Document generated on 07/17/2025 8:12 p.m.

[VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement

Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières

Marie-Claude Tabar-Nouval

Number 8, Special, October 2010

Gestion intégrée des zones côtières : risques et responsabilités

URI: https://id.erudit.org/iderudit/045537ar

See table of contents

Publisher(s)

Éditions en environnement VertigO
Université du Québec à Montréal

ISSN

1492-8442 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Tabar-Nouval, M.-C. (2010). Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières. *[VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement*, (8).

Article abstract

Pour les familiers des questions maritimes et littorales, il existe une évidence au moins théorique, seule l'approche « gestion intégrée », la GIZC (gestion intégrée des zones côtières) peut aider à stopper la dégradation du milieu marin. La GIZC est une méthode et un état d'esprit caractérisé par la volonté de deux mondes de culture administrative, scientifique ou professionnelle différente (les « maritimes » et les « terriens ») de travailler ensemble, par nécessité et par soucis d'efficacité, au-delà des clivages et conflits d'usages qui les opposent traditionnellement. Ce n'est ni une règle écrite, ni une procédure. La réalité et le quotidien tendraient plutôt à montrer que « plus on en parle, moins on en fait ». Il existe même un véritable risque de voir la GIZC devenir un effet de langage obligatoire lorsqu'on parle de la mer et du littoral, comme le mot « environnement » en son temps ou celui de développement durable aujourd'hui. La notion de « gestion intégrée » n'est pas nouvelle, elle est née à la conférence mondiale de Rio de 1992 (Conférence des Nations unies pour l'environnement et le développement), elle a été élargie en 1996 au Sommet mondial des Villes, Habitat II à Istanbul, puis confirmée au sommet mondial du développement durable à Johannesburg en 2002. La recommandation du Conseil européen du 30 mai 2002 relative à la mise en oeuvre d'une stratégie de gestion intégrée des zones côtières en Europe (GIZC ou ICZM) en précisait le sens pour les Etats Membres.

Tous droits réservés © Université du Québec à Montréal et Éditions en environnement VertigO, 2010

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE DES VILLES COTIERES, RISQUES ET GESTION INTEGREE DES ZONES COTIERES

Marie-Claude Tabar-Nouval

Architecte urbaniste, Expert GIZC auprès de la Commission Européenne Ancien chef de la division « Planification et risques urbains » de la Délégation aux risques majeurs (DRM) du Ministère de l'environnement. Ancien chef de projet « gestion intégrée de la mer et du littoral » au Ministère de l'écologie et du développement durable. 16 villa Bellevue, 75019 Paris, France, Courriel : tabar-nouval.marieclaude@neuf.fr

Résumé : Pour les familiers des questions maritimes et littorales, il existe une évidence au moins théorique, seule l'approche « gestion intégrée », la GIZC (gestion intégrée des zones côtières) peut aider à stopper la dégradation du milieu marin. La GIZC est une méthode et un état d'esprit caractérisé par la volonté de deux mondes de culture administrative, scientifique ou professionnelle différente (les « maritimes » et les « terriens ») de travailler ensemble, par nécessité et par soucis d'efficacité, au-delà des clivages et conflits d'usages qui les opposent traditionnellement. Ce n'est ni une règle écrite, ni une procédure. La réalité et le quotidien tendraient plutôt à montrer que « plus on en parle, moins on en fait ». Il existe même un véritable risque de voir la GIZC devenir un effet de langage obligatoire lorsqu'on parle de la mer et du littoral, comme le mot « environnement » en son temps ou celui de développement durable aujourd'hui. La notion de « gestion intégrée » n'est pas nouvelle, elle est née à la conférence mondiale de Rio de 1992 (Conférence des Nations unies pour l'environnement et le développement), elle a été élargie en 1996 au Sommet mondial des Villes, Habitat II à Istanbul, puis confirmée au sommet mondial du développement durable à Johannesburg en 2002. La recommandation du Conseil européen du 30 mai 2002 relative à la mise en oeuvre d'une stratégie de gestion intégrée des zones côtières en Europe (GIZC ou ICZM) en précisait le sens pour les Etats Membres.
Mots-Clés : risques, gestion intégrée, zones côtières, dégradation, stratégies, villes, GIZC

Tout au long de ma pratique d'urbaniste au service de l'Etat qui a durée plus de trente années, je me suis intéressée aux conditions d'urbanisation dans des zones particulièrement vulnérables. Je me suis interrogée à la Délégation aux risques majeurs (DRM) sur les limites admissibles pour aménager les zones exposées aux risques naturels ; comme expert de la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) j'ai été confrontée aux conditions d'urbanisation des zones côtières ; parallèlement, au cours des discussions internationales préparatoires à la Conférence d'Istanbul, Habitat II, j'ai été conduite à réfléchir sur les conditions d'urbanisation qui pourraient permettre un développement urbain qui soit durable.

Référence électronique

Marie-Claude Tabar-Nouval, 2010. « Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières (GIZC)», VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement, Hors-Série 8. [En ligne], URL : http://vertigo.revues.org/10244

Au fil de ces années de pratique, il s'est avéré que chacun des domaines concernés était habité par des spécialistes et scientifiques de haut niveau (spécialistes des risques naturels, environnementalistes, spécialistes de la biodiversité marine ou professionnels de la mer) qui restaient souvent dans leur tour d'ivoire et qui éprouvaient de grandes difficultés à communiquer avec les aménageurs du territoires et les décideurs locaux.

Cette expérience professionnelle a renforcée ma conviction selon laquelle seule une approche globale et intégrée peut permettre de résoudre techniquement les problèmes posés et que seule la volonté politique peut rendre applicables les solutions. Dans le domaine des risques, seul l'Etat, porteur de l'intérêt général, peut se poser en médiateur et imposer les règles d'inconstructibilité nécessaires à la protection des populations.

Pourquoi dans ces conditions, n'existe-t-il aucune relation visible entre GIZC et développement urbain durable ?

Pourquoi, même si depuis quelques années, la mer s'est rapprochée de la terre, les scientifiques de l'environnement marin les plus brillants et les aménageurs urbains les plus réputés n'ont-ils pas encore réussi à avoir une véritable vision commune et globale d'un seul territoire englobant le littoral terrestre et le littoral marin ? Pourquoi ne pratique t on pas véritablement l'inter-sectorialité entre le monde maritime et le monde terrestre ?

L'avenir est pourtant à l'optimiste et on peut espérer dans les années à venir que soit mise en place une véritable gestion intégrée de la mer et du littoral, car une nouvelle période est entrain de s'ouvrir. On assiste à un changement d'état d'esprit des décideurs dû en grande partie à la règlementation imposée par les Directives européennes et qui obligent les pays membres à prendre plus nettement la mer en considération. La Directive Cadre sur l'eau oblige à reconnaitre la responsabilité des activités telluriques humaines dans la qualité des eaux de mer et la Directive Stratégie Marine impose de définir des zones stratégiques d'intervention cohérentes.

En France, le changement s'est opéré également grâce au COMOP 12 du Grenelle de l'environnement consacré à « la gestion intégrée de la mer et du littoral » et qui a su éveiller l'intérêt du public, des décideurs et des professionnels et d'où sont issues les lois Grenelle I et II. Le Grenelle de la mer a contribué à poursuivre les changements.

Le changement d'état d'esprit est aussi à mettre au compte des scientifiques - en particulier grâce aux polémiques autour du GIECT- qui ont rendu plus accessibles les données sur le changement climatique pour le grand public et les décideurs. Ils ont mis en évidence la réalité du phénomène et de ses conséquences sur l'augmentation probable du niveau de la mer et la réduction de l'occurrence des phénomènes marins extrêmes tels que les tempêtes catastrophiques, les cyclones ou les tsunamis.

Ainsi, les questions d'autorisation de construire et d'adaptation de l'urbanisation aux divers risques marins le long des côtes est devenue cruciale. Aujourd'hui on est seulement au niveau d'une prise de conscience, on ne se préoccupe pas encore suffisamment des conséquences à plus long terme du phénomène tant la fascination du temps présent est grande pour les décideurs politiques qu'ils s'appellent élus ou Etat.

Le littoral

Lieu de rencontre entre la terre et la mer, est un espace géographique aux contours indéfinis. Quelque soit la diversité de ses paysages, c'est une zone vulnérable en perpétuelle évolution qui se modifie selon les caprices de la nature (érosion, changement climatique) ou du fait des activités humaines.

Comme tout lieu d'intense activité humaine il représente une zone de grand enjeu économique. Aujourd'hui, les villes côtières et les secteurs littoraux urbanisés sont les lieux de vie et d'échanges économiques avec la mer les plus représentatifs.

Les territoires urbanisés du littoral

En France, les territoires urbanisés couvrent en moyenne 22,8 % des terres situées à moins de 250 mètres des côtes et l'urbanisation continue à croître en bord de mer de manière exponentielle. Les villes côtières sont des lieux de concentration de population, c'est pourquoi les phénomènes d'érosion ou d'augmentation du niveau de la mer y représentent un risque majeur.

Mais l'agglomération de population et d'activités humaines font aussi des villes côtières des lieux de concentration de la pollution qui portent atteinte à la santé des hommes et détruit la biodiversité.

L'approche gestion intégrée des zones côtières

Tous ceux qui interviennent à titre professionnel, scientifique ou politique sur le littoral se réclament aujourd'hui de la GIZC. Mais selon qu'ils se situent du côté terre ou du côté mer de la bande littorale, leur discours ou leur centre d'intérêt n'est pas le même.

Pour les premiers, urbanistes et aménageurs du territoire, la gestion intégrée de la ville côtière signifie développer durablement la ville côtière comme n'importe quelle autre ville qui aurait la particularité d'avoir une vue sur la mer. Pour eux la relation avec la mer se résume à sauvegarder à tout prix ce paysage pour y installer des habitants qui auront le privilège d'en bénéficier. Cette privatisation de la vue sur la mer ne peut bien sûr se faire qu'à condition qu'elle ne soit pas polluée par le spectacle d'activités conchylicoles ou autres.

Pour les seconds, professionnels ou scientifiques de la mer, les urbanistes sont vu comme les empêcheurs de sauvegarder ou d'exploiter les richesses marines en rond ! C'est un secteur où les problèmes sont encore traités règlementairement de manière sectorielle, mais qui, depuis le Grenelle de l'environnement, avance très vite en théorie sur la nécessité d'une approche intégrée ! Ils sont accompagnés par les « militants » de la GIZC qui revendiquent une approche éco-systémique. Ceux-ci ignorent plutôt le phénomène urbain ou le pointe comme une menace méconnue.

Gestion intégrée des zones côtières (GIZC) et développement urbain durable, sigles incantatoires dont l'affichage a été rendu obligatoire par la dérive financière et commerciale de ces concepts ?

Qu'elles se construisent du côté terre ou du côté mer, les deux approches GIZC se rejoignent sur la nécessité de mettre en œuvre la méthode globale et intégrée qui a été inventée, rappelons le, à la conférence de Rio en 1984 avec la première définition du développement durable et de ses 3 piliers : l'environnement, l'économique et le social.

Mais là où elles divergent, c'est que chacune limite son approche globale à l'ensemble des phénomènes qui se déroulent à l'intérieur de sa propre frontière ; pour les premiers jusqu'au « bord de la mer », pour les seconds jusqu'au « bord de la terre ». Aucune n'aborde le territoire littoral dans sa globalité complexe qui est composée de sa partie marine et liquide et de sa partie terrestre.

En théorie, la gestion intégrée des zones côtières permet l'aménagement et l'utilisation durables des zones côtières, réalisé à partir d'une connaissance globale des territoires concernés. Elle prend en compte le développement économique et social lié à la présence de la mer, tout en sauvegardant pour les générations futures les équilibres biologiques et écologiques fragiles et les paysages de la zone côtière. Ceci recouvre à peu de choses près la définition générale de la gestion intégrée nécessaire pour un développement urbain durable.

Or, dans les discours qui se recommandent de ces définitions, qu'il s'agisse de l'approche GIZC ou de celle du développement durable on survalorise l'approche environnementale par rapport aux deux autres (économique et sociale). Ceci favorise la confusion entre développement durable et défense de l'environnement. Conséquence, on isole l'environnement et on oublie l'Homme. Pour défendre la biodiversité on fustige toute activité humaine.

Plus gravement peut-être, dans la vraie vie, les décideurs politiques, les industriels qui affichent en toutes occasions leurs volontés de développer durablement la mer et le littoral privilégient de fait la composante économique du développement, c'est-à-dire certains intérêts par rapport à d'autres. Ceci signifie souvent, privilégier la rentabilité à court terme (constructions touristiques, ports de plaisances, industries portuaires polluantes ou tel mode d'exploitation des richesses de la mer). Ceux-là ne tiennent pas compte a priori de l'environnement (biodiversité) et négligent le volet social c'est-à-dire la majorité des êtres humains dans leur vie quotidienne qu'il s'agisse de l'augmentation du coût du logement due à l'industrie touristique ou des atteintes à la santé due à la pollution industrielle de la mer.

Les discussions et résultats négatifs de la Conférence de Copenhague illustrent clairement cette remarque.

On se rend bien compte que la référence au développement durable est devenue une incantation, un passage obligé pour faire passer une réforme, vendre un produit ou une politique. Il est à craindre que la GIZC ne devienne un concept identique.

Il est donc nécessaire d'arrêter de théoriser sur la GIZC et d'engager localement la mise en œuvre de projets qui s'appuient sur la méthode de la gestion intégrée. L'étude de la prévention des risques impactés par le réchauffement climatique constitue une excellente opportunité pour se poser ces questions sous un angle nouveau et au niveau d'un territoire défini comme cohérent et englobant la partie terrestre urbanisée et la partie marine.

On sait que pour lutter efficacement contre les risques il faut d'abord comprendre pour pouvoir ensuite anticiper. C'est pourquoi l'approche intégrée est une bonne méthode pour lutter contre les risques urbains, à condition, pour être efficace d'inverser les tendances actuelles, c'est-à-dire partir des dynamiques sociales et d'établir parallèlement une état des lieux de la biodiversité marine et terrestre littorale, répertorier les phénomènes naturels et étudier les activités économiques liées à la mer nécessaires au développement. Le but de cette démarche est de connaître les interactions entre ces trois dimensions afin d'établir un projet.

La révolution industrielle a apporté les découvertes techniques qui ont prétendu affranchir les œuvres humaines des problèmes climatiques.

Durant des siècles, des hommes ont construit sur le littoral en respectant la mer et en en connaissant bien les dangers. Ils ont cherché à conquérir des terres sur la mer d'abord pour se protéger des envahisseurs en construisant des forteresses puis pour organiser les échanges avec les autres pays en construisant des ports.

Jusqu'au XIXème siècle ils ont tenu compte des colères de la mer et de l'utilité des zones humides comme tampons entre terre et mer. Puis s'appuyant sur les théories hygiénistes et dans le but de gagner des terres exploitables, on a commencé à drainer les terres humides et domestiquer les estuaires. La révolution industrielle a entraîné un développement formidable de nouvelles techniques et instauré l'ère des ingénieurs commencent, qui se sont éloignés petit à petit de la connaissance des principes qui rythment la nature au profit de l'approche technique pure.

Le XXème siècle, apothéose du développement des sciences dures, porte un rude coup à la méfiance respectueuse qui liait encore les bâtisseurs et la mer. La découverte de nouveaux matériaux comme le béton armé et donc de nouvelles techniques de construction donne naissance aux grandes théories fonctionnalistes dont Le Corbusier disait que c'est « l'art de discipliner la nature par définition désordonnée ». Celles-ci sonnent le glas des dernières relations intimes entre l'homme aménageur et la mer.

Les architectes et les ingénieurs construisent « contre » la mer, repoussent la frontière entre la terre et la mer, et se drapent dans la splendide ignorance des écosystèmes que leur confère leur supériorité sur la nature grâce au progrès technique. En conséquence, on a cru jusque très récemment avoir conjuré les phénomènes naturels parfois violents de recul du trait de côte puisqu'on leur faisant barrage avec tout l'arsenal technique connu : digues, remblais, enrochements, épis ! La multiplication et la force des tempêtes, des tsunamis ou des cyclones de ces dernières années imputées aux effets du réchauffement climatique, a montré mieux que tout discours que la technique ne peut tout résoudre et qu'on ne pouvait oublier définitivement la nature et ses colères.

Suite à ces évènements, les décideurs politiques et aménageurs du territoire, cherchent maintenant à mieux protéger les installations terrestres contre les agressions de la mer (dont il sont en partie responsables) mais aussi contre les risques qui planent sur la vie et la santé des citoyens et qu'il ont parfois directement généré dans la recherche du profit immédiat, en particulier en laissant construire sans discernement dans des zones réputées inondables même parfois protégées par des digues.

C'est une nouvelle période d'apprentissage de la connaissance du fonctionnement de la mer et de ses écosystèmes qui s'ouvre sous l'impulsion des Directives européennes DCE et DSN. Les décisions qui doivent en découler sont encore bien timides car elles se heurtent toujours et encore à la notion de coût et de profit.

XXIème siècle, le littoral devient un enjeu économique.

Après une période pendant laquelle il semblait que l'aménagement du littoral n'intéresse personne (hormis la côte méditerranéenne en France) et tout particulièrement l'Etat, dès la fin des années 1980, on constate, un nouvel engouement touristique pour la mer qui entraîne l'accélération d'un développement de l'urbanisation résidentielle des côtes : lotissements pavillonnaires, clubs hôtel etc.

Ainsi, après que la pêche ait énormément périclitée, le tourisme est devenu la première activité économique du littoral. Néanmoins, les zones littorales sont aussi devenues l'objet permanent de multiples convoitises qui sont à la mesure des enjeux économiques qu'elles représentent : industries portuaires, aquaculture, extraction de matériaux… On assiste non pas à des conflits d'usage du littoral mais à des conflits d'intérêts ou de rapports sociaux exacerbés entre des groupes homogènes par leur niveau de revenu, de culture ou de classe d'âge. C'est pourquoi, lorsqu'on présente la GIZC comme moyen de prévenir les conflits d'usage, on ne considère que les seuls aspects techniques des conflits en faisant abstraction des causes sociales et économiques sous-jacentes qui les provoquent. De ce point de vue les choix d'aménagement de l'espace littoral lié à l'occupation de l'espace terrestre privé ne sont pas nécessairement l'objet de conflits mais résulte de choix politiques.

Les risques ne viennent-ils que de la mer ?

Recul du trait de côte

Le trait de côte est naturellement instable. L'effondrement des falaises, l'envasement des baies, le remaniement des plages de sable et des dunes, sont des manifestations naturelles des impacts croisés de la marée, de la houle, des courants marins et parfois des fleuves en crue. Les actions de l'homme contrarient souvent cet équilibre instable : grands travaux portuaires, ouvrages de protection contre la mer, édification des barrages, urbanisation en front de mer avec ses remblais, ses digues, ses ports.

Aujourd'hui, à ce phénomène naturel et relativement progressif, s'ajoute les effets induits par le réchauffement climatique. Les scientifiques s'accordent pour prévoir une augmentation du niveau de la mer (sans s'accorder sur la hauteur prévisible), une multiplication des évènements météo marins extrêmes et un accroissement de la magnitude des marées hautes au cours de ces évènements. Dans ces conditions, la montée du niveau de la mer conjuguée avec des phénomènes météo marin ou pluviométriques extrêmes accentuera l'ensemble des effets : augmentation des érosions, inondations et intrusions salines, remise en cause d'ouvrages de défense qu'il s'agisse des digues, des polders ou des ports.

On assiste déjà à ces manifestations naturelles qui menacent les hommes et les biens.

Les risques d'origine anthropiques qui menacent la biodiversité et la santé humaine.

L'activité humaine tellurique ou marine, n'étant pas planifiée globalement pour répondre à un objectif de protection de la mer, fait peser des menaces sur la biodiversité et les écosystèmes marins et par conséquence sur la santé et la vie humaine. On a affaire à des catastrophes ou exceptionnelles comme les marées noires ou quotidiennes lorsqu'elles résultent du rejet dans les rivières puis dans la mer de toutes les pollutions d'origine terrestre : nitrates issus de l'agriculture, PCB dus aux industries, métaux lourds accumulés dans la boue des ports, eaux usées non traitées des villes et autres urbanisations touristiques littorales.

Notons que si la prévention des catastrophes comme les marées noires est de mieux en mieux organisée, c'est parce qu'il y en a eu plusieurs successives et spectaculaires (Amococadix, Torey canyon, Erika…) qui ont mobilisé l'opinion publique.

En revanche, la lutte contre les risques quotidiens dus aux pollutions d'origine tellurique avance très lentement, parce qu'elle n'est pas spectaculaire (sauf lorsqu'un cheval meurt foudroyé par « l'algue tueuse »), parce qu'elle se heurte à l'intérêt économique des industriels, de l'agriculture industrielle ou des élus des villes dont l'assainissement n'est pas conforme. Les quelques avancées qui existent sont à mettre au compte des Directives européennes qui s'imposent aux pays membres. Ainsi pour soutenir l'économie touristique on a entrepris avec succès depuis quelques années d'améliorer la qualité des eaux de baignade. Mais comment expliquer que dans le même temps malgré les mesures positives de la qualité de l'eau, on assiste à la prolifération de l'algue tueuse en Bretagne nord ?

De plus, par manque de connaissance globale des écosystèmes marins dont l'étude n'est pas la priorité de la commande publique, on assiste à la disparition de certains d'entre eux au gré d'installations anarchiques d'activités sur le littoral ou au large des côtes. Ainsi, la construction de ports de plaisance sur des massifs dunaires remarquables, la multiplication des autorisations d'extraction de granulats ou de clapage des boues en mer échappent à l'approche globale de gestion intégrée du littoral pour favoriser la rentabilité à court terme des entreprises plutôt que la sauvegarde a priori d'un environnement sain.

Dans ces conditions, si on n'interdit pas les activités humaines polluantes de proximité, peut-on garantir que ces pollutions s'arrêteront à l'extérieur du périmètre des « aires marines protégées » ou des parcs marins créés entre autres, pour protéger la biodiversité marine ?

Le niveau de protection des victimes de catastrophes marines découle des choix économique et politique de ceux qui décident.

Quelque soit la caractérisation de la catastrophe d'ampleur exceptionnelle qui frappe la côte, les victimes sont les mêmes : l'homme et la biodiversité marine.

La protection contre le risque de recul brutal du trait de côte vise avant tout les hommes et les biens qui sont généralement rassemblés dans des villes côtières ou sur les bandes côtières urbanisées. L'Etat en établissant des PPR (plan de protection contre les risques) a la responsabilité de

définir les zones de risques à partir de leur intensité et de leur occurrence afin d'établir le coût matériel d'une catastrophe dites « vulnérabilité » de la zone. On le voit, si la protection de la vie humaine face aux violences de la nature est l'objectif affiché, le but principal est de protéger les biens et d'évaluer leur valeur. Dans ce cadre, l'homme est avant tout considéré comme l'acteur économique d'une société marchande, dans laquelle s'opposent des intérêts économiques. Les élus locaux qui sont chargés des PLU (plan local d'urbanisme) et doivent prendre en compte les zones de risques inscrites dans les PPR, plient souvent devant la pression immobilière et négligent les fortes recommandations données par le PPR.

Alors oui, les solutions techniques et règlementaires existent en France pour protéger les hommes des atteintes brutales de la mer. La difficulté ne vient pas du fait qu'il faille mettre d'accord les scientifiques. Ceci n'est pas insurmontable à condition de décider d'investir dans la connaissance. La difficulté vient du choix que vont faire les décideurs : investir a priori dans la protection des hommes et des écosystèmes ou choisir la rentabilité économique immédiate.

La gestion intégrée de la mer et du littoral comme nouvelle base pour un développement urbain durable des zones côtières.

Etablir un diagnostic global en intégrant toutes les complexités

Pour établir le diagnostic préalable, il est nécessaire d'associer dans une approche globale deux démarches complexes : la gestion intégrée de la mer et le développement urbain durable. « Si associer la terre et la mer semble une évidence, le faire n'est pas si simple » fait remarquer Alain Merckelbagh dans *et si le littoral allait jusqu'à la mer*.

Pour y arriver, Bernard Kalaora insiste sur le fait qu'il ne faut pas chercher à maitriser la complexité, mais qu'il suffit de la prendre en compte. En réalité il convient d'investir dans l'amélioration de la connaissance par l'observation conjointe des écosystèmes littoraux, des activités humaines sur le littoral et du fonctionnement spécifique de la ville côtière étudiée (ville-port, ville balnéaire, ville de pêcheurs, ou autre).

On l'a vu, malgré les théories, chacun des deux territoires est aujourd'hui encore géré de manière sectorielle. Du côté marin, on traite séparément de l'exploitation des ressources minérales, énergétiques et biologiques ou des transports maritimes parce que chacune des activités relève d'un code différent : code minier, code de l'environnement, code de la pêche, des transports etc. Du côté de l'urbanisme, où pourtant l'intersectorialité est une pratique intrinsèque à la discipline, chaque ensemble de constructions important est traité comme une exception à la règle générale inscrite dans le code de l'urbanisme : les complexes touristiques, les ports marchands, les ports de plaisance, les lotissements pavillonnaires, les bâtiments d'exploitation des ressources biologiques, (aquaculture, conchyliculture…). En conséquence les systèmes de gestion des eaux usées de ces bâtiments sont également traités comme une exception.

Déterminer la vulnérabilité des zones fortement exposées et déjà urbanisées en privilégiant le social (protection des habitants) avant l'économique.

Pour les zones d'habitat existant, cela signifie, que le degré de vulnérabilité d'une zone ne sera établi, qu'après avoir évalué le coût d'une éventuelle évacuation préventive d'habitants et de leur relogement. S'il s'avère qu'un renforcement des protections contre la mer (digues) est envisageable, son coût sera comparé à celui de l'évacuation et relogement.

En effet, lorsque la montée du niveau de la mer risque d'entraîner des phénomènes de submersion, il convient d'anticiper ces évolutions plutôt que les subir. Prévoir l'élévation du niveau de la mer interpelle obligatoirement les décideurs et les aménageurs.

Que faire de l'habitat existant dans les zones de vulnérabilité maximale dans le cadre du réchauffement climatique ? Rehausser les défenses ? dépoldériser et évacuer petit à petit les habitants ? Au minimum, ne plus autoriser d'amélioration de l'habitat concerné. Là encore, c'est un choix politique et économique.

La question se pose également pour les activités installer dans ces zones. En cas de dépoldérisation, les décisions à prendre peuvent aller du déplacement d'une activité polluante ou d'un bassin de décantation, jusqu'à la restructuration de l'activité de manière à ce qu'elle supporte une inondation.

Une nouvelle stratégie de dépoldérisation préventive est mise en œuvre en Hollande et aussi en France par le Conservatoire du littoral dans la baie des Veys. Cela

consiste à laisser pénétrer l'eau salée dans le polder en ne reconstituant pas une digue démolie. Bien que cette expérience soit tentée dans des espaces non construits afin de reconstituer une zone tampon entre terre et mer, elle rencontre une certaine hostilité de la part des riverains au nom de la protection des biens contre toute atteinte à la propriété. La tentative faites à Cayeux sur mer a entraîné de telles protestations qu'on peut imaginer les mesures et précautions qu'il faudrait prendre pour déménager des quartiers entiers.

Intégrer systématiquement dans les plans d'urbanisme les éléments de connaissance des risques même s'ils sont seulement « réputés connus ».

Aujourd'hui l'aménagement des villes côtières est non durable

Depuis que les lois de décentralisation de 1982 (encore non aboutie de nos jours !) ont donné aux maires la compétence en matière d'urbanisme, l'État se désengage de plus en plus de ce domaine sans contrepartie financière sérieuse pour la commune. Les communes doivent de ce fait, jongler en permanence pour garder leur budget en équilibre, ce qui explique les autorisations de construire à courte vue que les Maires accordent tout le long du littoral français pour des hôtels ou des lotissements « en bord de mer », ainsi que la course qu'ils mènent à l'implantation de ports de plaisance supposés rapporter des taxes et des emplois. Résultat de ces choix « tout tourisme », dans les nouvelles communes résidentielles, 25 % de la population a plus de 60 ans, il n'y a plus de jeunes donc plus d'enfants, on ferme les écoles et le prix du foncier augmente. L'économie communale devient une économie de services et six mois par an la ville est morte.

Si on souhaite sauvegarder l'avenir et même l'existence de ces communes, il est évident qu'il faut y redévelopper les activités traditionnelles liées à la mer : conchyliculture, aquaculture, etc.

Rebâtir une économie locale durable en prenant en compte les risques générés par le réchauffement climatique avec l'aide de l'État

Pour que les élus n'émettent plus de réticences à limiter les zones constructibles de leur communes pour des raisons budgétaires et fiscales et n'ait plus à céder à la pression de tous les lobbies industriels et du bâtiment, il faudrait que l'État redonne aux communes les moyens financiers de protéger leur territoire. La protection contre les risques est là encore une question de choix politique. La qualité de vie et la vie des habitants a aussi un coût !

Ainsi que nous l'avons vu, les conséquences du réchauffement climatique ne se limitent pas au rehaussement du niveau de la mer, mais peut entraîner la multiplication des phénomènes extrêmes (passer d'une référence centennale à une référence décennale par exemple). Ceci peut rendre totalement inconstructibles des zones jusque là habitables. Il serait alors possible dans le cadre du PLU, dans un soucis de développement économique de la commune, d'y autoriser des zones d'activités aquacoles non polluantes, supportant des installations conçues de telle façon qu'elles supportent la submersion au cours d'une tempête de type centennale avec augmentation du niveau de la mer. Les zones non inondables seraient alors réservées à la construction de logements sociaux qui permettraient aux enfants du pays ou aux travailleurs des entreprises de se loger à des prix abordables. L'activité touristique ne serait alors plus l'activité économique dominante.

Or l'installation d'activités est interdite par la *loi littorale* qui est une loi d'urbanisme pur qui interdit toutes les constructions dans la bande des 100 mètres.

En tout état de cause il devient crucial de déterminer la limite physique des zones inondables qui résulteront du réchauffement climatique afin de connaître le niveau de vulnérabilité réel de chaque ville ou bourg côtier, les zones construites qui seront atteintes et d'envisager les décisions et les mesures à prendre.

Il est urgent pour ce faire, de rendre immédiatement opérationnels les nouveaux outils scientifiques telle que la modélisation des crues marines réalisée à partir d'une approche globale et intégrée. Seule une commande nationale de l'État peut lancer cette opération de modélisation de toutes les côtes françaises. Pour procéder à cette modélisation, il est bien sûr nécessaire que les experts du réchauffement climatique s'accordent sur une évaluation en temps et en hauteur, de l'augmentation du niveau de la mer.