nouvelle frontière de l'UE, nouveaux enjeux

- Parc naturel marin des estuaires picards et de la mer d'Opale
- Risque de submersion marine
- Gestion des risques maritimes
- Problématique du détroit
- Développement du potentiel éolien marin
- Liaison maritime

### Littoral

- Port de compétence régionale Hauts-de-France
- Nausicaa, Centre National de la Mer
- Grands sites de France
- Port
- Aquimer, pôle de compétitivité national
- Cluster Euraénergie



### Espace régional

- Problématique de l'eau (ressource et évacuation)
- Renforcement des liens fonctionnels entre le littoral et la région
- Renforcement des liens avec le canal Seine-Nord-Europe
- Diversification des accès au littoral

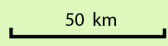
### Infrastructure

- Ligne ferroviaire à grande vitesse
- Gare construite pour la grande vitesse
- Projet Picardie-Roissy
- Hydrographie, canal
- Canal grand gabarit Seine-Nord-Europe
- Principales plateformes multimodales existantes ou en projet



source : Région Hauts-de-France

cartographie : Agence Hauts-de-France 2020-2040 - 07 juillet 2020 n° 2016-1





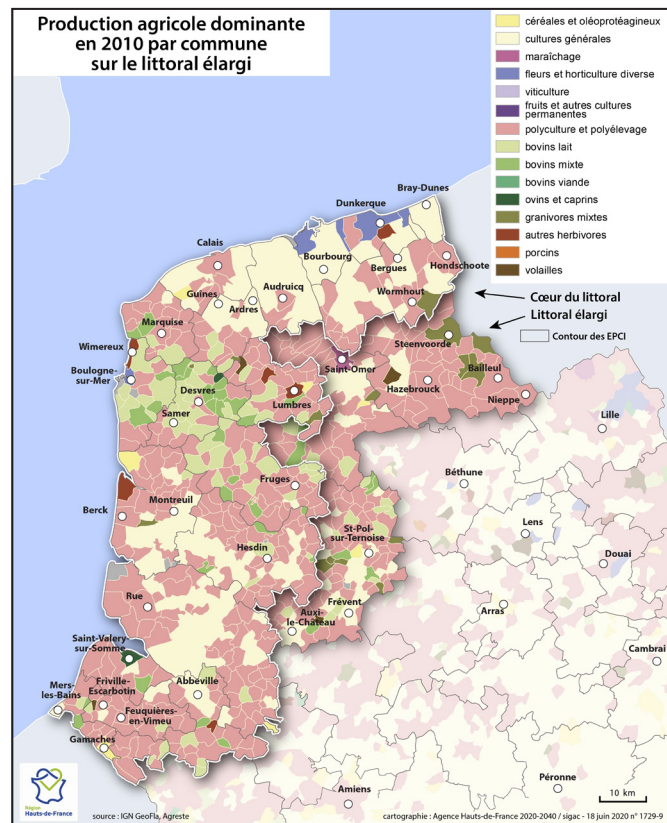
## Une façade littorale essentielle dans la structuration du territoire régional

Dans les territoires proches de la mer, la capacité à coopérer entre acteurs est un enjeu particulièrement important. L'ancrage territorial d'activités et de manières de travailler est un point d'appui déterminant des politiques visant à rapprocher entreprises, universités et recherche afin de faire naître de nouveaux types de produits et services. Les pôles de compétitivité et d'excellence des années 2000, les stratégies de développement économique et d'innovation de la Région, puis la stratégie de spécialisation intelligente (S3), qui sont étroitement liées à la vision stratégique régionale des SRADDT puis du SRADDET, sont une expression forte. La volonté, à l'échelle régionale, de promouvoir un développement équilibré du territoire s'appuie sur un certain nombre de grands pôles dont les fonctions régionales (tête de réseau ; hub secondaire pôle de services supérieurs ; porte d'entrée régionale) constituent en quelque sorte la trame sur laquelle s'appuient les différentes politiques à impact territorial. L'espace littoral est ainsi concerné par 7 grands pôles : Dunkerque, Saint-Omer, Hazebrouck, Calais, Boulogne, Berck, Abbeville. La traduction économique d'une telle approche se retrouve également dans la stratégie de spécialisation intelligente, qui s'appuie sur des activités ancrées sur le territoire littoral et ayant un fort potentiel de développement. Elle intègre ou s'appuie ainsi :

- ❑ sur le pôle énergétique littoral, qui joue un rôle majeur à l'échelle régionale voire du pays (nucléaire, gaz, écologie industrielle), à travers un domaine de spécialisation « énergie » portée par un binôme de têtes de réseau Amiens-Dunkerque,
- ❑ sur les ports maritimes et fluviaux, à travers un domaine de spécialisation « mobilité terrestre et fluviale » porté par le binôme Valenciennes-Compiègne,
- ❑ sur l'importance de la place de la santé à Berck, à travers un domaine de spécialisation « santé-nutrition » dont le binôme métropole lilloise-Amiens.

## Des facteurs d'ouverture entre agriculture et autres activités liées à la proximité de la mer

La diversité du littoral des Hauts-de-France se traduit aussi à travers la diversité de ses productions et parfois de ses paysages agricoles. Trois ensembles assez localisés se distinguent pour la production agricole : cultures générales dans la partie nord Calais-Dunkerque, élevage dans le Boulonnais, cultures générales dans les arrières-littoraux situés entre Montreuil et Abbeville. Le reste du territoire littoral est dominé par la polyculture-élevage. Certaines niches apparaissent, comme l'élevage ovin, dans la Baie de la Somme, la production de fleurs-horticulture dans le Dunkerquois, les volailles autour de Licques, ou encore le maraîchage à Saint Omer. De telles spécificités pourraient constituer des atouts dans le cadre d'une valorisation plus générale des savoir-faire et des excellences du littoral, ou encore en réponse à une appétence croissante des consommateurs pour les productions locales respectueuses de l'environnement et les circuits courts. Pour les territoires arrière-littoraux des Hauts-de-France, des approches croisées tourisme-agriculture et environnement-agriculture (par exemple à travers la démarche des GIEE (groupements d'intérêt économique et écologique) peuvent être des éléments de savoir-faire complémentaires, de diversification des revenus et d'attrait pour de nouvelles vocations.



## DES DYNAMIQUES QUI IMPACTENT LES ENJEUX DU FONCIER

Les littoraux concentrent des enjeux propres aux espaces urbains, périurbains et ruraux sur une bande relativement restreinte. Les dynamiques territoriales liées à cette concentration génèrent des conflits d'usage du sol plus nombreux et plus exacerbés que dans l'arrière-pays. Le littoral se voit confronté à faire en quelque sorte le grand écart entre urbanisation croissante et préservation de la nature. Ce dernier statut, lié aux qualités environnementales, est également attendu pour la régulation des aléas environnementaux (vent, submersion marine, pollution, recul du trait de côte, ...).

La transformation des usages du sol se traduit souvent par une part croissante des surfaces construites. Elle impacte le caractère multifonctionnel du littoral. Elle modifie l'éventail des activités économiques, avec notamment la perte de surfaces agricoles exploitées. L'équilibre entre habitat permanent et résidences secondaires, mais aussi entre activités économiques et espaces préservés de l'urbanisation est au cœur des enjeux, notamment en raison des répercussions sur l'augmentation du prix du foncier. Les pratiques de mobilité sont également impactées par ces transformations, notamment si les prix des logements permanents deviennent inabordable et obligent à se rabattre de plus en plus loin dans l'arrière-pays. Elle modifie enfin le paysage, les systèmes écologiques et toutes les représentations qui s'y rattachent lorsqu'il s'agit de considérer l'attractivité du territoire.

## Des besoins futurs en logement assez faible d'ici 2035

Selon les dernières projections en besoin de logements réalisées par l'Insee, le repli démographique limiterait le besoin en logements sur l'espace littoral.

A partir d'un scénario reposant sur l'évolution à venir du nombre de ménages et des besoins actuels liés aux situations de mal-logement et de non-logement, le besoin futur en logement serait particulièrement modeste pour la Vallée de la Bresle - Vimeu, Berck-Montreuil, Abbeville, Boulogne sur Mer et Dunkerque. Dans ces territoires, le moindre vieillissement de la population s'ajouterait à la faible croissance démographique (+ 0,2 % par an). Rapporté au parc de logements de 2015, le besoin en logements supplémentaires s'y situerait entre 2 % et 5 %.

D'ailleurs, en lien avec ces faibles besoins en logement à venir, on observe depuis 2011, une baisse continue de la construction annuelle de logements dans le coeur du littoral.

En revanche, pour le Calaisis et l'arrière-pays du nord de l'espace littoral, le besoin futur en logements serait plus prononcé. Il serait en effet de 13,9% pour Calais, 13,5 % en Flandre-Lys et 11% pour Saint-Omer, rapporté au parc de logement dans ces zones d'emploi. Plus que la hausse de la population, c'est son vieillissement qui y motiverait le besoin en logements.

A noter que les dynamiques observées sur le prix des terrains à bâtir sont assez différenciées sur le territoire littoral : les prix moyens des terrains achetés sont particulièrement élevés au nord de l'espace littoral, alors que la consommation foncière pour l'habitat est relativement élevée au sud de l'espace.

## Près de 60% des ménages concentrés dans les pôles de l'ossature régionale

60% des ménages sont concentrés dans les pôles de l'ossature régionale (un ratio très proche de la moyenne régionale), cette part est même légèrement plus importante dans les intercommunalités du coeur du littoral. En lien avec la règle du SRADDET relative à la production et à l'offre de logements, maintenir cette proportion dans le développement résidentiel contribuerait à remplir l'objectif régional d'un développement équilibré en cohérence avec l'ossature régionale.

## Différentes tensions sur les marchés locaux

Le parc de logement du coeur du littoral est marqué par une part importante de résidences secondaires : celles-ci représentent plus de 14 % du parc de logements de l'espace coeur du littoral contre 3,6 % en moyenne régionale ; cette part dépasse les 20 % dans des communes côtières du coeur du littoral. La spécialisation de certaines communes a des effets sur l'offre en logement par la segmentation des marchés locaux qu'elle induit. La coexistence de marchés distincts peut alors être un facteur significatif de tensions des marchés immobiliers.

L'espace littoral connaît en revanche une vacance moindre avec 7,1 % de logements vacants contre 7,8 % en Hauts-de-France.

Autre aspect des tensions observées sur les marchés locaux, le taux d'effort des allocataires du parc privé est relativement élevé dans le Berckois : plus de 25 % des ménages du parc privé ont des dépenses liées au logement supérieures à 39% de leur revenu. Ce seuil, très élevé pour les familles les plus modestes, marque des situations de vulnérabilité liée à un coût relatif du logement trop onéreux.

## Une pression commerciale différente selon les parties du littoral

aussi le territoire du Ternois connaissent une forte pression commerciale alors que la proportion de commerces vacants y est élevée. De plus, le bassin de consommation peut ne pas justifier a priori un tel développement.

Boulogne-sur-Mer et les EPCI littoraux hors grandes villes connaissent par contre une pression commerciale moindre.

## Les milieux naturels du littoral, un bien commun régional

Face aux multiples pressions, la maîtrise foncière est un pilier de la conservation des milieux naturels du littoral qui constituent sans aucun doute un bien commun régional.

Le littoral des Hauts-de-France se démarque par la diversité de ses paysages, véritables fenêtres sur des milieux naturels subissant de nombreuses pressions et source de conflits entre les différents usagers. La façade maritime est caractérisée par environ 443 350 ha de territoires protégés (mer et littoral), dont 7 990 ha protégés sur 39 sites acquis par le Conservatoire du littoral. La Côte d'Opale se caractérise par son site emblématique des deux caps classés aux « Grands Sites de France » : le Cap Blanc-Nez et le Cap Gris-Nez, intégrés au Parc Naturel Régional (PNR) des Caps et Marais d'Opale, rare parc littoral de France. Classée au patrimoine mondial de l'Unesco, la baie de Somme représente un vaste espace naturel préservé, haut lieu de l'ornithologie, où des milliers d'oiseaux migrateurs viennent chaque année faire une halte.

Cette richesse des milieux naturels se traduit également par deux Parcs Naturels Régionaux : celui des Caps et Marais d'Opale, d'une superficie de 136 500 ha, ainsi que celui de la Baie de Somme – Picardie Maritime, d'une superficie équivalente. Ce dernier est à l'interface du Parc naturel marin des estuaires picards et de la mer d'Opale, qui intègre la réserve naturelle nationale de la baie de Somme. Cette dernière couvre environ 3 000 ha essentiellement en zone maritime entre la Pointe du Hourdel et la pointe de Saint Quentin-en-Tourmont jusqu'à l'embouchure de la Maye (petit fleuve côtier au nord de la baie de Somme), complétée dans sa partie terrestre par le Parc du Marquenterre.

Enfin, une autre richesse du littoral tient au fait qu'il est survolé deux fois par an par une multitude d'oiseaux en migration, de plus de 400 espèces différentes : oies, grues, passereaux... Certains font une halte sur la côte, notamment sur les zones humides et les zones de cultures arrière-littorales, qui jouent alors un rôle essentiel.

## UN SYSTÈME LITTORAL ENTRE LES VILLES PORTUAIRES DE LA PARTIE NORD, ÉGALEMENT RACCORDÉ AUX DYNAMIQUES DE MOBILITÉS DE LA MÉTROPOLE RÉGIONALE

### Un littoral longtemps centré sur ses bassins de vie mais une ouverture qui s'est renforcée

La compréhension des mobilités dans l'espace littoral mérite de s'attarder sur quelques points de repère historiques. Jusqu'à la fin des années 1980, l'espace littoral était plutôt une juxtaposition de territoires bien identifiés. Les bassins d'emplois et de vie quotidienne étaient cloisonnés et centrés sur eux-mêmes, sur leurs activités portuaires, industrielles, ou encore hospitalière, avec un impact sur la psychologie collective. Le relief pouvait parfois ajouter à ce cloisonnement (c'était le cas pour la boutonnière du Boulonnais), et il en était de même pour les possibilités de communication terrestre, en l'absence de voies ferrées électrifiées hormis la ligne Lille-Dunkerque. Boulogne-sur-Mer et le sud du littoral du Pas-de-Calais regardaient plus facilement vers Amiens que vers Lille en raison d'une liaison ferroviaire plus facile vers le sud. La réalisation du Tunnel sous la Manche (mis en service en 1994) et les différentes décisions d'aménagement du territoire qui ont accompagné ou suivi ce projet ont sensiblement modifié la donne : réalisation de l'autoroute A 16 permettant une meilleure liaison vers l'Île-de-France mais également vers la Normandie et la Bretagne, achèvement de l'autoroute A 26; réalisation de la ligne à grande vitesse Paris-Bruxelles-Londres passant par le Tunnel ; électrification de la ligne ferroviaire entre Dunkerque et Calais, et de la ligne entre Calais et Rang-du-Fliers ; création de l'Université du Littoral Côte d'Opale sur quatre pôles (Dunkerque ; Calais ; Boulogne-sur-Mer ; St-Omer) ; mise en service des liaisons TER-GV entre Lille et les villes du littoral dans la partie électrifiée...

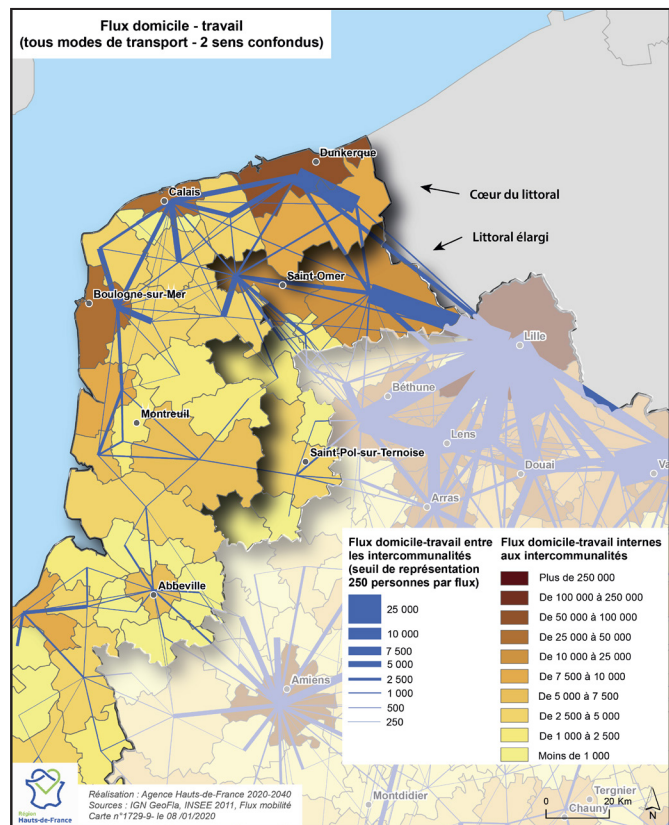
Les dessertes ferroviaires entre les villes du littoral et Paris ont changé de tropisme : il devenait en effet plus rapide de passer par Lille que par Amiens. Des jeunes se sont mis à envisager de faire des études alors que la barrière financière ou psychologique constituait un obstacle important. De même, aller travailler dans un autre bassin que celui de sa résidence est devenu plus facile. Cependant, la non-électrification de la ligne Amiens-Rang-du-Fliers continue à ce jour de créer une rupture dans les possibilités de mobilités au sein du territoire littoral de la nouvelle région. Ces différents éléments doivent aussi être considérés au regard de l'évolution du tissu économique et de l'emploi dans les différentes parties du littoral. Si Calais a pu profiter de l'effet du tunnel, Boulogne-sur-Mer, Dunkerque et Saint-Omer ont été affectées par la disparition ou la réduction d'activité d'industries qui comptaient beaucoup dans le paysage économique littoral, ou encore du trafic transmanche concernant Boulogne. Ces disparitions qui ont fragilisé le territoire et la population ont mis en exergue les difficultés de mobilité pour les personnes en reconstruction professionnelle. Les mobilités propres au littoral et en lien avec les espaces voisins résultent donc en partie des transformations du territoire au cours de ces dernières décennies. Elles sont donc à considérer en tenant compte des caractéristiques socio-économiques de cet espace.

### Un système littoral en consolidation dans la partie nord, connecté également à la métropole lilloise

Un système littoral semble s'être consolidé entre les villes de la partie nord, depuis Berck-Montreuil jusqu'à Dunkerque. Il se raccorde aux dynamiques de mobilité liées à la métropole lilloise, qui se traduisent visuellement par d'importants développements de la périurbanisation, en Flandre-Lys ou dans l'arrière-pays dunkerquois. L'effet du TER GV se traduit également par des flux non négligeables. Hazebrouck semble en très forte dépendance de Lille. Saint-Omer joue un rôle relais dans ces flux, que ce soit au sein de l'espace littoral ou dans les liens avec la métropole lilloise.

Dans la partie sud du littoral, les polarités de flux semblent centrées sur Abbeville et Amiens. Rang-du-Fliers polarise un des flux venant de Boulogne-Etaples, Abbeville, mais aussi des territoires des Sept-Vallées.

En lien avec ce qui a été dit précédemment, les mobilités constatées sur le territoire littoral sont également conditionnées par le relief et le rôle des vallées dans l'Artois.



### Des espaces de mobilité aux dimensions variables

L'observation de ces flux doit être croisée avec la caractérisation des pôles d'emploi et de leurs interrelations. Au sud, les interrelations sont peu développées, traduisant une moins grande diffusion sur le territoire mais aussi une importance locale non négligeable. On peut toutefois noter l'influence d'Eu dans le cadre d'un bassin d'emploi qui concerne deux régions.

Berck étend son influence vers Montreuil et les Sept-Vallées. Boulogne-sur-Mer semble limiter la sienne à la boutonnière du Boulonnais, mais les liens avec Calais ne sont pas négligeables.

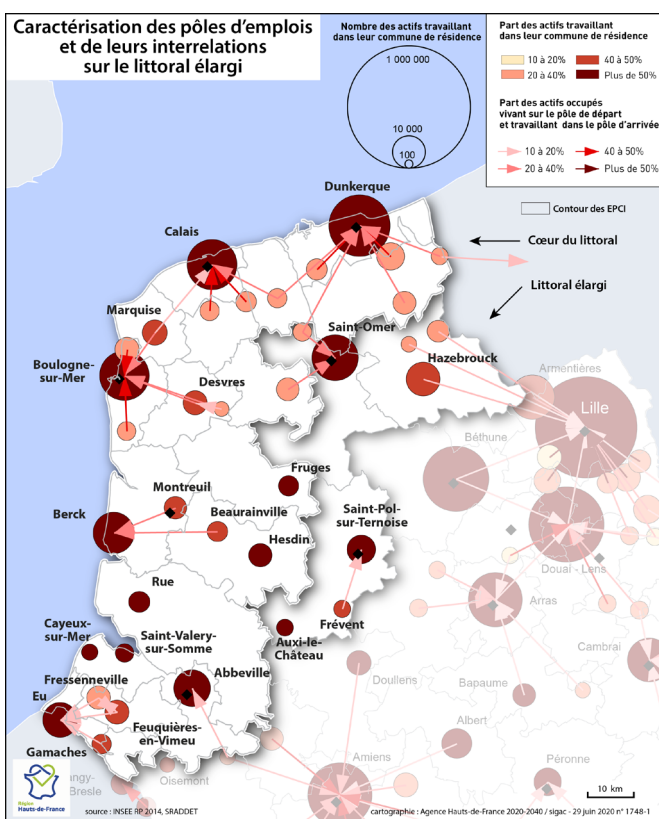


En lien avec les éléments de compréhension historique évoqués précédemment, il est à noter que Calais et Dunkerque n'ont pas d'interrelations, Audruicq semblant jouer un rôle de relais entre ces deux pôles. Dunkerque semble être le pôle qui capte le plus de main d'œuvre venant des territoires voisins. Une autre caractéristique est la polarité exercée par les territoires belges, certes modeste mais à prendre en considération à l'avenir compte-tenu d'une part des différentiels en termes de taux de chômage (très faible sur le versant flamand) et de démographie (beaucoup plus jeune côté français).

L'analyse des moyens de transports utilisés dans les déplacements domicile-travail au sein de l'espace littoral fait ressortir que les trois quarts sont représentés par les voitures ou camions, particulièrement nombreux sur l'autoroute A16. Cela interpelle les politiques de desserte du territoire par les transports en commun, mais aussi l'urbanisme compte-tenu de la périurbanisation, et par conséquent les différentes articulations entre travail, accès aux services et vie personnelle.

notamment dans la partie Sud. Ces arrière-pays sont marqués par le relief (Haut-Artois ; Sept-Vallées...), par une moins grande présence de population et de services. Le croisement avec d'autres aspects qui déterminent les mobilités ferait ressortir le vieillissement de la population des arrières-littoraux ou un niveau de pauvreté plus important que sur la bande littorale. La non possession d'un véhicule pose problème et l'état même de l'infrastructure ferroviaire (ligne Arras-Etaples actuellement fermée pour travaux de réfection) ne facilite pas les mobilités vers des équipements moins courants. Bien que peu éloignés des villes côtières, les territoires arrières-littoraux de la partie sud se retrouvent, en termes d'accessibilité à des équipements courants dans une situation comparable à celle de territoires beaucoup plus éloignés de centres importants, comme la Thiérache. Si l'on comparait cette cartographie avec celle des indices de développement humain, on trouverait une similitude entre ces deux territoires dans le cumul de difficultés, la difficulté de mobilité physique pouvant se doubler d'une difficulté psychologique et pouvant aussi générer une précarité énergétique liée aux déplacements automobiles.

Dans la partie nord du littoral élargi, les contrastes entre bande littorale et arrière-pays sont nettement moins importants. Le relief beaucoup moins marqué, les densités de population et le maillage en pôles intermédiaires et de proximité constituent probablement des facteurs d'explication aux temps d'accès moins importants aux équipements courants. Croisés avec des considérants sociaux, ces indicateurs aident à caractériser Flandre-Lys et arrière-pays dunkerquois comme des territoires où la péri-urbanisation se caractérise par une possession plus importante de véhicule automobile.



## Une infrastructure et des usages numériques face au défi des territoires ruraux de l'espace littoral

L'infrastructure et les usages numériques jouent un rôle de plus en plus important dans la vie économique et sociale. Le déploiement du très haut débit devrait être achevé sur l'ensemble du territoire régional à l'horizon 2025 grâce au financement par les collectivités de l'équipement des zones non couvertes par les opérateurs privés.

A l'échelle du littoral élargi, on peut noter de fortes disparités. Dans la partie nord, Dunkerque, Calais et Boulogne sont relativement bien raccordables mais leurs arrière-pays le sont moins, Flandre-Lys apparaissant nettement en retrait.

Dans la partie sud du littoral, la situation est très contrastée, avec au nord de la Somme des territoires très peu raccordables alors que les territoires allant de la Bresle-Vimeu à Abbeville semblent en meilleure position, semblant refléter l'importance du tissu d'entreprises en milieu rural. Le croisement entre ces éléments et les caractéristiques sociales du territoire littoral illustre les enjeux de disparités territoriales et sociales liées aux usages numériques.

## Une problématique des temps d'accès qui peut révéler de profondes disparités au sein de l'espace littoral

Une autre manière d'observer les mobilités est le temps d'accès aux équipements et aux services courants. Ces derniers sont regroupés dans un panier mis au point par l'INSEE, l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France et le commissariat Général à l'égalité des territoires. Ce panier comporte 22 équipements et services répondant aux besoins quotidiens des habitants. L'INSEE a mené une étude parue en 2016<sup>3</sup>, dont la cartographie met en évidence un contraste entre territoires à proximité de la mer et arrière-pays,

## UN ESPACE MARQUÉ PAR D'IMPORTANTES INÉGALITÉS SOCIALES

### Un indice de développement humain faible dans les pôles urbains et dans les territoires ruraux isolés

<sup>3</sup> « Temps d'accès aux services : la densité de population avantage la région Nord-Pas de Calais-Picardie – Insee Analyses Nord-Pas de Calais – Picardie – N°1 – Janvier 2016

Si la région Hauts-de-France affiche globalement le niveau de développement humain le plus faible des régions de France métropolitaine, les contrastes sont importants à l'échelle infra-régionale. La déclinaison communale de l'indicateur de développement humain (IDH-4) permet de mesurer ces contrastes à l'échelle des territoires.

De fortes disparités en matière de développement humain existent particulièrement au sein de cet espace littoral élargi. L'IDH-4 apparait nettement inférieur à la moyenne régionale dans les pôles urbains du littoral comme Calais et Boulogne-sur-Mer. Dans le nord de cet espace, Grande-Synthe se caractérise également par un IDH parmi les plus faibles de la région.

Ces pôles cumulent ainsi les vulnérabilités au regard des trois dimensions de l'indicateur de développement humain avec un faible niveau de revenu disponible médian, une proportion plus élevée de non-diplômés et une surmortalité tout âge nettement plus élevée que la moyenne régionale.

En dehors de ces pôles urbains, des territoires ruraux isolés connaissent également un indice de développement humain très en retrait, la totalité des communes des 7 Vallées ou le sud du Ternois cumulent ces vulnérabilités sociales, rendant encore plus sensibles les enjeux d'aménagement et d'accès à l'emploi. A contrario, les couronnes de Calais, Boulogne et Abbeville et une partie de la Flandre intérieure constituent des espaces assez homogènes avec un développement humain en moyenne plus élevé que sur le reste du littoral, dynamique renforcée par les migrations résidentielles récentes.

des femmes. La relative faiblesse des taux d'activité féminins est certainement la conséquence d'une activité économique longtemps tournée vers des métiers traditionnellement masculins. Le développement de l'économie présentielle sur le territoire doit pouvoir permettre d'augmenter l'activité féminine. A contrario, les taux d'activité sont plus élevés en Flandre, dans l'arrière-pays du cœur du littoral, dans le Vimeu et dans la Bresle, le sud du littoral bénéficiant notamment d'un secteur industriel encore puissant.

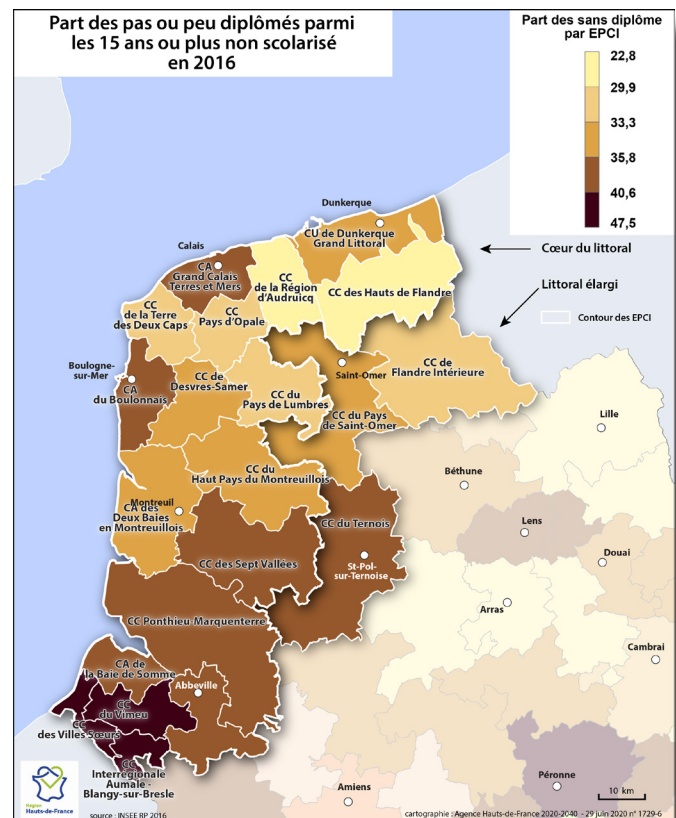
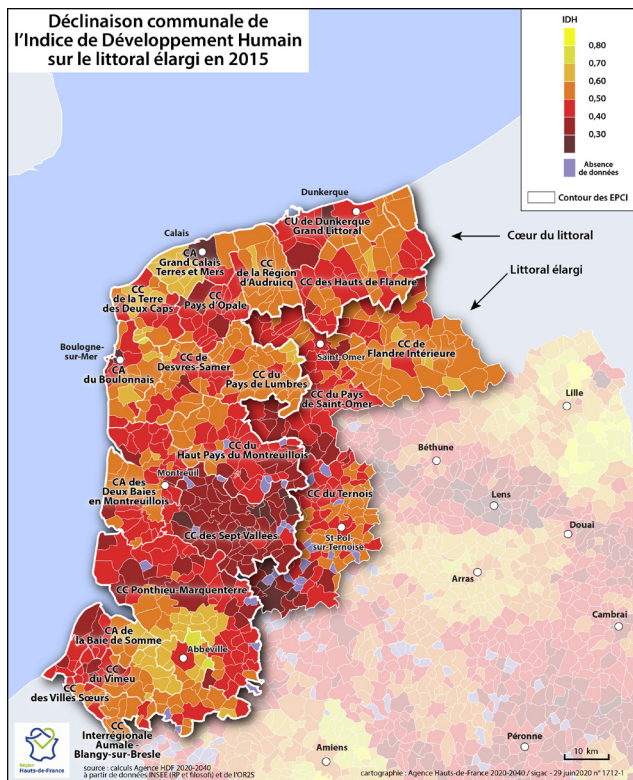
### Une part de personnes sans diplôme qui reste supérieure à la moyenne régionale

La montée en qualification de la population résidente est un enjeu important pour l'espace littoral.

Sur l'ensemble du territoire littoral, la part de personnes sans diplôme diminue depuis 5 ans (environ - 5 points entre 2012 et 2017) mais reste néanmoins supérieure à la moyenne régionale (37,1 % contre 34,5 %). La part des sans diplôme dans la population est légèrement plus élevée dans le cœur du littoral (37,6 %).

Les intercommunalités du sud de l'espace littoral sont caractérisées par des taux de sans diplôme dans la population plus élevés que sur le reste du territoire, ce taux dépassant même les 40% dans le Vimeu. A l'opposé, dans le nord de l'espace littoral, les pas ou peu diplômés représentent moins de 30% de la population des territoires de l'arrière-pays du Dunkerquois et du Calaisis.

Autre caractéristique de l'espace littoral, la part des diplômés de l'enseignement supérieur parmi les 25-34 ans reste assez inférieure à la moyenne régionale (33,5 % contre 38,1 %). Cette part a néanmoins augmenté de 3 points ces 10 dernières années. L'ULCO, bien ancrée dans le territoire régional, doit permettre de poursuivre le rapprochement des villes qui accueillent ses quatre sites (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et Saint-Omer) et ainsi faciliter l'accès de la population aux études supérieures.



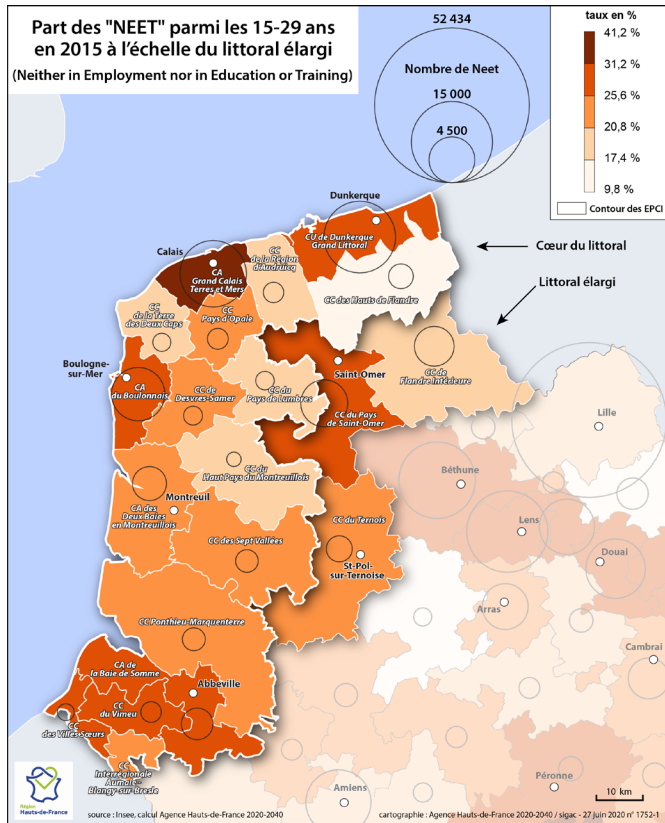
### Des taux d'activité qui impactent le développement humain des territoires

L'une des explications à ces disparités de développement humain réside dans les écarts constatés en termes d'activité. Les grosses agglomérations du littoral sont notamment pénalisées par des taux d'activité en retrait, en particulier celui



## Un espace avec une sur-représentation des jeunes ni en emploi ni en qualification

En lien avec ce déficit de qualification, l'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) apparaît plus accentué que dans le reste de la région : 26,7 % des jeunes de 15 à 29 ans sont ni en emploi ni en formation contre 23,7 % en moyenne régionale. Cette proportion est même de 28 % dans le cœur du littoral. Ces jeunes éloignés du marché du travail sont particulièrement présents dans les agglomérations du littoral avec une part de NEETS « Neither in Employment nor in Education or Training » particulièrement élevée dans le Calaisis.



## Des territoires à enjeux sanitaires

Comme dans le reste de la région, les enjeux sanitaires apparaissent aussi prégnants sur le littoral avec une surmortalité prématurée (survenant à 65 ans) supérieure de 45 % à la moyenne nationale dans les grandes intercommunalités du nord de l'espace (CU Dunkerque Grand Littoral, CA Grand Calais Terres et Mers, CA du Boulonnais) et dans la Communauté de Communes des 7 Vallées.

L'analyse de l'offre de soins présente sur le territoire, à la fois en termes de présence de médecins généralistes et d'accès aux services des hôpitaux, met en évidence des enjeux spécifiques d'accès aux soins dans le Haut Pays du Montreuillois et dans le Ternois : dans ces territoires plus ruraux, la part de la population habitant dans une commune avec un temps d'accès médian à plus de 30 minutes d'un hôpital dépasse les 80%.

## Des revenus faibles dans les villes centres des agglomérations et dans les territoires ruraux isolés

L'analyse des revenus disponibles par unité de consommation illustre d'importantes disparités en matière de niveau de vie sur le littoral élargi. Les revenus sont assez élevés dans les

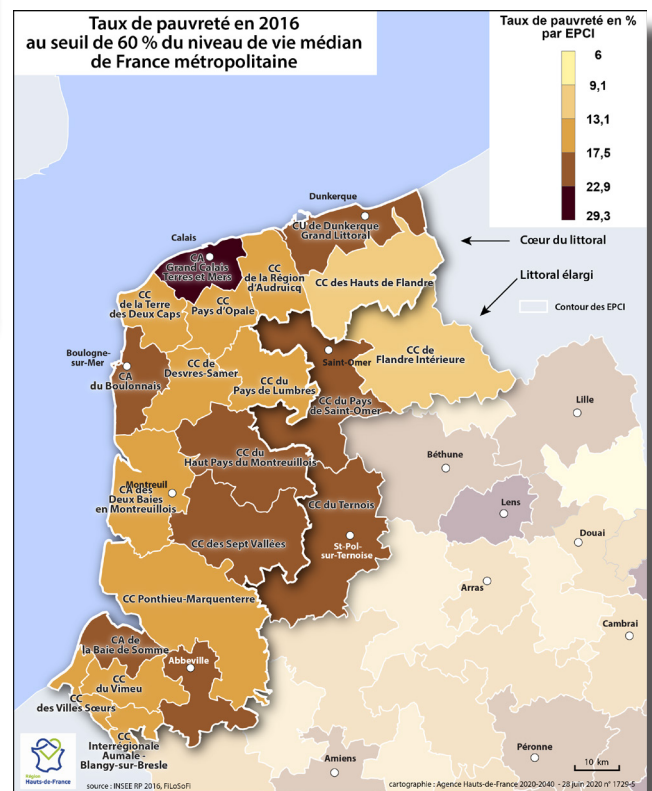
territoires périurbains des agglomérations du littoral (CU de Dunkerque ou CA du Boulonnais) ou en Hauts de Flandre avec un revenu disponible médian par unité de consommation dépassant les 25 000 €. A l'inverse, les niveaux de revenus sont particulièrement faibles dans les villes centres des agglomérations et dans des territoires ruraux isolés comme le Ternois ou les 7 Vallées.

En lien avec la faiblesse des niveaux de vie, la part des revenus redistribués (allocations chômage, prestations et minima sociaux) est plus élevée qu'en moyenne régionale dans les agglomérations de Dunkerque, Boulogne-sur-Mer et Calais.

Conséquence de ces revenus plus faibles, la pauvreté touche en particulier les agglomérations du littoral avec notamment un taux de pauvreté particulièrement marqué dans le Calaisis, un habitant sur 4 vivant sous le seuil de pauvreté (défini à 60% du revenu médian disponible).

Sur l'ensemble de l'espace littoral élargi, le taux de pauvreté est supérieur à la moyenne régionale pour 8 intercommunalités : CA du Calaisis, CA du Boulonnais, CC du Haut Pays du Montreuillois, CC du Ternois, CA de la Baie de la Somme, CC des Sept Vallées, CU de Dunkerque, CA de St-Omer.

Les intercommunalités des Flandres sont par contre nettement moins touchées par les phénomènes de pauvreté avec des taux très inférieurs à la moyenne nationale (11,2% pour la CC de Flandre intérieure, 11,4% pour les Hauts-de-Flandre contre 14,7 % en moyenne nationale).

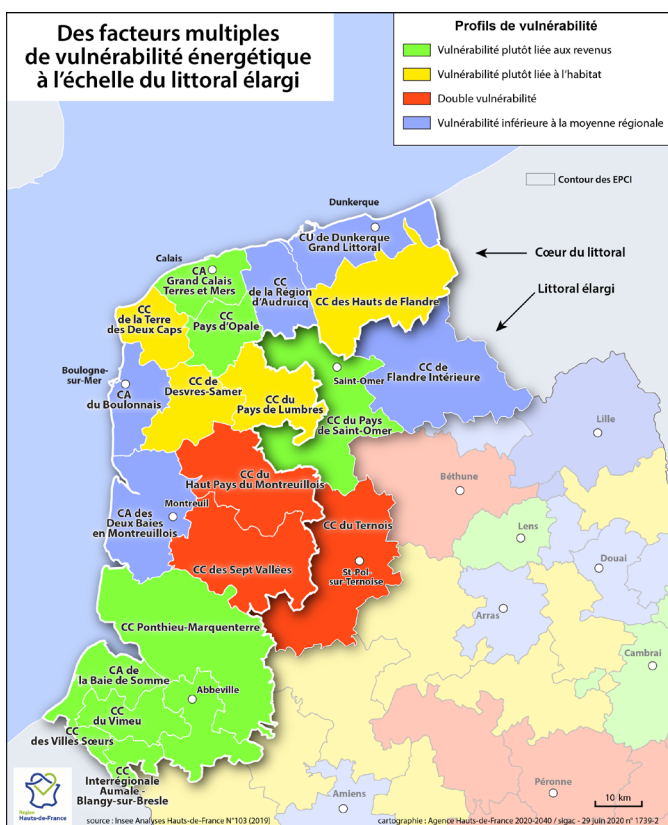


## Des dépenses énergétiques qui fragilisent les populations de certains territoires du littoral

Autre enjeu de fragilité sociale, la vulnérabilité énergétique touche différemment les territoires de l'espace littoral. Un ménage peut être considéré en situation de vulnérabilité



énergétique si son taux d'effort énergétique (part des dépenses en énergie dans le revenu du ménage) est supérieur au double de la médiane du taux observé en France métropolitaine (8,2 %). On peut observer différents types de vulnérabilité énergétique sur le littoral. Dans les zones urbaines comme Dunkerque ou Boulogne-sur-Mer, si la vulnérabilité est en proportion moins présente, elle touche un volume important de ménages. Les ménages ayant de faibles revenus sont les premiers concernés, alors même que leur logement est souvent moins coûteux à chauffer en raison de leur petite taille. Hors des espaces urbains comme dans le Pays de Lumbres ou Desvres-Samer, la vulnérabilité est liée à des logements plus grands, plus anciens et donc plus énergivores. Certains territoires situés dans le Montreuillois et le Ternois cumulent précarité monétaire et dépenses énergétiques importantes.



à une période normale. Il s'agit notamment de la restauration, l'hébergement, le commerce non alimentaire ou encore la construction.

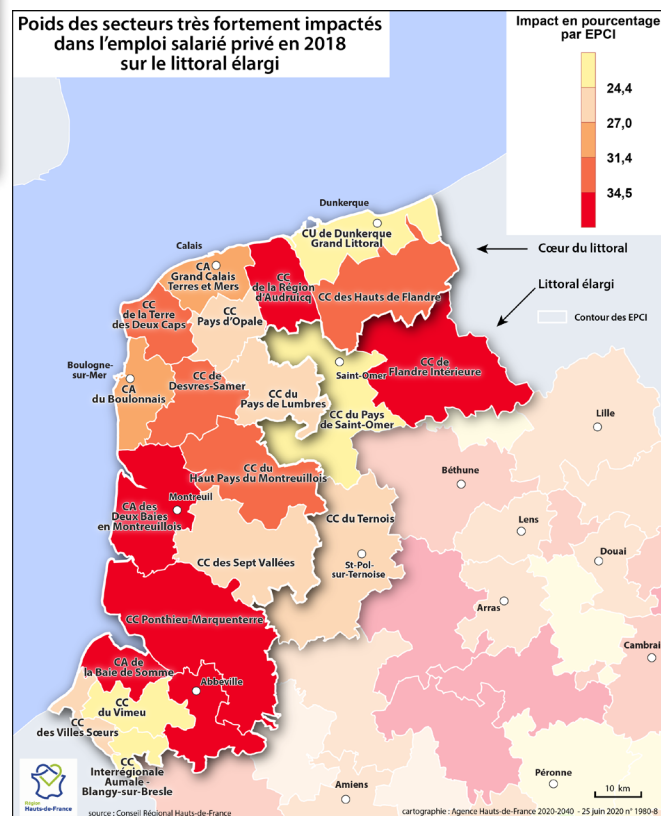
L'impact de la crise sanitaire est variable selon les territoires de la région et dépend de leur structure sectorielle. L'espace littoral élargi est légèrement moins touché que la moyenne régionale : le poids des secteurs très fortement impactés dans l'emploi salarié privé est de 28,5% contre 29,3% en Hauts-de-France.

Cette moyenne cache cependant de fortes disparités : les territoires les plus concernés sont ceux où le tourisme est le plus développé. Les difficultés de Nausicaa suite au confinement symbolisent les difficultés du secteur du tourisme.

Dans le Montreuillois et le Marquenterre, les secteurs les plus fortement impactés représentent plus de deux salariés sur 5. Cela s'explique notamment par la forte présence de l'hébergement-restauration. Le poids des secteurs très fortement touchés est également particulièrement important en Flandre Intérieure (35 %), ce territoire ayant une part d'emplois salariés assez importante dans des activités de services fortement touchées par la crise.

Pour 7 intercommunalités de l'espace littoral élargi, au moins un tiers des salariés travaillent dans un secteur très fortement impacté par la crise.

A l'inverse, dans le Dunkerquois, l'Audomarois et le Vimeu, les activités les plus touchées sont sous-représentées : les parts de salariés travaillant dans un secteur très fortement impacté y sont inférieures à 20 % : dans ces intercommunalités, le poids du commerce non alimentaire, de l'hébergement-restauration ou encore de la construction y est souvent plus faibles qu'en moyenne régionale. Mais ces impacts à court terme ne doivent pas masquer la possibilité d'impacts potentiellement plus importants à moyen terme, comme pour le Dunkerquois dont l'activité est fortement dépendante de l'économie internationale.



## DES ENJEUX DE RÉSILIENCE POUR L'ESPACE LITTORAL

### Près de 3 emplois sur 10 dans des secteurs très fortement impactés par la crise sanitaire

La covid-19 et, plus particulièrement, le confinement ont créé un choc d'activité, qui se ressent plus ou moins fortement selon les secteurs. En mai 2020, 96% des entreprises régionales déclaraient être impactées sur leur activité avec un recul moyen du chiffre d'affaires estimé à 51% entre janvier et mai, selon l'enquête réalisée par la CCI Hauts-de-France. Ce chiffre est même estimé à 56 % dans les entreprises du littoral régional.

Les secteurs économiques connaissent des ralentissements économiques d'ampleur variable. Le trafic transmanche, en comparant Avril 2020 à Avril 2019, a chuté de plus de 90 % pour les voyageurs et d'un bon tiers pour les marchandises.

Dans les secteurs très fortement impactés par la crise sanitaire, l'activité est réduite de plus de deux tiers par rapport

Le confinement sanitaire a impacté particulièrement les conditions de vie. Sur le littoral, les villes-centres des agglomérations et les territoires ruraux isolés concentrent les populations avec les revenus les plus faibles pour qui le confinement a été le plus difficile à vivre : elles ont été davantage touchées par le chômage partiel, les arrêts de travail et les fins de contrat, et le télétravail a été beaucoup moins accessible pour elles.

Les personnes seules, pour qui le confinement a été le plus difficile à vivre en raison de l'isolement (effet sur le moral, la santé, difficultés à réaliser les tâches de la vie quotidienne,...) sont également sur-représentées dans les agglomérations du littoral.

### La pandémie covid 19 : au-delà des difficultés qu'elle a générées, une opportunité pour rebondir ?

De façon plus systémique, la crise sanitaire devrait réveiller les prises de consciences sur la probabilité d'autres situations dramatiques dans les décennies à venir. A l'échelle planétaire, certains processus à l'oeuvre sont de mieux en mieux compris dans leurs interactions et dans leurs impacts territoriaux : réchauffement climatique avec tous ses corollaires, épuisement des ressources, destruction de la biodiversité, bouleversement des équilibres écologiques, pollutions diffuses et silencieuses... Ces processus, qui accentuent des fractures sociales et territoriales, amènent à ré-interroger les relations entre les individus, les catégories sociales, les générations actuelles et à venir, mais aussi les modes de développement ainsi que les relations entre l'Homme et la nature.

Il s'agit aujourd'hui de rebondir et de profiter de cette remise en question pour développer à toutes les échelles une résilience à partir de laquelle les territoires pourraient trouver leur place au sein d'un système local interconnecté à un système global. A la fois impactés mais aussi acteurs de ces processus, les territoires sont des maillons essentiels dans la mise en oeuvre de nouveaux équilibres dans un cadre systémique. Ce sont autant d'opportunités en matière d'innovation, de gouvernance et de démocratie : elles peuvent se traduire dans de nouvelles formes de travail, dans le renforcement des liens sociaux, dans la manière de considérer des biens communs et d'en identifier leurs usages. Il s'agira de développer des actions basées sur la robustesse du territoire, sur l'autosuffisance, sur l'échange et sur la capacité à travailler ensemble.

L'espace littoral des Hauts-de-France est aux premières loges des évolutions du commerce international maritime, du climat, des futurs rapports entre l'Union Européenne et le Royaume-Uni, ainsi que des phénomènes migratoires aux portes de l'Europe. La diversité qui le caractérise en termes humains, d'activités économiques, de paysages, de caractéristiques du trait de côte ou encore d'occupation du sol peut constituer un atout en termes de capacité de rebond mais aussi d'anticipation de crises systémiques futures. Ainsi, la recherche d'un développement plus respectueux des équilibres économiques, sociaux et environnementaux, affichée comme un des objectifs du SRADDET des Hauts-de-France, peut constituer une opportunité de développer, entre la façade littorale et ses arrière-pays, des complémentarités et des solidarités gagnant-gagnant. Trois exemples peuvent l'illustrer :

- ❑ un développement touristique plus partagé et complémentaire, cela veut dire à la fois des territoires intermédiaires entre la mer et le coeur de la région qui jouent un rôle-relais en termes d'hébergement, de découverte, de loisirs... et des communes littorales moins congestionnées lors des pics de fréquentation. Cela veut dire aussi des amplitudes journalières et saisonnières plus diversifiées.
- ❑ un littoral mieux à même d'atténuer, de s'adapter et d'anticiper les impacts du changement climatique, c'est aussi l'affaire de toute la région lorsqu'il s'agit d'aborder à différentes échelles la gestion des eaux, les développements urbanistiques futurs, les flux de transports de marchandises et de mobilité des personnes.
- ❑ enfin, un littoral plus résilient d'un point de vue économique, c'est peut-être aussi le résultat de la capacité à mieux mobiliser l'ensemble de la région à inscrire son développement en lien avec la mer, le Canal Seine-Nord Europe entrant dans une telle approche.

La manière de considérer la résilience de l'espace littoral peut être un test pour la capacité du territoire des Hauts-de-France à renforcer la sienne.

Rédacteurs | Yves Despeyroux | yves.despeyroux@hautsdefrance.fr  
| Benoît Guinamard | benoit.guinamard@hautsdefrance.fr  
| Grégory Marlier | gregory.marlier@hautsdefrance.fr

(Agence Hauts-de-France 2020-2040) - Service Observatoire et Prospective

Coordinatrice de publication | Sylvie Delbart | sylvie.delbart@hautsdefrance.fr  
(Agence Hauts-de-France 2020-2040)

Retrouvons-nous sur



<https://2040.hautsdefrance.fr/>

