



*Journées d'Etudes ANEL*

*Du 18 au 19 septembre 2008 à Toulon*

**Le patrimoine littoral et maritime,  
levier du développement économique des collectivités littorales**

## Sommaire

<b>PREMIERE JOURNEE.....</b>	<b>4</b>
<b>ALLOCUTIONS DE BIENVENUE ET OUVERTURE DES JOURNEES D'ETUDES.....</b>	<b>4</b>
<b>LE PATRIMOINE LITTORAL ET MARITIME, ELEMENT DETERMINANT DES DYNAMIQUES TERRITORIALES ET ECONOMIQUES.....</b>	<b>15</b>
<i>Définition de la notion de patrimoine maritime et affirmation de l'intérêt de ce patrimoine pour la valorisation des littoraux. ....</i>	<i>15</i>
<b>LA VALORISATION DE SAVOIR-FAIRE ET LA SAUVEGARDE DES BATEAUX ANCIENS.....</b>	<b>22</b>
<b>TABLE RONDE - UNE NOUVELLE URBANITE LITTORALE.....</b>	<b>25</b>
<i>D'espaces en crise du fait de la reconversion des activités maritimes, les villes portuaires sont devenues, grâce à des politiques volontaristes, des zones pionnières. Le retour à une identité littorale, s'adossant au patrimoine maritime, a permis d'accompagner les changements économiques et sociaux de ces territoires. ....</i>	<i>25</i>
<b>TABLE RONDE - LE PATRIMOINE CULTUREL MARITIME, FACTEUR DU RAYONNEMENT ECONOMIQUE DES TERRITOIRES LITTORAUX.....</b>	<b>48</b>
<i>L'émergence d'un nouvel espace côtier, valorisant le patrimoine littoral et maritime bâti (reconversion, reconstruction, réhabilitation) et le patrimoine symbolique et immatériel, influence les modes de vie et de développement touristique et économique des territoires. L'élaboration de projets de territoires s'appuyant sur le passé pour construire l'avenir contribue à créer ou recréer une identité et des richesses. ....</i>	<i>48</i>
<b>TABLE RONDE - LA REHABILITATION DU PATRIMOINE BATI HISTORIQUE ET INDUSTRIEL ET SON IMPACT ECONOMIQUE SUR LE TERRITOIRE.....</b>	<b>62</b>
<b>TABLE RONDE - LA VALORISATION TOURISTIQUE DU PATRIMOINE MARITIME IMMATERIEL, IMAGINAIRE ET CULTUREL.....</b>	<b>70</b>
<i>La multiplication des fêtes maritimes et identitaires, la création de circuits maritimes, de sentiers littoraux côtiers, sont autant de facteurs de recomposition spatiale et sociale par la mise en scène des paysages, célébrés par les peintres et les écrivains, favorisant la valorisation économique des territoires littoraux. ....</i>	<i>70</i>
<b>SYNTHESE DE LA JOURNEE ET ANNONCE D'UNE CHARTE EN FAVEUR DE LA CULTURE MARITIME EUROPEENNE.....</b>	<b>83</b>
<b>SECONDE JOURNEE.....</b>	<b>87</b>
<b>LA CONNAISSANCE ET LA QUALITE DES ECOSYSTEMES LITTORAUX AU SERVICE D'UNE NOUVELLE ECONOMIE MARINE ET LITTORALE CONCILIANTE PROTECTION ET MISE EN VALEUR DE LA MER.....</b>	<b>87</b>
<b>QUELLE REPOSE AU DOUBLE DEFI DE LA PROTECTION DES ECOSYSTEMES MARINS (AIRES MARINES PROTEGEES ET ZONES NATURA 2000 EN MER) ET DE LA VALORISATION ECONOMIQUE DES RESSOURCES DE LA MER ?.....</b>	<b>97</b>
<b>UNE NOUVELLE GOUVERNANCE POUR UN PATRIMOINE CONVOITE, LA GESTION INTEGREE DE LA MER ET DU LITTORAL.....</b>	<b>97</b>

*Le contexte européen : la Directive sur la stratégie marine et les propositions du comité opérationnel de suivi du Grenelle de l'environnement COMOP n° 12 « gestion de la mer et du littoral » pour une meilleure connaissance et une gestion équilibrée et partagée des ressources du patrimoine maritime. Quel rôle pour les élus ?.....97*

**CLOTURE DES TRAVAUX.....132**

**PREMIERE JOURNEE****Allocutions de bienvenue et ouverture des Journées d'Etudes****Hubert FALCO***Secrétaire d'Etat à l'Aménagement du territoire, Maire de Toulon*

Toulon, ville maritime, est la capitale de ce magnifique département du Var, premier département touristique de France, riche de diversité, avec un littoral de très grande qualité. Il y a quelques jours, une étude de l'Office régional du tourisme annonçait d'ailleurs que le Var avait sauvé la saison touristique.

Toulon est la tête de pont d'une grande agglomération qui rassemble 11 communes et 450 000 habitants. Toulon est la ville la plus ensoleillée de France, avec 320 jours de soleil par an.

Premier port militaire de la Méditerranée, voire un des premiers ports militaires de France dans l'évolution technologique de notre défense, l'adaptation à une nouvelle situation qui trouve bon nombre de problèmes en Méditerranée ; la défense, à Toulon, ce sont 236 hectares ; vous voyez bien le poids de la défense nationale, poids économique aussi, ô combien important dans notre grande agglomération.

Toulon s'efforce, depuis quelques années, de reprendre la place qui doit être la sienne dans ce département et essaye de conjuguer atouts culturels, atouts sportifs, atouts économiques et touristiques.

Avec 7 hectares de plages, 11 kilomètres de littoral linéaire et 35 kilomètres de littoral, nous avons toute notre place dans l'Association Nationale des Elus du littoral.

Vous allez découvrir une ville particulière entre Faron et Méditerranée, une ville riche d'histoire, de diversité, une ville méditerranéenne, mais tout d'abord une ville d'accueil.

Je n'oublie pas que je suis également là aujourd'hui pour assumer mes responsabilités ministérielles en tant que Secrétaire d'Etat à l'aménagement du territoire et membre du MEEDDAT, autour de Jean-Louis BORLOO, qui m'a chargé de vous saluer et de l'excuser. Les sujets qui sont les vôtres sont des sujets d'aménagement du territoire dont j'ai plus particulièrement la charge au sein du MEEDDAT.

Je souhaiterais vous faire partager trois observations que je tire à la fois de mon expérience d' élu local et de mon expérience ministérielle en charge de l'aménagement du territoire.

Premièrement, notre regard sur le patrimoine littoral et maritime a changé. Le patrimoine littoral et maritime est aujourd'hui reconnu. On observe :

- la réappropriation par les populations locales et les élus de leur espace littoral, notamment urbain ; je pense notamment aux friches laissées par le déclin de certaines activités ;

- un intérêt grandissant pour l'espace maritime, plus seulement considéré aujourd'hui comme un espace de loisirs, mais surtout comme un territoire spécifique à usages et enjeux multiples ;
- la reconnaissance d'une complémentarité et de l'interdépendance du patrimoine culturel et naturel qui prend une valeur encore plus forte pour les territoires côtiers.

Deuxièmement, le patrimoine, ce témoignage de l'activité de l'homme, peut s'effacer rapidement, plus vite d'ailleurs dans les espaces littoraux et maritimes qu'ailleurs, parce que :

- les littoraux font l'objet de pressions urbaines et touristiques intenses qui peuvent tout simplement en dégrader l'intégrité ;
- les ports sont des lieux qui doivent s'adapter en permanence aux différents trafics, aux différentes activités qu'ils supportent. Ne favorisons pas ainsi la conservation d'éléments témoignant des activités passées !
- les changements environnementaux modifient en profondeur et rapidement les conditions d'exploitation des ressources, allant jusqu'à la disparition de métiers ayant marqué parfois fortement l'identité du littoral.

La disparition du patrimoine est un drame irrémédiable et, pour nous tous, une perte de richesse.

D'énormes efforts ont été faits récemment et il faut s'en féliciter. Nous avons tous en tête l'action du Conservatoire du littoral, mais on peut également évoquer des exemples urbains qui ont permis la conservation de ce patrimoine de qualité, lien avec le passé et l'histoire qui est une chance pour l'avenir : Rochefort et sa corderie royale, l'île de Nantes, la Cité de la mer de Cherbourg, la base des sous-marins de Lorient.

Nous nous efforçons à Toulon de mettre en valeur ce patrimoine riche ; l'acquisition récemment par la Ville de la Tour Royale et son ouverture aux populations en est la meilleure des preuves.

Avec le Président du Conseil général, les collectivités, la Région, nous soutenons le sentier du littoral, qui traverse l'ensemble des villes littorales de notre département. Par ailleurs, chaque maire fait des efforts pour mettre en valeur le réseau des citadelles de Vauban.

Troisièmement, nous disposons aujourd'hui de l'essentiel des outils pour protéger et valoriser notre patrimoine, qu'il s'agisse des outils de protection de notre patrimoine naturel, et je sais que vous évoquerez dans ces journées de Toulon la question de Natura 2000 en mer, - d'ailleurs, le préfet maritime participera à cette grande réflexion en sa qualité de représentant de l'Etat en mer -, des outils de protection de notre patrimoine culturel, terrestre, maritime - je pense, par exemple, aux nombreux bateaux du patrimoine et nous avons eu l'occasion à Hyères et à Toulon d'en recevoir ces dernières semaines ; nous avons reçu la Course des grands voiliers ; nous recevrons de nouveau les Bateaux du patrimoine en Méditerranée et dans notre agglomération en 2012 ; ce sont des éléments qui captent beaucoup de monde lors des grandes fêtes maritimes, que nous venons d'exonérer de droit de francisation -, des outils de préservation de notre urbanisme et de notre patrimoine bâti.

Toutefois, un constat : il nous faut aujourd'hui mieux utiliser ces outils et, dans certain cas, il ne faut pas hésiter à les rénover, parce qu'il y a une évolution des choses qui se fait très rapidement. Nous serons à vos côtés avec le Parlement pour les réadapter et les rénover.

Mieux les utiliser, c'est y recourir dans le cadre d'un projet. Le patrimoine est un élément du projet de territoire. La gestion de ce patrimoine, la définition des priorités, doit associer les utilisateurs de l'espace et de la mer. Il faut que la population s'approprie son patrimoine maritime. Les marins, qui sont particulièrement attachés à leur patrimoine, doivent pouvoir être de véritables parties prenantes.

Le patrimoine n'échappe pas aux approches de gestion intégrée des zones côtières.

Mieux les utiliser, c'est ne pas hésiter à les faire évoluer ; c'est l'ambition du Grenelle de l'environnement. D'ailleurs, vous avez travaillé à la réflexion de ce qui sera une véritable révolution : la prise en compte du développement durable.

Hier soir, à Strasbourg, je travaillais avec l'ensemble des géomètres experts européens qui me disaient combien il est important et essentiel, aujourd'hui, à tous les niveaux, de prendre en compte ce développement durable, en raison de la crise énergétique, des bouleversements climatiques, de l'évolution de notre société.

Pendant des décennies, on a laissé - nous sommes tous responsable, sans limite, sans clivage politique - faire les choses. Avant d'être le maire d'une grande ville, je suis resté durant 18 ans le maire d'une commune rurale et pendant de trop nombreuses années, on a essayé de construire la ville à la campagne. Aujourd'hui, on en paie les conséquences et tout naturellement, les gens reviennent dans les cœurs de ville ; 75 % de notre population vit à la ville aujourd'hui.

Trouver ce juste équilibre est essentiel, car on consomme beaucoup trop d'espace pour construire, deux fois plus d'espace consommé qu'en Allemagne par exemple ; on perd 90 000 hectares de terre agricole par an. Si l'on n'y prend pas garde, on perdra une partie de notre littoral.

Le Grenelle de l'environnement est là pour prendre en compte l'ensemble de ces problèmes. La planification spatiale est, à la fois, pas assez intégrée et pas assez négociée. Elle ne prend pas assez, à mes yeux, en compte, la dimension paysagère qui permet précisément le dialogue et la prise en compte du patrimoine.

Cependant, les élus locaux présents partageront ce point de vue, où qu'ils soient sur le littoral ; mieux les utiliser, c'est aussi mieux les connaître. A cet égard, vos Journées, par l'échange de vues, d'expériences, de pratiques, sont là pour y contribuer.

Vous l'aurez compris, je suis de ceux qui sont persuadés que la France est un grand pays maritime. Je suis de ceux qui disent que l'avenir de notre pays se joue sur le littoral, ce littoral que d'aucuns ont cru n'être qu'une frontière et qui est, en réalité, une grande ouverture sur le monde.

Dernièrement encore, le Président de la République a réuni l'ensemble des pays de la Méditerranée reliés par le littoral, par la Méditerranée. Grande ouverture sur le monde, les

territoires littoraux sont des lieux déterminants de notre culture. La désignation toute récente de Marseille comme capitale européenne le prouve. Marseille, les collectivités, les Départements, la Région, les villes, au-delà des Bouches-du-Rhône, se sont associés et ont largement mis en avant dans ce dossier européen cette culture méditerranéenne qui est la nôtre.

S'interroger sur le patrimoine comme vous le faites et allez le faire, c'est préparer l'avenir.

Je vous souhaite, dans notre ville, d'excellents travaux.

### **Alain VERDEAUX**

*Commissaire général adjoint, représentant le Préfet maritime de la Méditerranée*

Le vice-amiral d'escadre, Jean TANDONNET, Préfet maritime de la Méditerranée, m'a demandé de le représenter ce matin, mais il vous rejoindra ce soir pour le dîner officiel et interviendra demain dans la matinée sur le thème de Natura 2000 en mer. Il préside ce matin même une cérémonie militaire importante, puisque se déroule en ce moment le départ du commandant de la force d'action navale (ensemble des navires de surface de la marine), le vice-amiral d'escadre SAUTTER, immédiatement suivi de la cérémonie d'arrivée du successeur de l'amiral SAUTTER : l'amiral AUBRIOT.

Cette circonstance fortuite me donne l'occasion de m'adresser à vous en tant qu'adjoint au Préfet maritime chargé de l'action de l'Etat en mer et j'en suis très heureux. Plusieurs questions de l'ordre du jour relèvent en effet de mes fonctions et de l'activité de mes collaborateurs, notamment celle relative à la protection de l'environnement marin et à l'aménagement du littoral.

Je puis vous assurer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, que je suis très sensible à l'honneur qui m'est fait ce matin.

Je souhaite surtout souligner la place que vous avez bien voulu accorder au Préfet maritime dans ces Journées d'études. Certes, elles se déroulent à Toulon, siège de la Préfecture maritime, certes, les membres de l'ANEL connaissent le Préfet maritime depuis que cette autorité a été rétablie en 1978 dans son rôle de représentant de l'Etat en mer qui était son rôle originel créé par Bonaparte, mais cette perception du Préfet de la mer était souvent liée à son rôle d'urgentiste pour le sauvetage en mer, pour la lutte contre les pollutions.

Je sais qu'en tant qu'élus, vous êtes vivement intéressés par cette dernière activité en raison des retentissements que les pollutions ont eu dans notre histoire récente et qu'elles ont toujours, notamment à l'approche de l'été.

Mais vous connaissez également le rôle plus administratif du Préfet maritime en tant que garant des conflits d'usage et des accidents sur les plans d'eau devant vos communes à travers les plans de balisage, puisque leur diffusion est assurée sous une double signature, celle du maire qui est investi du pouvoir de police spécial de la baignade et des engins de plage, pour parler simple, et celle du Préfet maritime qui est investi du pouvoir de politique administrative générale en mer et notamment de la police de la navigation maritime.

Les activités administratives du Préfet maritime vous sont connues, ainsi que les relations qu'il peut avoir avec un des intervenants de cette journée, le directeur de la recherche archéologique sous-marine et subaquatique, pour lequel il faut une bonne coopération pour protéger les épaves. Avant que les navires ne deviennent épaves, le Préfet maritime est également attentif à la protection du patrimoine maritime et nous avons, dans cette salle, M. d'ABOVILLE, président de la Fondation du patrimoine maritime.

Par ailleurs, depuis 2004, le nouveau décret relatif à l'organisation de l'action de l'Etat en mer, le Préfet maritime est impliqué de manière significative dans la protection de l'environnement marin ; cette responsabilité est marquée en toutes lettres dans le décret du 6 février 2004.

Si j'ai évoqué tout à l'heure les aspects d'actions opérationnelles du Préfet maritime pour la protection de l'environnement marin, pour la prévention des accidents et la lutte contre les pollutions, cette préoccupation relative à l'environnement marin revêt maintenant une dimension administrative très forte avec le développement notamment de ce que l'on appelle depuis 2006 les « *aires marines protégées* », c'est-à-dire notamment les parcs nationaux - nous avons ici le directeur du parc national de Port-Cros et il y a le projet du parc national des calanques sur notre façade -, les parcs naturels marins, concept juridique nouveau depuis 2006 - vous avez tous entendu parler du parc marin d'Iroise ; en Méditerranée, le projet du parc naturel marin de la Côte Vermeille est lancé - et les réserves naturelles et initiatives prises dans ce domaine, ainsi que la désignation des sites Natura 2000 en mer.

Le Préfet maritime est également en charge de l'action administrative en mer, ce qui l'implique directement dans les politiques d'aménagement du littoral. Son assentiment était certes déjà demandé et requis pour les aménagements du domaine public maritime, mais son action vise maintenant à s'assurer, avec les Préfets de département et les collectivités territoriales, de la cohérence de l'action de ces acteurs avec l'interface entre la mer et la terre.

La mer et la terre répondent à des régimes juridiques différents. Christophe LE VISAGE, Secrétaire général de la mer, a l'habitude de dire : « *La mer, ce n'est pas la terre et réciproquement* ». Au-delà de cette formule lapidaire qui est bien dans son caractère, cela recouvre une réalité juridique et une réalité économique dont il faut tenir compte lorsqu'on se préoccupe d'aménagement du littoral.

C'est pourquoi le Préfet maritime est appelé de plus en plus à travailler avec les élus, les maires notamment, soit directement, et je suis très heureux de pouvoir le faire aujourd'hui en intervenant devant vous, soit par l'intermédiaire des Directeurs Départementaux des Affaires Maritimes, que j'appelle « *sous-préfets de la mer* » tant leur connaissance à la fois du littoral et du monde maritime est indispensable à l'accomplissement d'une bonne administration de la mer.

C'est pour cela d'ailleurs que les Préfets maritimes, relayés au niveau central par le Secrétariat général de la mer, se sont efforcés dans le cadre de la réforme de l'administration locale de l'Etat de préserver la structure des Directions Départementales des Affaires Maritimes, car elle est indispensable à nos bonnes relations et à votre information sur les aménagements du littoral et à ce qui se passe en mer devant vos communes.



Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, c'est avec grand intérêt que le Préfet maritime et ses collaborateurs participent à vos Journées d'études ; ils vous en remercient très vivement.

**Robert ALFONSI**

*Vice-président de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur*

Je suis très heureux, en tant qu'élu de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, région maritime qui ne l'a pas toujours su, d'être parmi vous pour représenter le Président Michel VAUZELLE.

Nous le savons tous, la mer a toujours nourri l'imaginaire des hommes, mais dans nos villes littorales, elle les a fait vivre au quotidien.

Cette histoire de la mer, des hommes, a rencontré une terre, la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, une agglomération, un territoire où pendant des années, la cohabitation entre des activités industrielles maritimes de la marine nationale et celles des industries navales ont cohabité.

Puis, nous avons connu des drames industriels, à la Ciotat et à la Seyne-sur-Mer notamment, et des milliers de salariés ont perdu leur emploi dans les années quatre-vingts. Il faut, aujourd'hui, réinventer un avenir pour ces territoires, un avenir où l'on préserve à la fois le patrimoine naturel et où l'on permet aux hommes d'y vivre en bonne intelligence, de nourrir leur famille et de s'implanter là où ils ont toujours vécu, où ils sont dépositaires d'une histoire qui est la nôtre dans cette région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Cet avenir, nous commençons à en percevoir les prémices avec le pôle de compétitivité mer qui se met en place depuis quelque temps, avec le redémarrage de la Ciotat autour d'un pôle de grande plaisance, 500 emplois créés l'an dernier, plus de 1 000 dans quelques années, avec le pôle de Saint-Mandrier qui commence à renaître.

Il existe donc un avenir pour les villes littorales, autour aussi d'une activité économique qui arrive à préserver l'environnement.

La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur est dépositaire d'un patrimoine exceptionnel, pratiquement unique au monde. Sa situation géographique, son climat, la beauté de ses paysages et de son littoral sont des atouts pour notre développement, pour notre pays et pour l'Europe.

Mais au-delà d'une vision utilitariste trop exclusive, la proximité de la mer génère un art de vivre, un modèle culturel qu'il faut préserver à tout prix car il est fondateur de notre identité méditerranéenne.

Ce patrimoine fait l'objet de nombreuses convoitises. Avant la loi littoral de 1986, qui a mis un coup d'arrêt aux projets les plus délirants, des coups sévères ont été portés aux paysages, à nos rivages. L'accessibilité de la mer a été parfois rendue impossible. Dans maints endroits de notre région, on peut même parler de captation de patrimoine.

Dans notre beau département du Var, la marine nationale, par sa présence historique, a préservé des sites admirables de la rapacité foncière, de la cupidité foncière. Aujourd'hui, alors qu'elle recentre ses missions, ces espaces préservés sont souvent mis à disposition des collectivités dans un partenariat fécond et porteur d'avenir.

La Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur se félicite de cette démarche et l'encourage.

L'attractivité de notre région est un élément positif pour tous les habitants, si nous savons collectivement l'organiser, par un équilibre subtil entre les activités humaines, indispensables à la création de richesse, et la défense d'un environnement fragile.

Nous connaissons les dégâts irréversibles que peut causer un développement anarchique non régulé sur la nature, mais aussi sur l'image et donc sur l'attrait des territoires.

Nos concitoyens, attentifs à la sauvegarde de ce patrimoine unique, se détourneront des territoires qui n'auront pas su maîtriser leur développement. Il nous faut donc relever le défi du développement durable, ne pas en faire seulement un effet de mode. Des journées de réflexion comme celles que vous organisez contribuent à le faire.

La Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur vous invite et vous encourage à persévérer, à faire preuve, dans vos travaux, d'imagination et à porter l'espérance d'un avenir collectif sur nos beaux rivages des côtes de notre beau pays et, notamment en Provence-Alpes-Côte-d'Azur, défendre ce qui peut l'être, préserver ce qui doit l'être et surtout inventer un avenir ensemble.

**Horace LANFRANCHI**  
*Président du Conseil général du Var*

Je voudrais tout d'abord vous remercier d'avoir choisi le département du Var qui vous accueille aujourd'hui pour vos journées de travaux. Je me félicite de cette initiative, mais je crois que le choix est excellent, parce que notre département est un département au moins à trois vitesses : une bande littorale très peuplée, un moyen-Var qui l'est moins mais dont les richesses en espace n'échappent à personne et la convoitise dont elles font l'objet est un souci permanent pour nous et la partie du haut-Var Verdon.

Le Var maritime, ce sont à peu près 430 kilomètres de côtes, des côtes différentes dont les particularités sont parfois admirables, avec une ville au centre de ce dispositif, Toulon, qui est également au centre de l'arc latin. En effet, notre côte méditerranéenne est largement ouverte sur les pays voisins et d'en face. Le fait qu'elle soit au centre de l'arc latin fait que le département du Var estime, sans doute à juste titre, qu'il y aura un rôle important à jouer dans les années à venir.

Concernant les défis que vous aurez à relever au fil des années, en particulier dans vos journées qui commencent aujourd'hui, le premier est la gestion des usages. Nous avons tous des habitudes, des envies et des possibilités, mais encore faut-il que nous les rendions compatibles avec la vision que nous avons de notre littoral.

Bien évidemment, ces usages m'amènent tout de suite à vous parler de la protection du patrimoine. Cela a été évoqué, mais je crois que cela vaut la peine d'insister un peu, parce que ce patrimoine que, comme le disait quelqu'un de célèbre, « *nous avons emprunté à nos enfants* », nous nous devons non seulement de le protéger, mais de le faire évoluer harmonieusement. Pour cela, je crois qu'il nous appartient de faire en sorte que nos propositions nous permettent de conserver ces qualités de vie qui sont celles de nos pays, mais également d'y permettre un certain nombre de choses sur lesquelles je vais revenir.

Le commissaire général a évoqué Natura 2000. Dans le département du Var, Natura 2000, chez les élus et ceux qui ont des responsabilités économiques, génère une espèce de petit urticaire qui, petit à petit, avec des explications, semble s'estomper. Malgré tout, dans notre département, si l'on suivait la directive à la lettre, pratiquement 90 % du territoire serait touché par les directives de Natura 2000. Si l'on veut raison garder, il faut essayer de trouver le juste milieu.

Notre département touristique, avec une pression foncière que je qualifierais d'abominable, est le premier département touristique de France, avec un accueil qui se situe entre 10 et 12 millions de visiteurs par an, ce qui, pour le littoral, génère, si l'on n'y prend garde des difficultés environnementales qui pourraient être catastrophiques.

Le président BERNARDI œuvre d'ailleurs avec toute la pugnacité qu'on lui connaît pour essayer de mettre en ordre tout ce qu'il y a de négatif dans ce côté touristique. Il s'est particulièrement engagé dans la surveillance des eaux de baignade. Pour en avoir parlé une fois avec lui, je sais la volonté qui est la sienne.

Le Département du Var s'est engagé à la remise en état de toutes les stations d'épuration dont les effluents se font en mer. Nous avons engagé là un processus financièrement colossal, nous avons fait un feuille de route, nous nous y tenons ; petit à petit, les choses s'améliorent très sensiblement.

Au-delà du tourisme, il y a nos pêcheurs ; la pêche, dans le Var, fait vivre plus de 200 familles de manière directe. Ces pêcheurs ont besoin, eux aussi, que l'on veille sur les eaux méditerranéennes, car c'est leur fonds de commerce. Le Département du Var, à une époque, a mis en place une filière pêche qui a permis de rénover et de faire avancer les choses.

Il est également important de souligner la volonté qu'a eue le Département de mettre en place une formation aux métiers de la mer. Il nous a semblé, à une époque, un peu étonnant qu'avec la volonté qui était celle des élus, nous n'ayons pas la faculté d'avoir des formations aux métiers de la mer ; c'est chose faite, cela prend son allure de croisière et nous devrions avoir quelques satisfactions à venir, car si l'on veut préparer l'avenir, il faut également préparer les femmes et les hommes qui seront capables d'assumer cet avenir.

Enfin, à travers le contrat de baie, nous avons mis en place une méthode de traitement des boues portuaires.

Tous ces défis, qui sont nombreux, onéreux, sont pour vous et pour nous, élus, un travail énorme mais gratifiant.

Le département du Var est un département vert avec des côtes qui restent bleues. Le travail et les réflexions que vous allez mener permettront de conserver cet attrait pour nos côtes, pas seulement varoises, parce que nous aurons su protéger nos richesses, mais surtout notre avenir. Si nous devons protéger notre avenir, c'est parce que les choses n'ont pas été si mal faites qu'on nous le dit. En effet, s'il reste quelque chose à protéger, c'est que tout n'a pas été détruit. Cette protection nous appartient pour l'instant ; il faut donc que nous la menions à bien.

Tous ces défis, dont certains sont largement entamés, qui prouvent la nécessité et l'activité de l'ANEL, doivent nous amener à une gestion durable et équilibrée de notre environnement, mais il faut essayer de rendre cette gestion compatible avec notre développement économique et avec notre développement touristique. C'est à cette œuvre que vous vous attelez et, très modestement, c'est à cette œuvre que s'attache le Conseil général dans le département du Var. En effet, la mise en valeur de la mer et du littoral est, pour nous, une question de survie départementale.

Je vous souhaite des journées de travail fructueuses, studieuses, mais j'espère que vous prendrez le temps aussi de visiter notre ville de Toulon et vous verrez qu'au détour de certaines rues, vous y trouverez beaucoup de plaisir.

### **Gil BERNARDI**

*Maire du Lavandou, Président du Syndicat des communes du littoral varois*

J'ai choisi de vous parler aujourd'hui du patrimoine que constitue notre capitale balnéaire et notamment de nos plages auxquelles je suis particulièrement attaché, ainsi que le Syndicat des communes du littoral varois.

Le Syndicat des communes du littoral varois a voulu mettre en place une banque du sable pour opérer une répartition équitable entre les littoraux qui s'engraissent et ceux qui s'en vont en mer.

Je parlerai de cette option dans l'intermède, pour ceux que cela intéresse. Aujourd'hui, j'ai plutôt choisi de vous parler de mes émotions de jeunesse, autant que d'un patrimoine commun qui est celui de l'ANEL.

Lorsque j'étais jeune élu, j'avais beaucoup de plaisir, d'attrait et un grand appétit à venir écouter ces grands personnages qui nous ont ouvert à tous des horizons, parfois proches, parfois lointains, mais toujours merveilleux, au sein de l'ANEL : MM. L'EMPEREUR\*, OUDIN, RUFENACHT, QUENTIN, BONNOT. Comme beaucoup d'entre vous, je les ai admirés en caressant le souhait un jour de pourvoir les approcher et siéger parmi eux, m'enrichir de leur talent.

Plutôt que de parler du sable, j'ai préféré, aujourd'hui, faire un discours à plusieurs voix. J'appellerai auprès de moi quelques-uns de nos complices que nous appelons, entre nous, affectueusement « *la bande à Bonnot* » : Jean-François RAPIN, Patrick NAYL, Philippe BOENNEC, Frédéric CUVILLIER, Alfred MONTHIEUX, Louis CARLES, Gérard RUIZ, Michèle BERLET et Christine LAIR pour qu'ils viennent chanter à l'unisson ce petit

discours, car nous avons aujourd'hui l'honneur de fêter le 30<sup>e</sup> anniversaire de l'ANEL. Je voudrais que par un geste simple, amical, respectueux, mais très affectueux, nous témoignions non seulement à M. RUFENACHT notre admiration, notre reconnaissance, notre gratitude et notre respectueuse amitié.

*(Remise de trophées pour l'anniversaire de l'ANEL.)*

### **Yvon BONNOT**

*Maire de Perros-Guirec, Président de l'ANEL*

La période est difficile ; les élus régionaux, départementaux et locaux, pour certains, voteront dimanche pour les sénatoriales.

L'an dernier, Loïc LE MEUR nous accueillait à Plœmeur et tout naturellement, nous revenons vers la Méditerranée. Nos journées de 2007 portaient sur le thème de la maîtrise foncière ; cette année, nous poursuivrons nos réflexions sur la valorisation économique du patrimoine littoral et maritime des collectivités littorales.

Les projets de développement littoraux ne peuvent s'élaborer sans tenir compte des héritages maritimes dans leur diversité culturelle, sociale, géographique et économique. La valorisation économique du patrimoine littoral, c'est aussi protéger nos espaces littoraux et maritimes tout en répondant au besoin de développement économique et de développement durable de nos collectivités, comme vous l'avez évoqué, en relevant cet enjeu des changements climatiques, de l'afflux de la population dans les zones côtières, de la montée du niveau de la mer.

La Ville de Toulon a également entrepris des travaux de rénovation du centre ancien. En effet, c'est une ville riche par son patrimoine historique que les élus ont valorisé.

Il y aura bien sûr des points que nous pourrions communiquer à M. le Ministre que nous souhaitons voir évoqués lors des débats budgétaires ou lors d'un Conseil des ministres : la surveillance des plages et les problèmes sécuritaires qui inquiètent les élus, avec l'afflux de population l'été, puisqu'on a vu les MNS-CRS progressivement disparaître de nos plages et qu'il faut une autorité, la maîtrise foncière, l'érosion littorale, le projet de gestion intégrée des zones côtières et Natura 2000. A ce sujet, certains élus regrettaient parfois le manque de précisions, d'autant que certains sont de nouveaux élus qui ont découvert Natura 2000 et se sentent frustrés, ayant du mal à prendre des décisions et préférant s'abstenir par le manque de précisions.

Je transmets les remerciements des élus du littoral et des communes touristiques et stations classées pour la reconnaissance du travail en faveur de la qualité des eaux de baignade. Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, secrétaire d'Etat chargée de l'écologie, est venue découvrir en Bretagne le nouveau logo. La période, aux yeux de certains, n'était pas favorable, parce qu'on a montré du doigt certaines plages, mais il était important de se mettre aux normes, de sensibiliser et d'inciter nos collègues à se mettre aux normes européennes progressivement, car en 2012 et 2015, le couperet tombera. Il est important de dissocier l'image que l'on peut avoir du pavillon bleu, qui est parfois associé uniquement à une qualité

d'eau de baignade, et cette certification de cette qualité d'eau de baignade qui classera les choses avec un peu plus de précision.

Les ministres de tutelle ont été invités et nous avons reçu des lettres d'encouragement pour nos Journées.

Enfin, par la présence du commissaire général, qui représente M. le Préfet, nous aurons peut-être une réponse, partielle en tout cas, à notre interrogation sur Natura 2000.

Je salue tout naturellement Antoine RUFENACHT, maire du Havre, qui a été à l'origine de la création de cette association. En effet, nous célébrons les 30 ans de l'ANEL cette année. Antoine nous a fait l'amitié de venir à Toulon présenter la ville du Havre, classée au patrimoine de l'Unesco.

Notre patrimoine maritime littoral commun est menacé et ces pressions mettent en péril son équilibre social, économique et écologique ; nous l'avons évoqué en traitant le sujet de la maîtrise foncière et il nous a semblé intéressant de prolonger cette réflexion.

## Le patrimoine littoral et maritime, élément déterminant des dynamiques territoriales et économiques

*Définition de la notion de patrimoine maritime et affirmation de l'intérêt de ce patrimoine pour la valorisation des littoraux.*

### **Françoise PERON, Professeur émérite des Universités, initiatrice de l'Observatoire du Patrimoine Culturel maritime de Bretagne**

Pour la première fois, le patrimoine maritime des territoires littoraux dans ses dimensions historiques et culturelles constitue le sujet principal de ces Journées d'études de l'ANEL, puisqu'il occupera une journée entière au programme de ces rencontres. L'événement est à souligner ; il est en accord avec le changement de regard que notre société porte sur ses littoraux.

Je tiens à remercier Yvon BONNOT, Président de l'ANEL, que je sais attaché au patrimoine maritime culturel et à la qualité des ouvrages qui caractérisent ce patrimoine, qui doit, en quelque sorte, contenir la mer.

Je remercie également Christine LAIR, déléguée générale de l'ANEL, dont la fibre patrimoniale est profonde, qui est, elle aussi, persuadée qu'on ne peut vivre sans l'histoire, sans racines historiques et géographiques, car les deux sont liées.

Je remercie également l'assemblée qui a accepté de mettre ce thème au programme, car ce sujet, qui m'est cher, est plus que jamais d'actualité. Tout à l'heure, j'ai eu une grande satisfaction en écoutant le ministre Hubert FALCO et en constatant que son discours était en phase avec nos préoccupations ; peut-être que l'Etat lui-même est en phase avec ces préoccupations.

En effet, ce qui était hier méprisé est désormais valorisé et recherché : les vieux quais, les anciennes cabanes de pêcheurs, les cabanes d'ostréiculteurs, les gares maritimes et même les redoutes et les blockhaus. Le prix de vente des plus modestes maisons de pêcheurs dépassent maintenant parfois ceux de confortables maisons bourgeoises de ville.

Tout objet qui, de près ou de loin, touche à la mer est désormais magnifié, photographié, et devient source d'inspiration pour le design de nouveaux objets courants, pour la création d'œuvres picturales, littéraires, cinématographiques, pour l'ornementation ou la conception d'architecture de bord de mer.

On constate également que l'indignation a été générale lorsqu'on a assisté à de terribles pollutions sur les rivages produites par les récentes marées noires, mais, en même temps, on constate le succès non démenti de nouveaux événements festifs qui se déroulent dans les ports depuis une vingtaine d'années.

On constate également l'attraction populaire exercée par chaque départ de course transocéanique.

Tout cela prouve à quel point est forte, maintenant, l'appropriation du littoral et des symboles de la mer par l'ensemble de la population française ; M. le ministre l'a remarqué.

Dans un pays comme la France, dont les activités maritimes, développées en lien avec la mer, furent et sont encore à la fois riches et diversifiées, les héritages matériels et immatériels transmis jusqu'à nos jours jouent un rôle fondamental dans cette exaltation maritime.

L'engouement pour le patrimoine maritime et littoral est devenu un fait de première importance ; c'est un véritable fait de société, un sujet sensible aussi, car le littoral, tant du côté terrestre que du côté maritime, attire désormais toutes les convoitises.

Le désir de maire contemporain est devenu un facteur essentiel de développement des territoires côtiers, de leur renouvellement, de leur modernisation, à propos duquel les acteurs du patrimoine, au premier rang desquels les élus, doivent s'interroger.

Quels sont les bases qui sous-tendent cet engouement ? Quelle place occupe le patrimoine culturel littoral et maritime dans cet engouement ?

Si une prise de conscience lucide, globale, argumentée n'a pas lieu sur le sujet, si ce patrimoine culturel, bâti en particulier, petit ou grand, n'est pas réellement pris en compte, le risque est grand d'en voir les bénéfices sociaux, économiques, touristiques s'envoler.

Cependant, les objections à la multiplication des actions concernant la prise en compte et la valorisation du patrimoine culturel sont fondées.

Tout d'abord, la notion de patrimoine maritime et littoral est ambiguë ; qu'est-ce qui est maritime et qu'est-ce qui ne l'est pas ?

Ensuite, le simple usage du mot patrimoine soulève, auprès des élus en particulier, des craintes qui sont justifiées :

- financières : coûts trop élevés de restauration et d'entretien, d'animation de bâtiment beaucoup plus élevés en bord de mer car ce patrimoine a les pieds dans l'eau qu'à l'intérieur des terres ;
- morales et idéologiques : crainte d'être accusé de développer des actions passéistes et stérilisantes pour l'avenir du littoral et des sociétés qui y vivent, qui sont en pleine transformation ;
- esthétiques : incompatibilité entre les normes les plus communément admises par les populations locales concernant le beau et les critères qui sous-tendent la valorisation d'objets et de bâtiments d'aspect parfois ingrat, austère, car ils sont liés au monde du travail, tels que d'anciennes conserveries de sardines, d'anciens chantiers de construction navale, entre autres.

A cela s'ajoutent parfois des craintes sécuritaires que l'on peut comprendre : avancer pour justifier, par exemple, la destruction d'un cimetière de bateaux ; on dit qu'il va y avoir libération possible de planches dans un chenal de navigation, des risques d'accident sur le



domaine public maritime relevant de la responsabilité du maire, le tout dans un contexte de besoin d'espace, de besoin de terrain, pour faire du nouveau sur un littoral qui n'est qu'un liseret où l'espace est compté et où la pression foncière est particulièrement forte ; c'était le sujet des Journées d'études de l'ANEL de l'an dernier.

Mais d'un point de vue opposé, l'intérêt social économique territorial que je vais développer un peu tout à l'heure est, malgré tout, suffisamment fort, parce que de nombreux élus et des acteurs économiques ont su passer outre ces craintes du patrimoine et ont, au contraire, encouragé, suscité, amplifié les initiatives de mise en valeur du patrimoine dans leur localité ou dans leur région, souvent stimulés d'ailleurs par des actions d'associations. Certains de ces acteurs, sur le terrain, témoigneront au cours de cette journée.

Au niveau du programme, le jeudi sera essentiellement consacré à l'exposé de réalisations concrètes en ce domaine du patrimoine culturel, car il y en a de nombreux ; les quatre tables rondes qui se tiendront successivement aujourd'hui témoigneront de la grande diversité des actions possibles, tant au niveau de l'ampleur que de la thématique.

Mais il faut remarquer également, en préambule de ces Journées, que le titre des Journées est exactement : « *patrimoine maritime du littoral* ». Ce patrimoine n'est qualifié ni spécialement de culturel, ni spécialement de naturel. Le patrimoine est pris dans sa globalité et c'est une bonne chose. Ce sont les héritages naturels, culturels, paysagés, dans leur diversité géographique, dans leurs composantes complémentaires et étroitement imbriquées, qui constituent les cadres de vie des habitants des littoraux, de ceux qui les fréquentent régulièrement, de ceux qui les découvrent lors d'un séjour et qui y reviendront.

Ce sont ces héritages pluriels qui contribuent à construire les identités personnelles collectives et territoriales d'aujourd'hui, spécifiques aux littoraux et aux îles côtières, identités qui doivent évoluer en accord avec l'époque pour être transmises à nos enfants qui les revendiqueront librement, mais identités qui doivent rester maritimes. Donc patrimoines maritimes naturels et culturels ne peuvent qu'artificiellement être dissociés.

La matinée du vendredi sera axée sur les écosystèmes littoraux ; elle prouvera la nécessaire prise en compte de leur interdépendance en débouchant sur un approfondissement de la notion de gestion intégrée de la mer et du littoral dans le contexte européen.

Après ce préambule, je souhaiterais apporter d'entrée de jeu quelques précisions concernant plus particulièrement le patrimoine culturel bâti, sa définition et ses potentialités, son développement récent, son rôle et sa place dans le renouveau des villes littorales, en espérant que le rappel de ce contexte permettra de mieux situer et éclairer les présentations d'exemples et les débats qui vont suivre.

Il me semble que l'un des grands chantiers à développer actuellement sur les littoraux est la place du patrimoine maritime culturel, et en particulier bâti, trop longtemps oublié ou traité comme un élément secondaire. Il faut le placer au niveau d'un élément essentiel de la valorisation de ce territoire côtier et inscrire clairement et sans ambiguïté ce patrimoine culturel dans les politiques d'aménagement des zones littorales urbanisées et en particulier dans les politiques d'aménagement des petits ports historiques qui sont aujourd'hui délaissés et qui sont si nombreux sur les littoraux.

J'évoquerai donc brièvement en quoi les héritages historiques constituent une ressource à part entière, au même titre que la qualité de l'eau, les espèces sauvages animales, la flore, les paysages dits naturels pour les sociétés d'aujourd'hui et de demain.

Je vais rappeler quelques petites choses que certains d'entre vous ont déjà entendues, mais je crois que c'est nécessaire.

En français, nous avons deux mots pour désigner le patrimoine : « patrimoine » et « héritage », alors que les Britanniques n'en ont qu'un : « *heritage* ». Or, en France, ces deux mots sont souvent utilisés l'un pour l'autre.

Le dictionnaire précise bien pourtant que le patrimoine d'une famille, d'un groupe social, d'une nation est constitué par l'ensemble des biens considérés comme héritage commun et jugés dignes d'être transmis aux générations futures. Le patrimoine, ce n'est donc pas un donné, le patrimoine, c'est un construit, le patrimoine est subjectif, c'est un choix. On ne peut conserver et mettre en valeur tout ce dont on a hérité ; il faut choisir et au fond, toute décision patrimoniale est un décret, est quelque chose d'arbitraire. Le patrimoine est donc dans le choix, il est stratégique et identitaire ; on va garder des éléments hérités, parce qu'on considère qu'ils constituent notre identité, parce qu'on veut les transmettre, parce qu'ils ont un intérêt dans les projets futurs que l'on veut bâtir, et en particulier sur le littoral, celle d'une économie assise sur le développement durable et sur ces qualités de culture, de transmission de la mémoire et de transmission des œuvres qui ont été construites en relation avec la mer.

Les décisions patrimoniales sont donc des décisions d'ordre politique au sens le plus noble du terme et au fond, on ne devrait pas parler de patrimoine, si on voulait être exact, on devrait parler de dynamique patrimoniale, car les choses sont toujours en route et sont en face, à chaque fois, de se transformer.

On a beaucoup parlé de patrimoine. Depuis 40 ans, on a parlé de « *folie du patrimoine* », « *d'explosion du patrimoine* » ; quelles sont donc les vertus du patrimoine, qui sont aussi celles du patrimoine maritime ?

Je dirai que parce que nos sociétés sont caractérisées par la mobilité, le désancrage, le temps morcelé, la révolution des moyens de communication, le stress urbain, etc., ces sociétés ont besoin de repères fixes, d'ancrages, de rites, de lieux stables, ancrés dans l'histoire et dans la mémoire. Le patrimoine culturel n'est donc pas un gadget qui fait bien, il est une sorte de poumon pour nos sociétés d'aujourd'hui.

De plus, c'est un outil efficace de reconfiguration des sociétés et de reconfiguration des territoires, car en créant des événements culturels à la fois symboliques, populaires et très localisés comme les fêtes de la mer, les rites autour du bateau qui ont rassemblé depuis maintenant plus de 20 ans, sur chaque site, petits ou grands, des gens du lieu et des gens d'ailleurs, des jeunes et des vieux, des familles rurales à l'origine et les urbains que nous sommes quasiment tous devenus ; c'est une façon de créer un ciment pour les nouvelles populations littorales qui sont en transformation complète et donc de lier les gens du lieu et ceux qui viennent temporairement mais qui participent quand même à son développement.

En même temps, ce patrimoine invente des rites partagés et crée des lieux, des hauts lieux, des musées importants, des fêtes, etc. Il recompose le territoire, il refonde les territoires, en quelque sorte, qui ont été bousculés par les mutations récentes.

Le patrimoine maritime est donc un outil d'accompagnement des changements sociaux, un outil de refondation territoriale et, de ce fait, il produit des effets indirects importants dont on reparlera au cours des différentes tables rondes. Il oriente quasi spontanément un certain nombre de conflits caractéristiques de notre époque : choix du lieu de vacances en bord de mer, stratégie résidentielle, installation et rénovation des fronts urbains portuaires, participation à la revivification d'identité locale en train de disparaître... Il peut même parfois en inventer.

Mais je dirai, au fond, qu'importe, il participe à la mise en route d'une nouvelle économie, il fait naître de nouveaux secteurs de production économique, souvent en lien avec l'écologie, mais qui sont en phase aussi avec ces nouvelles populations qui viennent sur les littoraux, les catégories sociales tertiaires, qui sont à la fois soucieuses d'environnement naturel, de culture et d'environnement urbain de qualité, même si le front portuaire est un tout-petit front.

Maintenant, on peut se demander quels sont les potentialités et les héritages maritimes du littoral ; y a-t-il beaucoup d'éléments à récupérer pour en faire du patrimoine parmi les héritages dont je viens de parler ?

La réponse est oui. Si l'on s'en tient, dans un premier temps, aux héritages maritimes matériels en se situant dans une optique d'aménagement des territoires littoraux, on peut considérer comme héritage maritime tout élément existant actuellement sur le littoral dont la présence ne s'explique que par la proximité de l'élément marin. On a donc là un champ extrêmement vaste. On peut classer tous ces éléments qui n'existent que parce qu'il y a eu la mer et qu'on a travaillé par rapport à elle ou qu'on s'est distrait par rapport à elle.

On peut identifier 10 grandes catégories d'héritages maritimes sur les littoraux, incluant les grands et les petits héritages, allant de la Tour Vauban de Camaret qui vient d'être inscrite au patrimoine de l'humanité ou du grand phare en mer au modeste atelier de construction navale en bois goudronné, aux petites cales de débarquement, aux cabines de bain du siècle dernier, car la fonction de signalisation de la surveillance des côtes (phares, etc.), la défense militaire des côtes (forts et bastions), la protection contre l'érosion (murets et digues), le transit mer (cales, appontements), la production primaire et la commercialisation des produits de la mer (tout ce qui relève de la pêche et de l'ostréiculture), les activités artisanales et industrielles de transformation des produits de la mer et de production des outils (bateaux), la vie des populations littorales, les quartiers de pêcheurs, les abris du marin, les abris du canot de sauvetage constituent des héritages qu'il faut absolument valoriser.

Mais il y a également tout ce qui découle du balnéaire, du loisir, de la santé en liaison avec la mer, des pratiques religieuses et légendaires, les activités scientifiques et muséales qui se sont développées depuis plus de 100 ans sur les littoraux et qui ont contribué à façonner notre regard.

Comment expliquer le retard dans la création du patrimoine maritime en France par rapport à d'autres pays voisins comme la Grande-Bretagne ou les pays du Nord et les réticences qui ont encore lieu à son encontre ?

Je vois trois raisons qui s'additionnent.

La première est la nature de ce patrimoine. Il est très exposé au vent et à la mer.

La deuxième est la mentalité française ; la France est un pays écartelé entre terre et mer, toute son histoire est liée à cela, elle a deux frontières à défendre, deux frontières à mettre en valeur et la position vis-à-vis du patrimoine depuis une cinquantaine d'années a oscillé dans ces hésitations entre :

- ignorance dans les années cinquante à soixante-dix où sur les littoraux, il fallait faire du neuf, des grands ports, des grands accueils balnéaires pour toutes les catégories sociales, donc on a beaucoup rasé ;
- enthousiasme dans les années quatre-vingts à quatre-vingt-dix ; c'est là que sont nées les fêtes de la mer, une flotte patrimoniale, mais aussi la rénovation d'un certain nombre d'éléments de ce que l'on appelle le petit patrimoine ;
- suspicion dans les années 2000 : quelle authenticité historique a ce patrimoine, quelle fonction, pour qui, pourquoi ? Il coûte cher. Tout cela fait que les élus hésitent.

Au fond, il résulte de ce que je viens d'évoquer un manque de conviction de son intérêt, manque de conviction qui se manifeste lorsqu'on examine les rapports sur l'économie maritime, que ce soit au niveau français ou au niveau européen, où on commence par évoquer ce patrimoine bâti culturel, parce que cela fait bien et, très vite, on dérive et dans les documents suivants et en particulier dans les applications, on voit que le patrimoine maritime devient uniquement naturel et est lié uniquement à la conservation de la qualité de milieux naturels.

Pourtant, on note des changements d'attitude, des Régions et Départements s'investissent, mais lorsqu'on observe de près les SCOT, PLU, ZPPAUP, etc. destinés à orienter l'aménagement des territoires littoraux, on s'aperçoit qu'au niveau du patrimoine bâti et de sa valorisation, ce sont seulement et surtout des boîtes vides ; les outils existent, mais on ne s'en sert pas dans ce domaine ou très peu.

Quel peut-on faire provisoirement concernant ce patrimoine ?

D'un point de vue négatif, les risques les plus forts, allant jusqu'à la perte irrémédiable, se situent au niveau des petits ports historiques, des fronts portuaires, des zones d'activité artisanales abandonnées qui constituent une aubaine aujourd'hui pour les promoteurs, des petits équipements oubliés dont on sait peu de choses, car il n'y a pas d'archives anciennes de l'équipement, isolés ou dans les fonds d'estuaire.

Pour conclure, nous parlerons des aspects positifs et, en particulier, de cette nouvelle urbanité portuaire qui est en train de naître ; ce sera le sujet de ce matin.

Pour lancer les exposés et débats d'aujourd'hui, je fais le souhait que cette journée conforte ceux qui, déjà, se sont appuyés sur le patrimoine maritime culturel pour le développement économique dans leur localité, qu'elle les enrichisse en leur suggérant d'autres projets, grâce aux confrontations d'expériences variées réussies menées depuis quelques années et incite aussi ceux qui ignorent cette thématique ou qui la craignent, car jugée passéiste, coûteuse,

stérilisante pour la modernité, à enfourcher à leur tour cet efficace cheval du développement littoral équilibré.

## La valorisation de savoir-faire et la sauvegarde des bateaux anciens

### **Gérard d'ABOVILLE, Président de la Fondation du patrimoine maritime et fluvial**

Vous me connaissez, certains d'entre vous, pour le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques que j'anime.

La Fondation du patrimoine maritime et fluvial a été créée en 1992 par MM. LE DRIAN et Louis DE CATUELAN, sénateur qui nous a quittés. J'ai succédé, il y a quelques années, à Jacques OUDIN à la tête de cette fondation.

Je vous parlerai plus particulièrement des bateaux qui sont trop souvent oubliés quand on parle du patrimoine maritime. Je remercie Mme PERON d'avoir eu un mot pour eux car que seraient les ouvrages portuaires, les phares, les chantiers, etc. s'il n'y avait pas les bateaux ?

Le patrimoine est d'autant plus intéressant lorsqu'il nous rapproche des hommes et les bateaux sont le meilleur moyen pour être rapproché des hommes qui ont fait vivre ce patrimoine.

La France a la chance d'avoir un patrimoine maritime flottant absolument exceptionnel, tout simplement parce que la géographie fait que nous avons subi ou acquis des expériences qui nous venaient des pays du Nord, de l'Angleterre, de la Méditerranée, de l'Espagne et, ainsi, nous avons eu des bateaux d'inspiration très variée.

De plus, outre ces considérations géographiques, dans notre pays, il y a eu toutes sortes d'activités maritimes, que ce soient des activités militaires, de pêche ou de plaisance.

Ces bateaux sont extrêmement divers. Imaginez, par exemple, un harenguiers de la Mer du Nord, un ancien canot de sauvetage, un bateau pilote du Havre, une bisquine de Cancale, des goélettes paimpolaises comme l'Etoile ou la Belle-Poule, le Renard, la Recouvrance, des chaloupes sardinières, un thonier de Groix, des trainières basques, des barques catalanes, des pointus toulonnais et bien d'autres, car il y en a des centaines. Vous imaginez la collection extraordinaire que notre pays peut présenter, collection sans doute unique au monde.

On l'a dit, le patrimoine maritime est fragile ; les bateaux sont évidemment les éléments les plus fragiles de ce patrimoine maritime, puisqu'ils sont soumis à l'agression du temps, à l'usure, au vieillissement, souvent à un travail dur, à l'usure de l'usage et parce que les bateaux de travail sont évidemment abandonnés lorsqu'ils deviennent obsolètes par rapport à leurs fonctions. Le seul moyen de les entretenir, que ce soient des modèles d'origine ou des copies restaurées à l'identique, est de les faire naviguer.

La France l'a compris - nous avons été précurseurs - depuis plus d'un quart de siècle, puisque depuis 1982, nous avons classé des bateaux monuments historiques ; il y en a aujourd'hui 128 ou 130.

Vous avez vu que le public avait suivi, avec le succès des manifestations de Brest, de Douarnenez et tant de manifestations locales.

Ces bateaux ont du succès car ils sont emblématiques et représentent ce que nous, habitants du littoral, avons de plus précieux, c'est-à-dire une grande part de notre identité. Ils sont, de plus, un puissant moyen de cohésion sociale. Par ailleurs, l'entretien de ces bateaux et leur construction sont aujourd'hui créateurs d'emploi.

Je vous ai parlé du classement « monument historique », mais tous les bateaux, même quand ils sont intéressants, ne peuvent pas être monuments historiques. Il y a quelques années, la Fondation du patrimoine maritime et fluvial a donc proposé une distinction pour un certain nombre de bateaux : les BIP (Bateaux d'Intérêt Patrimonial). Je remercie les parlementaires qui nous ont aidés ; cette distinction, depuis la loi de finances de 2006, ouvre droit à la défiscalisation du DAFN (Droit Annuel de Francisation et de Navigation des navires). Cela a été dur, car après cette loi, il a fallu faire passer le décret signé par trois ministres, avec un changement de gouvernement au milieu de la manœuvre. Je crois que dans certains cabinets ministériels, on m'a vraiment détesté car j'appelais tous les jours. Cependant, c'est passé, on a réussi et, aujourd'hui, ce label donne droit à cette exonération.

Le processus de demande et d'acquisition du label est évidemment très sérieusement contrôlé ; tout cela a été mis en place avec la Direction des finances.

Nous avons eu un certain nombre d'aides et je remercie notamment Didier QUENTIN et le Conservatoire du littoral qu'il présidait à l'époque, car le produit du DAFN va au Conservatoire du littoral et que l'exemption, c'est cela de moins pour le Conservatoire du littoral. Didier QUENTIN a parfaitement compris que la conservation du littoral, ce ne sont pas seulement les cailloux et ouvrages portuaires, mais cela peut être les bateaux, les hommes, les métiers.

Une commission de labellisation se réunit lorsque nous avons un nombre suffisant de bateaux. Cette commission se réunit à la Fondation, mais y participent les représentants de trois ministres (culture, finances et transports), le Conservatoire du littoral, l'ANEL, un certain nombre d'organismes, ainsi que des personnalités qualifiées. Nous avons, aujourd'hui, labellisé 200 bateaux - nous avons commencé il y a un an - et j'estime qu'il y a, en France, 2 000 à 2 500 bateaux labellisables.

Le label est défiscalisant, mais j'ai vu avec beaucoup de plaisir qu'une demande sur deux émane d'un propriétaire qui, pour une raison ou une autre, n'est pas astreint au DAFN, ce qui prouve que ce label est véritablement considéré comme un label culturel avant d'être un petit avantage fiscal.

Notre label a également un certain nombre d'avantages collatéraux, c'est-à-dire que certains ports de plaisance ont compris qu'il était bon de rassembler tous ces bateaux du patrimoine dans certaines zones pour les mettre en valeur mutuellement, leur accorder éventuellement un tarif préférentiel, moyennant quoi ils vont participer un peu aux événements du port et aux fêtes locales.

Un autre avantage très important est que lorsque nous recevons par informatique tous les dossiers de demande de labellisation, nous avons une mine de renseignements sur les bateaux,

leur propriétaire, des photos, etc. Pour tous les bateaux labellisés, nous mettons ces renseignements sur internet ; nous avons donc, pour tous les chercheurs et pour tous ceux qui s'intéressent au patrimoine maritime, un fichier extraordinaire. Rassurez-vous, ce n'est pas comme Edwige, on extrait tous les renseignements d'ordre personnel et on ne laisse que ceux qui concernent le bateau.

Un certain nombre de propriétaires de bateaux ont sollicité la municipalité, le Département, pour obtenir des aides à la restauration et parfois, leur interlocuteur ne sait pas si ce bateau a une importance patrimoniale. Evidemment, le label va l'aider à obtenir ce genre d'aide.

Il y a encore beaucoup de pain sur la planche, notre fondation a des moyens très limités.

Je terminerai sur une note un peu pessimiste. Nous n'avons quasiment aucune subvention ; peut-être certains d'entre vous ont-ils reçu, au titre d'une municipalité, d'un Conseil général ou d'une Région, un courrier de la fondation ; si ce n'est pas le cas, vous en recevrez prochainement. Si nous ne sommes pas aidés, dans un an et demi à deux ans, je fermerai la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, car malgré cette mission de service public, nos moyens ne nous permettront pas de continuer à la mener à bien.



## Table ronde - Une nouvelle urbanité littorale

*Cette table ronde était présidée par Yvon Bonnot, maire de Perros-Guirec et président de l'ANEL*

*D'espaces en crise du fait de la reconversion des activités maritimes, les villes portuaires sont devenues, grâce à des politiques volontaristes, des zones pionnières. Le retour à une identité littorale, s'adossant au patrimoine maritime, a permis d'accompagner les changements économiques et sociaux de ces territoires.*

### **Antoine RUFENACHT, Maire du Havre : un patrimoine mondial classé à l'UNESCO côtoie le port international de PORT 2000**

Un mot d'abord, Monsieur le Président, mes chers collègues, pour vous dire combien je suis heureux de participer à la commémoration du 30<sup>e</sup> anniversaire de l'Association Nationale des Elus du littoral. J'y ai retrouvé beaucoup de collègues que j'ai connus dans d'autres circonstances et je crois qu'il est important qu'il puisse y avoir une pérennité de la participation à notre association. Quand on est membre d'une association et qu'on l'est dans la durée, cela prouve qu'on y trouve de l'intérêt.

Merci beaucoup à Gil BERNARDI d'avoir eu ce témoignage ; j'ai eu le sentiment un peu d'une nécrologie, mais c'est aussi l'âge et l'expérience qui font qu'à un certain moment, on est couvert de compliments et de gentillesse ; il faut assumer.

Le Havre est un port d'origine récente, créé en 1517 par le roi François 1<sup>er</sup>, port militaire qui s'est développé au fil des années, notamment au XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup> siècles comme grand port de commerce.

Aujourd'hui, ce port s'est beaucoup concentré sur le transport par conteneur et, puisqu'on parle beaucoup du patrimoine au cours de ces journées, cette transformation de l'activité portuaire a été une occasion assez exceptionnelle à la fois de préserver une partie de notre patrimoine et d'en créer un nouveau, puisque nous avons réalisé un nouveau port, un avant-port sur l'estuaire de la Seine, PORT 2000, qui a été inauguré en 2005, 12 kilomètres de quais qui font profiter le port du Havre de ses atouts exceptionnels dans sa compétition avec les grands ports hanséatiques, à savoir la proximité de l'Atlantique et le tirant d'eau, de 15 à 16 mètres, ce qui est tout à fait exceptionnel. Je parle des ports hanséatiques, car nous sommes en concurrence avec ces ports (Hambourg, Anvers, Rotterdam). Le Havre assure les 2/3 du commerce des porte-conteneurs aujourd'hui ; nous avons fait ce grand pari il y a une quarantaine d'années et nous en profitons intensément aujourd'hui, en raison de notre position géographique.

Le port s'est déplacé vers le Sud, vers l'estuaire de la Seine, vers nos voisins du Calvados et de la Basse-Normandie, ce qui n'a pas fait plaisir à mes amis de Honfleur ou de Deauville,

mais c'était une nécessité, libérant automatiquement un certain nombre d'espaces : des entrepôts, des quais, des bassins qui composaient le port de commerce d'autrefois.

Ce sujet m'avait beaucoup intéressé, car si j'ai participé à la création de l'ANEL il y a une trentaine d'années, j'ai participé, il y a une quinzaine d'années, à la création d'une autre association : l'Association internationale villes et ports, qui réunit aujourd'hui les cités portuaires du monde entier sur cette problématique du développement portuaire, de la nécessité de trouver entre les municipalités et les autorités portuaires une capacité de dialogue et de régler les problèmes liés aux investissements, aux problèmes fiscaux, à l'aménagement de ces espaces qui sont peu à peu délaissés par les autorités portuaires et repris par les autorités municipales.

En même temps que PORT 2000 se construisait vers le Sud du port, j'ai pu, par les bonnes relations que j'ai avec les autorités portuaires et le soutien de l'Etat, faire déclasser un certain nombre d'espaces, acquérir pour la municipalité un certain nombre d'espaces portuaires et nous sommes maintenant dans un aménagement du port traditionnel qui devient un enjeu majeur, avec le souci de préserver ces entrepôts, de les réaménager, de préserver ces quais, d'en faire des lieux de vie, ce que vous avez vu dans d'autres grands ports comme Gênes, Barcelone, Marseille ; toutes les cités portuaires du monde entier font partie de cette association.

Si le port du Havre et la ville du Havre ont été détruits en septembre 1944, c'est évidemment à cause de l'enjeu portuaire. Les troupes allemandes occupaient encore la ville, les troupes alliées s'avançaient vers l'Allemagne et il y avait absolument besoin d'un port pour approvisionner en munitions et en hommes les troupes alliées ; pour aller vite, les forces alliées ont purement et simplement bombardé le port et la ville, détruisant tout le port, tout le centre-ville, faisant 3 500 victimes civiles et seulement une centaine de soldats allemands.

Il a fallu ensuite reconstruire, reconstruction qui a été confiée à Auguste PERRET. Pour un urbaniste et un architecte, avoir 170 hectares de reconstruction était un enjeu formidable.

Cette reconstruction a été mal comprise, parce que le système Perret néoclassique est un peu austère, parce qu'il était plus facile de construire que de faire pousser les arbres et il a donc fallu attendre que la végétation pousse et, enfin, parce que cette reconstruction s'est faite sur des drames, sur la mort de 3 500 de nos concitoyens et sur la destruction de la ville ; les Havrais ont eu du mal à accepter cette nouvelle construction.

Mais les temps changent, nous avons fait un peu notre deuil et PERRET est devenu un urbaniste et un architecte reconnu de l'extérieur, c'est-à-dire que ce sont beaucoup plus les Italiens, Japonais, Anglais qui ont rendu hommage à l'œuvre de PERRET. Quand je suis devenu maire en 1995, j'étais intéressé par les problèmes d'urbanisme et d'architecture et ai lancé une procédure pour obtenir un classement au patrimoine mondial, ardemment soutenu par un professeur d'architecture de Nancy, grand spécialiste de LE CORBUSIER et de PERRET ; nous avons fait un très bon dossier et, divine surprise, le 15 juillet 2005, après beaucoup d'efforts, le centre-ville Perret a été inscrit au patrimoine mondial de l'humanité, ce qui veut dire, excusez-moi de le dire ainsi, que nous sommes au même niveau que le château de Versailles, le Mont Saint-Michel ou la cathédrale de Chartres.

Ce n'est pas un jugement de valeur, mais cette architecture est fortement symbolique de ce que l'on a pu réaliser au XX<sup>e</sup> siècle et il était important pour la France d'avoir, après Brasilia, le premier ensemble architectural du XX<sup>e</sup> siècle qui soit reconnu au patrimoine mondial.

Cela a fait grincer des dents un certain nombre de mes amis qui ont des patrimoines anciens comme la ville de Rouen ou de Caen, mais cela a été, pour nous, un très beau succès.

La plaisance, la pêche, la plage sont aussi pour nous des atouts très importants ; nous essayons de les préserver, nous allons agrandir fortement le port de plaisance. Nous avons une plage de galets très longue, deux kilomètres, en plein centre-ville, ce qui est assez unique sur le plan hexagonal, hormis Nice, qui est excessivement propre. Le pavillon bleu suscite quelques critiques, notamment de la part des maires qui n'en bénéficient pas, mais comme j'en bénéficie et que je suis le seul à en bénéficier sur ce parcours de la Manche, je me félicite d'avoir un pavillon bleu.

Sur le plan de la préservation des eaux de baignade, nous avons fait des efforts très importants pour assurer la lutte contre les inondations, des travaux d'assainissement, une station d'épuration ultramoderne qui sera mise en service dans deux ans ; nous considérons que c'est un enjeu majeur que de préserver la qualité de ces eaux de baignade.

Samedi, nous inaugurerons les jardins suspendus du Havre. Il s'agit d'un fort qui domine la ville du Havre, qui a été créé au XIX<sup>e</sup> siècle pour protéger la ville et le port contre les attaques ennemies, qui, naturellement, n'a plus aujourd'hui d'utilité stratégique, que j'ai fait acheter par la ville au ministère de la Défense pour un million de francs pour 17 hectares, mais qu'il a fallu réaménager. Nous l'avons aménagé en jardin des explorateurs, parce que ce fort domine la ville, parce que les explorateurs et botanistes ont joué un rôle important dans le développement de la ville au moment du port. Nous avons décidé d'y réaliser un jardin à l'entretien pas trop fort, avec, aux quatre coins, des jardins qui évoqueront des plantes venant d'Asie, d'Amérique, d'Australie et des explorateurs qui ont traversé l'Atlantique ou le Pacifique pour nous rapporter des espèces rares, avec une promenade tout autour du chemin de ronde assez exceptionnelle.

En même temps que nous nous lançons dans un certain nombre de projets importants sur l'interface ville/port, je lançais un double projet, à la fois de centre nautique, de piscine, et de centre de la mer et du développement durable, les deux devant être réalisés par Jean NOUVEL. Le centre nautique a été réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la communauté d'agglomération que je préside, lieu assez exceptionnel s'inspirant des thermes romains d'une blancheur immaculée, avec une piscine de 50 mètres de long chauffée et ouverte sur le ciel, des douches, bains bouillonnants, etc. Sur le plan architectural, ce bâtiment mérite le déplacement. Toutefois, il y a quelques problèmes, car de la mosaïque tombe en ce moment, ce qui engage un contentieux entre le fabricant de mosaïque, l'architecte, le poseur ; comme toujours quand on fait des prototypes, il se passe des choses un peu compliquées.

Le centre de la mer et du développement durable est un projet lié à ce centre nautique. Il s'agit de construire un phare métallique de 125 mètres de haut, qui répondra aux normes HQE et qui permettra à 100 mètres de haut de voir l'ensemble de l'estuaire et d'avoir une bonne connaissance de toutes la problématique qui se pose dans l'estuaire de la Seine, avec à la fois une activité maritime très forte et un port très actif, avec un grand fleuve, la Seine, qui s'y déverse, avec une industrie lourde très importante, notamment dans la pétrochimie ou

l'industrie automobile, avec des espaces naturels préservés, à la fois par décision française mais aussi européenne. Cet espace est le plus vaste sur le territoire national après l'espace de la Camargue. Nous avons une faune et une flore très intéressantes.

Comment faire en sorte que cet espace puisse continuer à créer de l'activité économique, des emplois, de la valeur ajoutée, tout en préservant un patrimoine qu'il faut absolument conserver pour des raisons que chacun comprend aujourd'hui mais qui n'étaient pas évidentes il y a quelques années ?

Nous avons pensé, au Havre, qu'il serait intéressant de faire ce centre de la mer et du développement durable qui serait un centre d'expérimentation, c'est-à-dire un endroit où les visiteurs, jeunes ou moins jeunes, pourront prendre une meilleure connaissance de la problématique de la vie maritime dans toutes ses composantes et notamment d'un grand port : comment un grand port fonctionne ? Comment des produits construits à Taiwan arrivent dans de bonnes conditions, avec une rapidité parfaite, une fiabilité complète jusque dans les magasins d'Auchan ? Comment la sécurité est-elle assurée ? Comment la fiabilité du transport maritime se réalise ? Tout cela est très important, très technique et, en même temps, peut être expliqué, me semble-t-il, de manière très ludique.

A côté de ce volet maritime, il y a un volet développement durable. Nous pensons que nous avons un espace privilégié et que nous pouvons montrer à de jeunes générations à quel point il est indispensable de faire du développement économique tout en préservant un certain nombre d'espaces ; c'est toute la problématique du développement durable.

J'espère que nous pourrons avoir là un lieu à la fois intéressant et ludique. C'est un projet compliqué, car j'ai commis l'erreur de choisir l'architecte avant d'avoir complètement défini la gestion. L'architecte a fait la boîte et maintenant, il faut que nous nous adaptions pour la gestion. Mon objectif est que le centre de la mer et du développement durable, réalisé par Jean NOUVEL, s'appuyant sur ce qui a été fait à partir du centre nautique, soit mis en service et inauguré avant 2013.

### **Loïc LE MEUR, Conseiller général du Morbihan, Maire de Plœmeur : la reconversion spatiale et économique du territoire urbain et portuaire de la Rade de Lorient**

Je voudrais vous dire le plaisir que j'ai à participer à l'ANEL pour deux raisons : la qualité des travaux et la qualité d'animation de son Président.

L'année dernière, lors des Journée d'études qui se sont tenues à Plœmeur, pour certains, vous avez pu découvrir la rade de Lorient qui regroupe cinq types de ports : port de commerce, port de pêche, le second de France, port militaire de construction navale des célèbres frégates furtives mais aussi le port qui abrite la base des commandos marines, ports de plaisance et ports de passagers notamment pour les liaisons vers les îles de Groix et de Belle-Ile.

Mais ce n'est pas de ces cinq ports dont vous connaissez comme moi les difficultés, les conflits d'usage, la multiplicité des acteurs, les problématiques qui peuvent se poser entre la confrontation entre ceux qui souhaiteraient une protection et les soucis que nous avons de développement économique et social, la gestion des espaces aujourd'hui insuffisants, avec des pressions foncières, bref, un ensemble de problématiques que nous avons pu exposer l'année dernière et qui sont celles de tous ceux qui gèrent ce type d'espace, que nous allons parler,

mais du sixième : la base de sous-marins de Lorient, désaffectée en 1997, sur laquelle nous avons mené un travail de réflexion pour une reconversion économique et sociale. C'est l'un de ces châteaux forts du XX<sup>e</sup> siècle que nous avons hérités des conflits militaires.

Dans l'histoire de cette Seconde guerre mondiale, 492 des 1 149 carénages de U-boats allemands, soit 43 %, le furent à la base de Kéroman, donc à la base de sous-marins de Lorient.

Nous avons mené un travail de réflexion face à ce sujet qui était monumental à notre échelle. Je vais donner la parole à Philippe LEBLANCHE, puisque notre agence d'urbanisme et de développement économique a mené ce qui a été l'outil de réflexion et d'action dans ce projet de reconversion. Il existait un petit groupe de réflexion dirigé par Jean-Yves LE DRIAN, qui était président de la communauté d'agglomération à l'époque, auquel j'ai participé, puisque j'ai en charge le développement économique du Pays de Lorient, dans lequel nous trouvons un jeune contre-amiral qui est aujourd'hui le chef d'Etat-major de la marine.

**Philippe LEBLANCHE, Directeur de l'AUDELOR (Agence de développement économique et d'études urbaines du Pays de Lorient)**

Lorient est un site exceptionnel dans son ensemble, puisque la mer rentre profondément à l'intérieur des différents petits estuaires qui composent la rade.

Nous parlerons surtout du site de Kéroman, qui a accueilli les sous-marins allemands durant la Seconde guerre mondiale, puis la marine nationale, mais pas seulement.

Lorient est un port relativement récent, à l'instar du Havre, puisqu'il a été créé en 1666 pour construire des navires pour la Compagnie des Indes.

En 1918, l'Etat décide de construire un port industriel, investissement très important pour l'époque, puisque l'investissement était de l'ordre de 50 millions de francs pour 1 800 mètres de quais. Ce port donne une vocation importante à Lorient sur le plan de la pêche.

En 1940, l'amiral DONITZ choisit Lorient-Kéroman pour construire la principale base des sous-marins allemands pour l'Atlantique.

En 1945, la marine nationale investit la base des Allemands pour y rester jusqu'en 1997.

En 1927, la presqu'île de Kéroman est vide et constitue les réserves foncières pour le port de pêche. Les Allemands s'en emparent en 1941. En 1945, tout a été bétonné, les quais ont été construits, ainsi que trois bunkers de trois hectares de superficie au sol chacun et un énorme *slipway* qui permettait de sortir des navires de guerre pour pouvoir en assurer la maintenance, donc un outil portuaire de première force sur le plan militaire.

En 1990, les réformes successives conduisent à ce que l'armée et la DCN (Direction des Chantiers Navals) qui emploie 10 000 personnes quittent en partie le territoire et divise par deux les effectifs. Lorient subit alors un choc très important ; c'est d'ailleurs ce qui a été à l'origine de la création de l'Agence d'urbanisme, qui a d'abord été une agence de développement économique chargée d'animer le territoire et de permettre aux uns et aux autres de se retrouver autour d'un projet économique pour relever la situation.

Aujourd'hui, le défi a été relevé, puisqu'environ 2 500 personnes travaillent sur le secteur BSM, anneau de Kéroman et port de pêche.

Cette base a été un symbole de reconversion de site militaire, avec un travail extrêmement important qui a mobilisé les élus, techniciens et divers acteurs pendant presque une dizaine d'années. Cela ne se fait pas en cinq minutes, les bons projets ne tombent pas du ciel, il y a beaucoup de petits échecs avant d'arriver à former une vision stratégique claire, de pouvoir bâtir des projets solides et durables dans le temps.

L'approche méthodologique s'est découpée en quatre parties :

Tout d'abord, il a fallu définir une stratégie, qui s'est faite en un certain temps et en accumulant les expériences.

Ensuite, le produit a été arrêté ; il a s'agit de centrer la vocation de ce secteur sur le nautisme et le patrimoine. A l'époque, ce n'était pas évident. On aurait pu s'en douter, car les bunkers allemands étaient exceptionnels ; bien qu'ils aient ennuyé un certain nombre de personnes durant un certain temps, aujourd'hui, on se dit que c'est une chance et on arrive à loger des choses à l'intérieur. En revanche, si le nautisme de compétition représente quelque chose d'évident pour la Bretagne Sud, à Lorient, ce n'était pas gagné.

L'idée est de réfléchir à des outils très pointus qui ont un effet de levier économique local important et qui sont modestes en termes d'investissement public par rapport à ce qu'ils génèrent en matière de développement local.

*(Projection de photographies.)*

Le pôle nautique s'est implanté sur le K1 et le K2, qui sont deux des trois bunkers, le K3 étant celui qui a les pieds dans l'eau. Une zone d'activité dédiée au nautisme s'est accolée à ce pôle ; les professionnels de la course et du nautisme y ont élu domicile.

### **Loïc LE MEUR**

Aujourd'hui, vous y trouvez Alain GAUTIER (Foncia), Franck CAMMAS (Groupama), Jean-Pierre DICK (Virbac-Paprec), Pascal BIDEGORRY (Banque Populaire), Jérémie BEYOU (Delta Dore), Yann ELIES (Generali), bref, une cinquantaine de bateaux se préparent aujourd'hui pour la course sur le site de Kéroman. Le plus gros chantier de bateaux en composite de cette taille se situe aujourd'hui sur l'anneau de Kéroman.

Bientôt, Arcoa et Alliora s'implanteront. Nous avons également le leader international de l'accastillage marine : Plastimo, ainsi que Catlantec, constructeur de catamarans, Lorima qui construit des mâts carbone.

### **Philippe LEBLANCHE**

Pour compléter le dispositif, il convenait de positionner un outil dédié à la voile contemporaine ; c'est ce qui a été fait en créant la Cité de la voile Eric TABARLY, avec la complicité de l'association « Eric Tabarly » qui est présidée par Jacqueline TABARLY, la veuve d'Eric.

**Loïc LE MEUR**

Le pari est en voie d'être gagné, malgré la difficulté de la tâche, sur une durée de 10 ans.

**Philippe LEBLANCHE**

Concernant la dimension patrimoniale, le K3 est un bloc ouvert sur la rade ; il y a sept alvéoles en eau pour accueillir les sous-marins. Nous ne les accueillons plus pour l'instant et n'espérons pas forcément en accueillir dans les temps prochains, mais cela peut servir d'outil pour le nautisme et la plaisance.

Cet ensemble a coûté 55 millions d'euros hors taxes et a été largement financé par l'Europe, à hauteur d'un tiers, l'Etat ayant participé de façon importante, ainsi que par le Conseil régional, le Conseil général et Cap l'Orient.

**Marie-Laure GRIFFATON, Conservatrice du musée portuaire de Dunkerque : comment un musée peut soutenir une politique visant à redynamiser les liens unissant une ville et son port**

Dunkerque est le troisième port de commerce de France, mais Dunkerque est aussi une ville qui a connu de très nombreuses crises depuis sa création à cause des guerres, bombardements, blocus à la période corsaire ; la dernière et la plus importante date de la période de fermeture des chantiers de construction navale.

*(Projection de photographies.)*

Le chantier est à proximité immédiate du centre-ville de Dunkerque. Ce chantier laissera une friche de 180 hectares à quelques centaines de mètres du centre-ville.

Sur cette friche, à partir de la fin des années quatre-vingts, une réflexion va être menée par l'architecte Richard ROGERS qui va concevoir un masterplan et une dynamisation du quartier, avec des critères de Haute Qualité Environnementale.

Comme on va raser une grande partie de la friche industrielle et que l'on ne gardera que quelques bâtiments, toute la question est de définir la réaffectation de ces bâtiments. Un ancien bâtiment de remorquage est, par exemple, transformé en *skatepark*. L'atelier de Préfiguration 2 doit être reconverti pour accueillir le Fonds Régional d'Art Contemporain. L'important est de garder la trace de l'usage même de ces bâtiments, puisque l'AP2 était un haut lieu de la fabrication navale ; une fois qu'il sera transformé en lieu d'art contemporain, même s'il y aura quelques panneaux, il faut que l'on puisse garder la trace de toute cette mémoire, de ces savoir-faire.

C'est là qu'entre en jeu le musée portuaire, avec quelques actions qui sont à la fois dans le musée et en dehors des murs.

Le musée portuaire est un musée associatif, mais il est largement soutenu par la Communauté urbaine de Dunkerque, la Ville de Dunkerque et le Conseil régional du Nord - Pas-de-Calais.

Trois bateaux sont à flots : le trois-mâts « *Duchesse Anne* » de 90 mètres de long, un bateau-phare et une péniche, ce qui fait que ce musée est à la fois « à quai » et à flots.

Préserver la mémoire et le travail est un point important pour nous.

La photo projetée illustre le lancement du *Flandres*, qui a desservi pendant de longues années la ligne le Havre - New-York. Cette photo est extraite d'une exposition réalisée avec l'association French Line, basée au Havre, qui évoque la construction des paquebots à Dunkerque. Je vous la projette, car elle permet d'évoquer l'importance de garder la mémoire des savoir-faire, la mémoire de la formation, l'esprit « *made in Dunkerque* » que vous avez peut-être entendu à la radio récemment.

Les Dunkerquois sont caractérisés par leur combativité et le grand savoir-faire qu'ils ont acquis au fil du temps.

Dans le cadre du cycle DP3, cycle proposé pour les classes de troisième, les élèves ont des options où ils doivent découvrir les métiers d'aujourd'hui dans le cadre de leur orientation ; le musée portuaire favorise la découverte de ces métiers. Dans la région, nous ne sommes pas nombreux à avoir proposé des programmes dans ce cadre. On parle aussi des métiers anciens, avec toutes les problématiques d'évolution des réformes portuaires, sujet délicat dans tous les grands ports de commerce.

Derrière ces métiers, l'idée n'est pas d'être nostalgique, mais plutôt d'évoquer les questions de la transmission des savoir-faire, du rôle de l'expérience, de la capacité d'initiative nécessaire - on peut prendre comme exemple la diversification indispensable à la fin des chantiers navals pour prolonger l'activité ; le chantier s'est mis à faire des barges, toute une série d'autres éléments -, de la prise de risque, de la sécurité de l'emploi avec le statut des dockers, de la rentabilité, de la réactivité, etc., série de questions fondamentales dans l'histoire même du port, mais qui a des répercussions sur la vie d'aujourd'hui. Ce sont des réflexions utiles qui vont bien au-delà de la simple découverte du patrimoine maritime.

Nous évoquons également le système D. En général, dans les musées, quand on évoque le travail, on prend le côté officiel, mais ici, on montre les éléments mis au point pour faciliter la vie quotidienne du bateau.

Nous évoquons également les évolutions technologiques et leurs conséquences, avec les aspects positifs et négatifs de ces évolutions. Sur le baliseur, par exemple, avec l'évolution dans le temps, des aspects positifs ont concerné la sécurité, mais l'équipage a perdu en termes d'autonomie et de responsabilité, puisqu'une grande partie de la maintenance se fait à distance avec des systèmes de communication internet.

L'évolution du port de Dunkerque a été considérable, puisque de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à 2000, nous sommes passés d'un tout petit port à un territoire qui couvre 17 kilomètres de littoral. Cette évolution est d'autant plus considérable que l'on a créé un bassin maritime. On évoque cette évolution à l'intérieur du port par des programmes pédagogiques.

Par ailleurs, on a créé des parcours de découverte dans le port, avec des panneaux permettant de donner une série de renseignements que le public individuel, à pied ou en vélo, ne peut pas voir directement sur le terrain (photos aériennes, vues anciennes, photos d'intérieur de



bâtiment de la partie criée à laquelle les personnes n'ont pas accès, en dehors des réservations et groupes, sous encadrement du musée portuaire) et des petits schémas sur les docks, par exemple, qui permettent aux gens de découvrir le fonctionnement de ce qu'il ont sous les yeux.

Le musée portuaire est aussi une façon de découvrir le territoire.

Je voulais également évoquer les présentations que nous faisons sur l'activité industrielle actuelle, par exemple une exposition sur la sidérurgie sur l'eau, ce qui nous permet d'expliquer pourquoi une partie du territoire dunkerquois n'est plus accessible directement au public.

Il est toujours difficile de faire ce genre d'opération.

Il existe des visites de découverte du port lui-même, avec des programmes interactifs, une partie découverte du commerce maritime, où l'on montre la taille des grands pétroliers par rapport à la capacité d'un camion.

Je termine avec les problématiques sur le commerce maritime, qui permettent non seulement de découvrir le territoire de Dunkerque, mais d'évoquer toute la problématique du monde maritime, du commerce maritime, de la mondialisation et toutes les répercussions sur les habitants de Dunkerque et les touristes qui viennent nous rendre visite.

### **Frédéric CUVILLIER, Député-maire de Boulogne-sur-Mer, premier port de pêche français, adossé à une ville d'Art et d'Histoire**

Le plus simple serait de vous inviter tous à Boulogne-sur-Mer pour découvrir ce territoire. Je serais heureux, Président, que vous inscriviez cette demande officielle d'accueil des Journées de l'ANEL sur ce territoire de la Côte d'Opale.

Lorsque nous parlons de territoire et de patrimoine maritime, il est clair que l'identité est le fil conducteur et que ce patrimoine maritime est une notion relativement récente dans nos communes, d'autant que celle-ci a eu une acceptation pendant très longtemps comme une conservation et un regard en arrière plutôt qu'une mise en valeur de quelque chose qui est susceptible de créer de l'économie, de l'emploi et de la richesse.

Le patrimoine, c'est bien, à condition que la première des choses, c'est-à-dire la richesse, la valeur, l'emploi, soit au cœur des préoccupations. Or, c'est une redécouverte que nous avons dans une région et une ville particulièrement marquées par les crises. Cette mise en valeur du patrimoine, cette continuité et non pas cette rupture entre l'héritage, cette projection pour tirer parti de ces valeurs environnementales, historiques, patrimoniales, géographiques, peuvent tirer parti et se construire au profit de la population.

Le port de Boulogne est un port impérial créé par Jules César et non par Napoléon ! Imaginez la difficulté pour nous d'engager des travaux, tant il est important pour nous de valoriser, mais également de ne pas détruire une réalité historique ; dès lors qu'il s'agit d'avoir le moindre programme de construction au sein de notre ville, nous retrouvons toujours quelques signes de présence d'un Romain passé par-là.

2 000 ans d'histoire de cette ville ! Tous ceux qui ont souhaité, un jour, envahir l'Angleterre se sont arrêtés à Boulogne. Le dernier conflit nous a d'ailleurs amené quelques témoignages de la présence massive de nos amis allemands face à l'Angleterre et au simulacre du débarquement.

Le patrimoine culturel est aussi une part de richesse pour notre ville. L'ensemble des rois de France venait à Boulogne pour rendre hommage à Notre-Dame-de-Boulogne, en référence à l'apparition de la Sainte Vierge dans le port de Boulogne. Le seul roi qui ne soit pas venu à Boulogne est Louis XVI ; voyez comment il a terminé.

Boulogne garde de son histoire une fortification, une vieille ville, une enceinte médiévale marquée, un patrimoine napoléonien.

Du début du XIX<sup>e</sup> siècle au début du XX<sup>e</sup>, Boulogne est, en quelque sorte, la Côte d'Azur de nos amis Anglais, Belges et Néerlandais.

Le beffroi de Boulogne, au même titre que tous les beffrois de la région Nord-Pas-de-Calais, est inscrit au patrimoine de l'Unesco.

Boulogne, c'est un port dans la ville - c'est ce qui rend les projets de mutation ô combien sensibles -, avec tout ce que l'économie a pu représenter de difficultés vécues directement par les habitants et dans la ville.

En effet, premier port de pêche de France, on ne peut pas dire que ce soit l'industrie la plus en vogue et la plus rayonnante en ce moment, mais surtout une plate-forme logistique, plate-forme de transformation des produits de la mer et, depuis les années quatre-vingt-dix, une transformation de la zone Cap Ecure, zone industrielle liée à la transformation des produits de la mer.

Au Nord de Boulogne, vous avez la Flandre occidentale ; Boulogne est la boutonnière du Boulonnais pour aller vers le massif dunaire et les longues et belles plages de la Côte Picarde. L'arrière-pays est très vallonné ; après la Corse, grâce à l'action du Conservatoire du littoral, nous avons certainement la côte la mieux préservée de la pression foncière.

Voilà la difficulté à laquelle nous sommes confrontés dans la mutation et la mise en valeur de la maritimité de la ville.

La ville de Boulogne, suite à la Seconde guerre mondiale, a connu une mutation énorme, d'abord par le fait que le fleuve, la Liane, ait été redressé et que l'ensemble du quartier à gauche du fleuve ait été totalement reconstruit. La cité médiévale a été préservée lors de la Seconde guerre mondiale, mais 85 % de la ville ont été profondément détruits, notamment la zone portuaire.

Au lendemain de la guerre, le parti pris a été retenu de spécialiser les territoires, de faire qu'une zone liée à l'activité des produits de la mer, à la transformation, à la pêche soit homogène et de basculer l'ensemble du tissu urbain de l'autre côté, alors que ce n'était pas du tout dans la tradition et dans l'évolution de la ville. La ville de Boulogne est devenue la ville la plus dense de France pour une ville de cette importance, d'où l'enjeu du foncier.

Les images projetées illustrent quelques références - lorsque vous viendrez à Boulogne, vous ne les verrez plus - des crises qui ont été digérées et auxquelles l'économie locale a été confrontée : raréfaction de la ressource pour la pêche, tradition sidérurgique avec, à Boulogne, la plus grande usine - elle a disparu depuis quatre ans - de ferromanganèse du monde qui a fermé ses portes, libérant un espace extrêmement important sur lequel la ville va se redéployer, redéploiement du transmanche à l'occasion de l'ouverture du tunnel sous la Manche qui nous a fait disparaître tout lien transmanche, en contrecoup de cette ouverture du tunnel transmanche que nous retrouvons progressivement.

Ainsi, les enjeux sont de taille, avec la reconquête de la gare maritime ; ce sont huit hectares en cœur de ville, véritablement à l'intérieur de la ville, ce qui fait la spécificité, l'enjeu et l'intérêt dans cette ville très dense. Nous sommes sur le domaine public maritime, concession Chambre de Commerce, propriété Région ; la Région détient un tiers du territoire de la ville, situation atypique qui n'est pas forcément des plus simples à régler.

L'usine de ferromanganèse occupait 40 hectares et a disparu. Désormais, le redéploiement de l'ensemble de cet espace se trouve au cœur de nos préoccupations. Ainsi, la semaine dernière, le lauréat a été retenu d'un marché de définition reprenant l'ensemble de cet espace, en vue de déplacer les chantiers navals, de reconquérir la gare maritime, d'y faire un lieu de vie, de tourisme, d'attractivité, de loisir et, en quelque sorte, les pavillons de la mer qui rendront en écho avec l'autre rive et notamment avec l'extension de Nausicaa, centre national de la mer, qui accueille plus de 650 000 visiteurs à l'année.

C'est un enjeu important, puisque nous nous imprégnons de l'identité et de la réalité de la tradition maritime, des travaux liés à la pêche et à sa transformation, de la situation particulièrement privilégiée de Boulogne au cœur de l'Europe, de la tradition maritime, de la reconstruction que nous intégrons dans le patrimoine car la reconstruction est également un élément du patrimoine et des enjeux économiques axant sur la recherche, sur le développement notamment du pôle de compétitivité de la sécurité sanitaire, etc. Le développement durable est un autre thème, puisque dans notre malheur, le bonheur est que ce malheur soit arrivé un peu tardivement, car si nous avions eu ces territoires à repenser, peut-être que des éléments liés au développement durable, à des éco-quartiers, nous auraient échappé. Ce n'était pas une préoccupation des années quatre-vingt-dix, mais c'est une préoccupation majeure aujourd'hui face à ce que peut représenter ce grand témoin du développement durable qu'est Nausicaa de pouvoir être dans une démarche exemplaire et de pouvoir construire avec le respect et la pédagogie liés à notre maritimité.

Je n'ai pas pu mettre des photos plus précises de ce que peut devenir la reconquête urbaine sur Boulogne, parce que le marché de définition n'était pas encore attribué ; pour des raisons de concurrence et de règles légales à respecter, d'égalité des candidats, il ne m'était pas possible de donner davantage de détails.

Nous allons avoir un cadencement entre une figure phare sur le bout de la gare maritime qui accueillera un équipement public. En face, sur la friche de l'usine disparue, nous aurons un grand musée d'art contemporain qui sera vraisemblablement à l'initiative d'une fondation privée dédiée à Georges MATHIEU, le précurseur de l'« *Action Painting* ». Les pavillons de la mer, juste après ce grand phare, permettront de mettre en lien et de faire redialoguer le quartier Cap Ecure et la ville, car finalement l'histoire ou le redéploiement de la ville d'après-guerre a fait que des quartiers pourtant intimement liés et mêlés s'ignorent. Nous allons partir

sur une reconquête avec ce chantier d'aménagement et l'interface entre le port et la ville, en lien avec des enjeux économiques : la relance du transmanche ; nous travaillons avec d'éventuelles partenaires sur la relance d'une ligne touristique entre Boulogne et Folkestone. Si vous venez à Boulogne, nous irons peut-être à Folkestone, car cette ville a la même problématique et les mêmes projets d'aménagement de l'autre côté de la Manche.

**Marie-Hélène AUDIBERT, Adjointe au maire de Toulon et conseillère générale du Var : la conquête d'une requalification urbaine**

La ville de Toulon, comme toutes les villes portuaires de France, a été bombardée, détruite et reconstruite plus ou moins rapidement.

Lorsque nous sommes, avec Hubert FALCO, notre maire, arrivés dans cette ville, en 2001, nous nous sommes attaqués au problème principal qui n'avait pas été résolu depuis des années : le centre ancien. En effet, le centre ancien est le cœur de la ville de Toulon, le cœur de notre agglomération créée en 2002 ; si le centre ancien ne vit pas, nous ne pourrions pas faire vivre notre agglomération et notre ville.

Nous avons un constat des carences sur cette ville, des faiblesses que nous allons transformer en atouts au fil de nos travaux.

Le centre ancien de la ville de Toulon avait tourné le dos à la mer, du fait de la reconstruction de cette grande barre que certains ont critiquée mais qui est tout de même classée patrimoine du XXI<sup>e</sup> siècle et que nous devons aujourd'hui conserver, utiliser, transformer.

Nos premiers travaux ont consisté à demander aux Toulonnais de redevenir fiers de leur ville et de profiter de tous les atouts : la taille de la ville avec l'agglomération, la présence de la marine et de son patrimoine qu'il faut transformer en atout, la présence de l'université sur Toulon que nous avons fait revenir - nous avons des projets aujourd'hui pour l'agrandir -, les projets de tunnel et de tramway qui vont permettre d'apaiser la ville, de faire disparaître cette circulation automobile qui nous a fait souffrir parce que Toulon est l'entrée et la sortie d'une autorité et que pendant des années, les gens traversaient la ville sans la voir, et des opportunités foncières que nous renégocierons avec la marine.

Aujourd'hui, nous avons mis la mer et la cité en relation en nous attaquant, dans un premier temps, à la requalification de l'avenue de la République et en ouvrant au maximum les placettes qui étaient fermées avec des arbres et des squares pour que le Toulonnais et le visiteur, lorsqu'ils passent avenue de la République, commencent à voir la mer et à se dire que la mer est là ; la mer, il faut la voir, la conquérir et l'apprécier.

Ensuite, nous avons mis en place tous les outils qui étaient à notre disposition (Agence Nationale de Rénovation Urbaine, zone franche) pour requalifier le cœur de la ville, retrouver de l'habitat qui nous permettra d'attirer de nouvelles populations, des jeunes qui auront envie de venir travailler sur Toulon, d'y vivre, afin de refaire vivre ce cœur de ville.

La ville se découpe en trois secteurs : portuaire, universitaire et culturel avec le développement de l'opéra, l'ouverture d'un théâtre sur la place de la Liberté afin que ce cœur de ville redevienne un cœur attractif et réel.

Parallèlement, nous travaillons sur tout le littoral, notamment avec la marine. La première action que vous pouvez voir aujourd'hui est la reconquête et la requalification de la Tour Royale, puisque la marine nous a cédé cette magnifique tour située au bout de notre rade. Depuis cet été, elle est remise à disposition du public et des Toulonnais pour y organiser des activités culturelles, des expositions et que les Toulonnais puissent la visiter.

### **Gérard COUTURIER, Délégué régional de Veolia Environnement : le transport public maritime en rade de Toulon et les liaisons insulaires**

Je tenterai de vous décrire l'incidence de la dimension littorale sur une entreprise industrielle comme Veolia Environnement qui propose des solutions de services dans les domaines :

- de l'eau et de l'assainissement ;
- des transports au service de la mobilité des personnes ;
- de l'élimination, de la collecte, du traitement, de la valorisation des déchets ;
- de la gestion (terminal, valorisation de l'énergie, économie d'énergie).

Notre entreprise est ancienne. Nous avons choisi, dès la création de notre nouvelle marque, de nous adosser au nom d'environnement, avec une préoccupation de développement durable derrière et de souci de respect de la nature et de l'environnement.

Nous faisons un peu plus de 30 milliards d'euros de chiffre d'affaires, avons un peu plus de 300 000 collaborateurs dans le monde et 40 % de notre activité en France, cœur historique de notre activité.

Nous avons aggloméré un ensemble d'entreprises dans notre groupe avec quatre métiers au service des collectivités et des grosses agglomérations, en prévoyant ou en supposant que l'ensemble du monde et des habitants se regrouperait autour d'agglomérations dans les années qui viennent ; on le voit d'ailleurs dans les statistiques tous les jours. On nous l'annonce depuis quelques jours, plus de 50 % de la population mondiale vit dans les villes et nous avons tous conscience des difficultés que connaissent certains dans l'Asie du Sud-Est, dans de grosses agglomérations qui poussent comme des champignons.

Ce premier constat est traversé et complété par un autre constat qui nous rapproche de vos débats : la dimension littorale de cette agglomération. En effet, l'ensemble des habitants se regroupe dans des agglomérations, mais qui fleurissent et se développent surtout autour du littoral. Je vous propose, en quelques minutes, de vous dire comment nous avons accompagné et pris en compte cette dimension dans nos process industriels et dans la particularité des propositions de services que nous pouvons faire aux collectivités que nous accompagnons.

La dimension littorale, pour nous, c'est d'abord une difficulté : la vulnérabilité du milieu, notamment lorsqu'on pense aux rejets d'effluents de stations d'épuration qui ont un impact immédiat beaucoup plus important qu'en pleine nature ailleurs ; le problème reste entier en tout milieu, mais il prend là un relief tout à fait particulier et très visible.

Par ailleurs, la géographie des villes littorales est très contrainte, en termes d'aménagement et en termes d'organisation de la mobilité des personnes. Toulon connaît des difficultés

d'organisation de la circulation en général et de la mobilité, puisque contrainte entre la mer et les montages tout autour. Le Havre, de la même manière, autour de ses bassins et de l'estuaire, connaît des contraintes de cet ordre.

Il existe une contrainte aussi ou une prise en compte particulière lorsque nous avons démarré des variations de niveau d'eau pour des problèmes de bonne évacuation des rejets qu'on peut faire en milieu marin.

Voilà toutes les difficultés, vulnérabilités, sensibilités du milieu, particularités un peu difficiles, mais c'est aussi, pour les *business* que nous conduisons, une opportunité, par exemple de ressource lorsqu'il s'agit d'aller retrouver de l'eau potable pour alimenter, non pas en France où on a le bonheur d'être à l'abri d'un souci radical de ressource en eau, les pays du Sud-Est et pays plus chauds, où la rareté du produit initial nous fait le rechercher dans le milieu marin avec développement de technologies, ou une opportunité en termes d'échanges thermiques, puisque nous utilisons, dans la partie optimisation de l'énergie, des solutions d'échange de chaleur pour faire du chaud ou du froid ; nous avons des réalisations pilotes en ce sens, avec des échanges thermiques sur les bassins et sur la frange littorale avec l'eau de mer, notamment à Monaco où tout un quartier est organisé à partir de cette ressource d'énergie ou à La Seyne-sur-Mer.

Lorsqu'on regarde quelques exemples sur l'ensemble de nos activités, pour la partie eaux marines, nous sommes très engagés dans des process de surveillance et traitement, notamment sur la qualité des eaux de baignade ; les services de l'Etat, au travers de la DDASS, font des surveillances de niveau et de seuil. Nous avons mis au point, en amont, des surveillances de type opératives, c'est-à-dire qui nous permettent d'agir avant d'aboutir au seuil, en amont d'éventuelles pollutions, en allant rechercher des réglages ou des actions sur les stations d'épuration.

Nous avons également développé un système de nettoyage des plages mais aussi des plans d'eau, puisque sur ces derniers, si l'on ne fait rien, flottent des tas de macrodéchets. Une petite flottille de bateaux intervient et retire des tonnes de déchets, notamment l'été, lorsqu'il y a un problème vis-à-vis des gens qui fréquentent les plages.

Nous avons également développé une activité importante de recyclage et de « démazoutage » des eaux des différents bateaux qui touchent les ports, avec une attention particulière sur les eaux de ballaste, où la réglementation va s'intensifier, puisqu'il va falloir s'assurer de la neutralité des eaux de ballaste lorsque les bateaux ont des ballastes, y compris sur la flore et la faune. En effet, nous avons tous pu observer des migrations non contrôlées de flore et de faune entre des bassins ; on trouve des espèces qui n'auraient pas dû être à l'endroit où elles sont et qui agressent le milieu d'origine.

Enfin, nous intervenons également en fin de cycle, dans l'entretien du patrimoine, et avons des propositions pour le démantèlement des navires, avec des préoccupations techniques, notamment autour du désamiantage, avec toute la vigilance et les précautions nécessaires pour éviter toute pollution dans le milieu marin.

Nous nous sommes lancés, mais c'est plus vrai à l'étranger et particulièrement dans le Golf du Mexique, dans le démantèlement des équipements *off-shore*, notamment les grandes plates-formes pétrolières. Nous rendons des services de gestion des flux et des effluents qui sortent

de ces grandes plates-formes, mais nous nous sommes aussi lancés dans le démantèlement en fin de vie de ces grands équipements qui posent des problèmes techniques plus compliqués que lorsque cela se passe à terre. Nous accompagnons des donneurs d'ordres industriels dans ce domaine.

Nous avons adapté les moyens que nous gérons pour le compte des collectivités, en termes d'assainissement, au milieu marin. Les Toulonnais se souviennent certainement, il y a une vingtaine ou une trentaine d'années, des effluents qui sortaient autour du Cap Sicié, avec une station d'épuration datant de l'époque. Depuis quelques années, pour le compte de Toulon-Provence-Métropole, nous gérons, aux portes de la ville, sous le Cap Sicié, en souterrain, une usine moderne qui rejette, avec un émissaire en mer, l'ensemble des eaux usées après traitement pour une population de l'ordre de 300 000 habitants ; lorsqu'on navigue au large du Cap Sicié, l'eau est propre.

C'est quelque chose de très structurant dans notre entreprise, en termes de recherche et développement, puisque sur toute la filière, sur l'ensemble des fronts que nous avons, en termes de formation et d'entretien des talents des gens que nous recrutons, cette dimension est prise complètement en compte, avec des nouveaux métiers et de nouveaux savoir-faire qu'il nous faut à la fois développer et entretenir.

Pour cela, nous développons des partenariats très importants. Nous sommes notamment associés très étroitement avec les deux pôles de compétitivité qui s'occupe de la mer en Provence et en Bretagne ; nous y retrouvons d'ailleurs un partenaire toulonnais avec lequel nous travaillons beaucoup : DCNS.

Enfin, nous sommes présents dans le transport maritime, à l'origine dans des continuités de système de transport terrestre. Cela a été vrai dans toute l'Europe du Nord, notamment dans la Baltique et dans les systèmes scandinaves, où nous avons des ferrys très adaptés de courte distance sur les systèmes terrestres que nous gérons. C'est vrai également de manière ancienne et tout à fait efficace sur Toulon ; on traverse la rade de Toulon de manière continue et soutenue avec des navettes maritimes. Depuis peu, nous le faisons aussi sur les côtes de Bretagne, puisque nous desservons en délégation les îles à côté de Lorient, et nous avons repris en délégation, au travers de la SNCM, des services réguliers avec des navires plus conséquents pour aller en Corse.

Nous sommes bien sûr très attentifs et tenterons de proposer des solutions sur les autoroutes de la mer.

Nous proposons également des solutions de gestion déléguée de plans d'eau, c'est-à-dire de port de pêche ou de plaisance, avec une filiale particulière, et sommes présents depuis de nombreuses années à Lorient dans ce domaine tout à fait particulier.

Voilà, en quelques mots, comment nous nous sommes organisés autour de cette dimension littorale ; notre ambition est de continuer dans ce sens.

**Gilbert BUTI, Professeur des universités, histoire moderne (Aix-Marseille), auteur de « Economies maritimes et sociétés littorales en Méditerranée » : le rôle indispensable des petits ports et du cabotage**

Ma présence doit beaucoup à Françoise PERON, qui n'ignore pas que je suis historien et qui sait que mes champs de recherche sont relativement éloignés des préoccupations présentes, tout au moins en apparence. Je travaille, en effet, sur les sociétés littorales, sur les économies maritimes en Méditerranée, mais plutôt aux XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, en mordant à peine sur le XIX<sup>e</sup> siècle. Disant cela, j'ai l'impression déjà d'être hors sujet, ce qui est bien souvent le défaut que l'on peut mentionner en marge de copies.

Pourtant, un regard en amont paraît indispensable. Comme François PERON l'a rappelé, « patrimoine » signifie héritage, d'où la nécessité de porter un regard sur le passé.

Je ferai donc un panorama historiographique ou méthodologique, en songeant à l'excursion ou aux travaux dirigés que nous ferons demain sur le terrain à Saint-Tropez.

Je commencerai par une brève mise au point à propos de la recherche, qui rejoint tout à fait les préoccupations de l'Association Nationale des Elus du littoral.

Longtemps, les historiens ont privilégié le vaste, le lointain, le prestigieux, le grand ; dans les travaux, c'étaient les négociants, les océans lointains, les produits précieux, les épices. Or, depuis une vingtaine d'années, il y a un déplacement de centre d'intérêt et les échanges de proximité, le regard vers les gens de mer, paraissent privilégiés. J'en veux pour preuve les contacts réguliers que j'ai avec mes collègues d'autres universités ; j'arrive de Lorient, me rendrai au Havre dans quelques jours et irai bientôt à l'université du littoral. Tout un travail se constitue autour de ce regard sur les échanges de proximité et sur la constellation de ports qui composent les littoraux, ports qui, cependant, aujourd'hui, ont souvent disparu et que nous ne retrouvons que dans l'ombre de tel ou tel document d'archive ou à partir de travaux menés par des archéologues.

Pour atteindre ces ports de dimensions différentes et notamment ces petits ports ingrats, difficiles à connaître, une entrée privilégiée a été celle du cabotage. Je n'entrerai pas dans les définitions du terme « cabotage » qui sont multiples, complexes et remontent aux ordonnances de Colbert.

A la demande de Richelieu, les Ponts-et-Chaussées ont réalisé un recensement sur les côtes de Provence ; une douzaine de ports avaient été recensés. Deux siècles plus tard, avec les Ponts-et-Chaussées, nous retrouvons une organisation à peu près semblable, avec également une douzaine de ports.

Toutefois, si nous observons de plus près les entrées des bâtiments de mer dans le port à partir de l'observatoire de Marseille, nous sommes étonnés de voir que nous nous trouvons face à une quarantaine, une cinquantaine de ports. Il y a là une animation beaucoup plus forte que ce que les documents officiels semblaient indiquer.

Une activité multiforme, qui peut prendre des allures de ligne régulière, de navettes, une activité de *tramping*... des activités qui se situent bien souvent dans une boucle de ces transports.

Nous pouvons classer ces ports : grands ports, ports directeurs, ports de commandement, mais également petits ports. Autour d'un grand port, il existe de petits ports qui, aujourd'hui, ont



d'autres vocations, d'autres activités, mais qui participaient aux échanges de proximité, au cabotage du quotidien.

Nous retrouvons également des dispositifs semblables autour des étangs, comme l'étang de Berre ; Martigues peut apparaître comme le port directeur et tout autour, nous découvrons des ports qui étaient actifs, qui parfois n'en sont pas, n'en sont plus ou n'en étaient pas ; nous pouvons le percevoir sur des documents qui nous montrent des ports diffus, éphémères, sans infrastructure. Nous avons là toute une poussière portuaire, car un port est un lieu d'abri disent tels ou tels administrateurs, mais également un lieu d'échange ; ces ports n'ont parfois pas besoin d'infrastructures lourdes. Nous avons toute une floraison de petits ports qui sont insoupçonnés, dont il ne reste que quelques vestiges - je pense à la Croix-Valmer -, et qui sont complètement ignorés de la documentation et des administrateurs.

En effet, le port de Léoube n'apparaît pas dans la documentation au XVIII<sup>e</sup> siècle, mais dans les entrées des ports de Toulon ou de Marseille, on a une noria de bateaux, c'est-à-dire de petites embarcations, venant de Léoube ou d'Argentières apporter des châtaignes ou du liège arraché au massif des Maures.

Par ailleurs, tout autour de Saint-Tropez, un ensemble de lieux était utilisé pour des transactions. La plage de Bertaud, par exemple, était un lieu où l'on venait chercher des planches qui étaient ensuite acheminées vers les grandes cités voisines.

Enfin, le port des Canebiers était un lieu de relâche, mais également un lieu d'échange qui pouvait glisser entre les contrôles de la fiscalité.

Ces ports secondaires ont une importance capitale ; les ignorer nous ferait passer à côté de la réalité de l'activité économique, de l'épaisseur des sociétés littorales. Comment comprendre, sans les petits ports, sans le cabotage, le développement du vignoble de Saint-Tropez, du vignoble d'Ollioules, du vignoble de Bandol ? Ces derniers ont largement été développés par la mer et les cabotages. Le paysage littoral a pu être modifié, transformé par ces échanges de proximité qui laissent une trace souvent éphémère.

Ces espaces sont cependant fragiles, car un port est un espace en perpétuelle recomposition. Le cabotage, qui a été fortement secoué au XIX<sup>e</sup> siècle, a entraîné le déclin, la décadence, voire la disparition de nombre de ces petits ports. Le chemin de fer qui arrive aux Lucques\* entraîne une chute du cabotage et une quasi-disparition des petits ports provençaux le long du massif des Maures. Lorsque le camion citerne intervient, toutes les livraisons sur le littoral échappent aux petits caboteurs.

Nous nous trouvons face à de pittoresques ports de pêche qui sont décrits dans des guides de voyages ou de futures stations climatiques où sont pointés quelques pontons, cabines, hangars, magasins de madrague, où l'on note ici ou là une tartane, un brigantin, une barquette, mais cela reste assoupi ; disparition de témoignages, effacement de la mémoire, d'où ce travail indispensable pour faire ressortir des éléments juxtaposés.

Je reviens sur cette situation de Saint-Tropez, sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir demain ; sur Saint-Tropez, y a-t-il un besoin d'animer le patrimoine maritime pour animer l'économie locale ? Non, bien sûr, mais il y a, de la part des élus locaux, une volonté de retrouver la force qu'avait Saint-Tropez à l'époque, car n'oublions pas que Saint-Tropez était

le troisième port de commerce pour la flotte en Méditerranée française au XVIII<sup>e</sup> siècle, flotte supérieure à Martigues et Toulon sur le plan commercial, qui se situait après Marseille et La Ciotat, donc une activité commerciale considérable, avec des liaisons avec le Moyen-Orient, qui paraît effacée désormais.

Quelques traces apparaissent ici ou là, une figure sur une porte avec des traces de tête de mort de Turc, des anciens vestiges des chantiers qui sont restés très réputés jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, traces à recomposer et à réunir dans la citadelle qui est en train de devenir le pôle de la mémoire maritime de Saint-Tropez. D'autres foyers vont être associés à ce pôle : le château de la Moutte, mais aussi la chapelle Sainte-Anne qui est tapissée d'exvotos bien souvent dédiés par des gens de mer, le cimetière marin et, puisque nous sommes à Saint-Tropez, le musée de la gendarmerie.

Le littoral est un lieu menacé d'amnésie de ses anciennes localités totalement déconsidérées, d'où la nécessité d'efforts pour sauvegarder ce patrimoine littoral discret, méconnu, qui peut paraître parfois encombrant et gênant, pour faire cohabiter la surcharge des littoraux en population, les activités traditionnelles, la nécessité de la protection de l'environnement, le développement durable, le tourisme. Ce lieu de mémoire et d'histoire est menacé et doit absolument être préservé ; c'est le défi et l'enjeu qui est le vôtre et le nôtre.

### **Pierre-Louis NICOLAI, Conseiller général de la Haute-Corse, Adjoint au Maire de Cervione**

Monsieur RUFENACHT, j'ai suivi toute votre vie politique par les journaux et vous ai apprécié souvent.

Ce que j'ai vu ce matin me fait rêver. Comment une commune de 1 700 habitants peut-elle rivaliser avec Boulogne-sur-Mer ou Le Havre ? Ce matin, j'ai eu l'impression de ne rien apprendre. Que puis-je faire pour maintenir les maisons qui sont en train de se fermer, de s'écrouler dans mon village à cause de l'indivision ? L'Etat ne fait pas ce qu'il doit faire pour supprimer ces arrêtés Miots qui deviennent une ruine pour la Corse, car ce qui tue la Corse, ce ne sont pas les incendies, c'est l'indivision. En effet, les arbres, 10 ans après, ont la possibilité de repousser, alors qu'une maison qui s'est écroulée, c'est difficile.

Quelqu'un peut-il me donner un moyen pour que dans les communes rurales, on puisse faire des développements comme au Havre, à Boulogne ou autres ?

### **Yvon BONNOT**

Je rappelle que Cervione est un village perché, avec du littoral, comme pratiquement toutes les communes corses. Ce matin, nous avons évoqué les grandes agglomérations, mais d'après le programme, nous parlerons également de Collioure, de Noirmoutier.

Concernant les problèmes de succession, cela dépend plus des problèmes législatifs que de notre association.

### **Antoine RUFENACHT**

La bonne réponse pour lutter contre l'indivision, mais je ne suis pas certain qu'elle soit partagée par nos concitoyens, est le rétablissement du droit d'aînesse.

### **Françoise PERON**

Gilbert BUTI vient de parler des petits ports, qui ont également leur importance. On a terminé tout à l'heure en montrant à quel point la culture et la connaissance historique sont indispensables pour la construction d'un patrimoine maritime de qualité, diversifié. Il faut faire sortir de l'oubli tous les petits éléments qui sont des marques du travail, d'activités anciennes, de cabotage lié à des productions dans l'arrière-pays, qui font comprendre le fonctionnement du système littoral et permettent de faire de superbes mises en valeur de chemins patrimoniaux, pour comprendre réellement, sur le terrain, comment un littoral et les petits sites fonctionnent.

### **Eric TAVERNIER, Vice-président de la Communauté d'agglomération de la région dieppoise et maire adjoint de Dieppe**

Je souhaite revenir sur quelque chose qui m'a choqué. Je pense, en tant que nouvel élu et adhérent à l'ANEL, que cette dernière se fera l'écho des propos de M. d'ABOVILLE. Quand j'entends que la Fondation du patrimoine maritime est en danger, c'est grave. Tous ensemble, nous devons être effrayés de ce manque de considération réel.

Personnellement, je l'ai vécu au niveau de Dieppe, avec le Cotre pilote du Havre qui a mis un certain temps avant d'être restauré et je ne parle pas du Marité. Il y a aujourd'hui 10 ans, j'étais responsable d'une association et nous avions un vieux gréement de travail qui devait être restauré ; la ministre de l'époque, Mme TRAUTMANN, nous a dit de le transférer à la collectivité, car il serait plus facile qu'au niveau d'une association d'avoir des aides pour la restauration de ce bâtiment de travail de 10 mètres, ce que j'ai fait.

10 ans plus tard, je me retrouve de l'autre côté, dans un rôle d'élu, le bateau appartient à la Ville de Dieppe, il a fallu le restaurer car les bordées de fond notamment étaient à changer, il est classé monument historique par l'amiral BELLEC, il a fallu le présenter à la DRAC qui nous a « cassé les pieds » durant fort longtemps mais nous n'avons obtenu aucune aide financière.

On s'est trouvé dans une confrontation où la collectivité a peut-être moins de leviers que la vie associative pour lever notamment des fonds privés de mécénats. Il a fallu fabriquer des liens, ce qui a mis cinq ans, pour arriver à sauver le bateau et à le refaire naviguer.

Par ailleurs, dire qu'on va les faire naviguer, certes, mais si le bateau est aux normes NUC, il faut aussi payer les équipages. Finalement, par le biais associatif, il est parfois plus facile de le faire naviguer. De plus, sur un petit bateau, la norme NUC n'a pas beaucoup d'effet de rentabilité.

### **Françoise PERON**

J'adhère absolument à vos propos et souhaite simplement ajouter une remarque. Je pense au Marité qui a fait le tour de France ; cela a été très médiatisé, tout le monde l'a vu. Or,

aujourd'hui, on n'est pas sûr que ce bateau pourra réellement être réhabilité et naviguer à nouveau. Voilà l'écart entre cette société spectacle, les effets d'annonce et la réalité.

De plus, ce patrimoine maritime flottant est intéressant quand il flotte, pas quand il est sur des galets figé et plein de poussière ; or, il coûte cher à faire naviguer. La question des équipages est vraiment essentielle ; toutes les associations se heurtent à cette question.

### **Yvon BONNOT**

Dans ma ville, nous avons un bateau qui était polyvalent et qui faisait la pêche, le sable, le goémon. Ce bateau est propriété de la Ville, mais nous le mettons à disposition d'une association pendant plusieurs mois dans l'année ; cette association le laisse à la Ville au moment des vacances d'été pour faire des promenades en mer ; les touristes adorent se promener sur un vieux gréement.

Cette solution ne peut pas être adoptée pour tout, mais dès lors que la Ville s'occupe de tout, cela pose des problèmes ; si l'on trouve un accord Ville/association, on peut peut-être faire évoluer les choses plus favorablement.

### **Eric TAVERNIER**

Nous venons de signer une convention dans le même genre, mais n'avons pas de recul.

### **Yvon BONNOT**

L'association met ce bateau à disposition du centre nautique l'été, ce qui nous permet de faire naviguer beaucoup de jeunes également.

### **Michel MOLY, Maire de Collioure et Conseiller général**

Le Conseil général des Pyrénées-Orientales a créé un atelier de restauration des barques et a embauché trois charpentiers de marine.

Cependant, une fois qu'elles sont réparées, la difficulté consiste à faire en sorte qu'elles ne meurent pas sur la plage. Vous avez une expérience positive avec une association ; à l'inverse, la mienne est négative, puisque pour sauver une barque importante de la Ville de Collioure, à l'époque, nous avons donné 100 000 francs à une association ; il y a eu beaucoup de publicité et on a attendu cinq ans que la convention tombe pour vendre le bateau.

La difficulté pour les maires de petites communes réside dans le fait de trouver des bénévoles pour s'en occuper ; parfois, c'est même un jeu de laisser éventrer un bateau sur le quai parce qu'il n'y a personne pour s'en occuper.

### **Yvon BONNOT**

Il existe également une inquiétude, surtout en Bretagne, concernant les phares. Aujourd'hui, ils sont automatiques et risquent de disparaître. Nous avons également une action commune à mener, parce que c'est un patrimoine exceptionnel. Quand on sait comment tout cela a été

construit, avec les difficultés rencontrées à l'époque - il n'y avait pas les moyens modernes d'aujourd'hui -, il ne faut pas laisser ce patrimoine disparaître.

**Bernard GERARD, Directeur adjoint du Conservatoire du littoral - Corderie Royale de Rochefort**

Nous venons de signer une convention avec la Direction des phares et balises.

**Yvon BONNOT**

Le Conservatoire peut également, sous la forme associative ou d'établissement public, récupérer.

**Gérard d'ABOVILLE**

Comme je le dis souvent à des gens qui viennent me voir, qui ont un projet de restauration et qui me disent que tel bateau est abandonné et qu'il faut absolument le remettre en état, quand on a un projet, il faut que celui-ci soit un projet d'exploitation. Restaurer un bateau s'il y a un bon projet d'exploitation derrière, je ne dirai pas « *peu importe le coût* », mais il sera amorti avec les années. Restaurer un bateau, même si cela ne coûte pas cher, si l'on n'a pas de projet d'exploitation, c'est fichu ; j'en veux pour preuve les difficultés connues par le musée de Douarnenez qui avait une collection magnifique de bateaux mais pas de projet d'exploitation. On voit que cela coûte extrêmement cher et que sans projet, on n'arrive pas à mobiliser les énergies nécessaires, mêmes bénévoles, pour entretenir ces bateaux.

Un mot sur le cas du Marité dont on parle de temps en temps dans le journal. Je me suis beaucoup investi pour que ce bateau qui était en Suède revienne en France. C'est le dernier terre-neuvas français.

L'aventure de la pêche à Terre-Neuve, qui est essentiellement une aventure française, est la plus grande aventure maritime de tous les temps ; elle a duré 450 ans. Quand Jacques CARTIER découvre le Saint-Laurent, il trouve des pêcheurs basques et normands. Cette aventure gigantesque a fait vivre notre littoral ; on a armé à la morue de Dunkerque à Marseille, dans tous les ports de France.

Or, le Marité est le dernier grand témoin de cette aventure, d'où l'importance considérable de ce vestige du passé qui nous est revenu de Suède ; c'est parce qu'on aura sauvé ce bateau qu'on gardera en mémoire cette aventure. D'ailleurs, il y a eu ce tour des côtes de France, trois ou quatre livres sont sortis à ce moment-là sur la pêche à Terre-Neuve.

Evidemment, tout cela a un prix, mais je ne vais pas me lancer dans des comparaisons qui pourraient être désobligeantes pour certaines activités sportives ou autres. Il faut simplement savoir que le Marité, durant les deux années pendant lesquelles il a été exploité en France, a gagné de l'argent, plus tout ce qu'il rapportait à son propriétaire en termes d'image.

Le Belem, par exemple, coûte en déficit d'exploitation 1,3 million d'euros par an ; pourtant, il est plein à 85 %. Or, les Caisses d'Epargne payent ce déficit d'exploitation, car elles considèrent que sur le plan de l'image, c'est un bon investissement.

Un bateau peut être rentable, mais ne sera rentable que s'il y a un projet derrière ; il faut commencer par imaginer ce projet.

### **Jean-Louis LEONARD, Député Maire de Châtelailon Plage**

Je suis tout à fait d'accord avec ce que vient de dire Gérard.

Je suis surpris quand on se retourne vers l'Etat, car il y a bien longtemps, depuis Philippe le Bel, que l'on sait que l'Etat n'a pas d'argent.

Aujourd'hui, ce débat, vis-à-vis des préoccupations de notre collègue corse ou de certains de nos collègues qui vont voir monter le niveau des eaux, peut paraître bien futile.

Il ne faut pas se tromper d'interlocuteur. Il est vrai que l'expérience du Marité est intéressante, qu'au début, on ne donnait pas cher du Belem mais on sait bien qu'en se tournant vers des gens qui veulent soigner leur image, on peut trouver de l'argent pour faire vivre de beaux projets.

Nous en avons lancé un, dont j'étais à l'origine avec un certain nombre d'amis : l'Hermione à Rochefort. Il s'agit d'un chantier de 20 millions d'euros qui dure depuis 12 ans, qui consiste à reconstruire la goélette de Lafayette, l'Hermione, bateau de 65 mètres de long, qui aura nécessité des centaines de milliers d'heures de travail. Il est vrai que ce chantier n'a rien demandé à l'Etat. On s'est mobilisé autour d'une association, présidée par Erik ORSENNA. C'est un modèle, parce qu'il y a, derrière, une exploitation ; cette dernière est touristique. On espère le faire naviguer un jour, mais compte tenu des contraintes, je crois que c'est un vieux rêve, voire une utopie. En tout cas, cela reste un bateau d'estuaire et même s'il reste naviguer dans son estuaire de la Charente, il aura fait un beau progrès.

Il ne faut pas se leurrer, il faut se donner les moyens d'associer une exploitation, au moins touristique, sur un tel chantier. Aujourd'hui, l'Hermione, ce sont entre 80 000 et 120 000 visiteurs par an, dans une ville comme Rochefort-sur-Mer, de 30 000 habitants, qui n'a pas de plage et est située en bout d'estuaire, mais qui a une histoire. C'est aussi l'occasion de faire revivre l'arsenal maritime de Colbert.

Arrêtons de nous tourner vers l'Etat, car ce dernier ne fera rien puisque ce n'est pas son rôle ! L'Etat peut labelliser, mais n'aura pas les moyens de faire vivre nos projets. Faisons-les vivre autrement !

Nous avons des exemples, mais il faut les rendre viables et, pour cela, il faut les associer à une exploitation.

### **Un intervenant\*, Grandcamp Maisy**

Les algues sont un problème dans notre commune. Cette année, le Conseil général en a pris une petite partie par le biais de la Communauté de communes et nous en avons ramassé 3 000 tonnes. L'année dernière, nous en avons ramassé 6 000 tonnes. Cependant, nous avons un problème quant à l'endroit où les déposer et les traiter. Nous n'avons pas beaucoup d'aide et de compréhension de ceux qui sont au-dessus de nous.

**Yvon BONNOT**

Je ne suis pas directement concerné, mais à Hillion, à côté de Saint-Brieuc, il y a des problèmes d'algues vertes, ainsi qu'à Plestin-les-Grèves. Malheureusement, cela prendra quelques années avant de résorber tous les excès de phosphate et de nitrate.

Des recherches sont faites, des traitements se font, mais c'est à la charge des collectivités, parce qu'on dehors du travail considérable que cela donne, c'est toute l'image de marque de la commune qui est détériorée, sans tenir compte de la valeur du foncier qui diminue.

On ne peut pas dire que ce problème sera réglé du jour au lendemain, mais il faut continuer dans les recherches et poursuivre la solidarité aux communes qui en souffrent.

On a souvent parlé d'intercommunalité financière ; parlons aussi d'intercommunalité environnementale, car si une commune fait des efforts et que les autres n'en font pas à côté, cela peut anéantir les efforts de la première.

**Caroline STEINMYLLER, Conseillère municipale de Saint-Jorioz**

Nous sommes une commune du littoral des grands lacs.

Je voulais, modestement, apporter un témoignage sur ce qui se fait depuis très longtemps sur les bords du lac pour préserver l'environnement. Il y a 50 ans, les communes du bord du lac se sont réunies pour créer le Syndicat intercommunal du lac d'Annecy pour récolter toutes les eaux usées afin d'éviter qu'elles ne se déversent directement dans le lac. Par ce biais, le lac d'Annecy est devenu le lac le plus pur d'Europe, ce qui attire de nombreux touristes.

Nous avons également de nombreux projets tournés vers le tourisme qui permettent de tenir compte de notre héritage historique et culturel très fort, puisqu'une présence humaine a été retrouvée sur les bords du lac, dans des cités lacustres, datant de 4 000 ans.

Enfin, il y a un côté commercial, avec des bateaux qui circulaient sur le lac que l'on retrouve à différents niveaux et dans des recherches découvertes archéologiques qui se font très régulièrement, dès que des travaux sont entrepris sur les rives du lac.

**Yvon BONNOT**

Michel L'HOUC nous parlera cet après-midi de la recherche archéologique sous-marine.

Pour le moment, les lacs n'adhèrent pas encore à l'ANEL. Compte tenu de l'extension de la loi littoral aux lacs de plus de 1 000 hectares, quelques lacs auraient leur place dans notre assemblée. Bernard GERARD me précise que 19 lacs seraient concernés, ainsi que 198 communes.

Vous auriez là une possibilité de vous exprimer et de faire passer vos messages. Nous sommes disposés à en discuter avec vous et quelques-uns de vos collègues. Nous pourrions voir comment vous pourriez vous intégrer dans l'Association Nationale des Elus du littoral.

## Table ronde - Le patrimoine culturel maritime, facteur du rayonnement économique des territoires littoraux

*Cette table ronde était présidée par Yvon Bonnot, maire de Perros-Guirec et président de l'ANEL*

*L'émergence d'un nouvel espace côtier, valorisant le patrimoine littoral et maritime bâti (reconversion, reconstruction, réhabilitation) et le patrimoine symbolique et immatériel, influence les modes de vie et de développement touristique et économique des territoires. L'élaboration de projets de territoires s'appuyant sur le passé pour construire l'avenir contribue à créer ou recréer une identité et des richesses.*

**Annette ROUX, Présidente du Conseil d'administration du groupe Beneteau et présidente de la Fédération de l'industrie nautique : développement d'une industrie de pointe, véritable économie touristiques liée à l'essor de la plaisance et aux événements sportifs (courses au large)**

Plutôt que d'utiliser le terme « filière nautique », je parlerai plutôt des métiers de la mer. Ces métiers n'existaient pas il y a 40 ans et sont venus se substituer à d'autres comme la grande construction navale, la pêche, la conserverie.

Cette filière compte 5 000 entreprises environ, 46 000 emplois sur le littoral et fait cinq milliards d'euros de chiffre d'affaires, soit 10 fois plus qu'au début des années quatre-vingts, dont 1,3 milliards pour la production, là encore 10 fois plus que dans les années 1978-1980 où nous vendions à l'exportation 29 % ; aujourd'hui, nous réalisons 66 % à l'exportation et sommes présents sur tous les continents. Cette industrie participe au rayonnement du savoir-faire français sur tous les continents.

Nous notons une très belle croissance sur ces 10 dernières années, mais en réalité, la croissance, avec des hauts et des bas, remonte aux années 1960-1965.

Nous avons une flotte active de l'ordre de 475 000 bateaux de plaisance environ, c'est-à-dire que chaque année, nous immatriculons 20 000 bateaux neufs. Cette flotte est constituée à 80 % de petits bateaux de moins de six mètres.

Il existe une multitude de métiers manuels qui s'adressent aussi bien aux hommes qu'aux femmes dans la construction, le négoce, la réparation, les équipements, les ports... De plus, la plaisance ayant 40 ans, la pyramide des âges fait que dans les années à venir, nous aurons un fort renouvellement et nous aurons, en conséquence, besoin d'une main-d'œuvre manuelle très bien formée pour continuer à profiter de ce savoir-faire français très apprécié dans le monde entier et qui fera que nos industries resteront en pointe ou ne le seront plus.

La France a la chance, au bout de 40 ans, d'avoir une belle position dans l'industrie nautique, mais cela a demandé des efforts. En effet, nos entreprises ont dû se battre dans les



concentrations, tout d'abord sur le plan national, puis sur le plan européen ; désormais on raisonne mondial et on sait, quand on se projette, qu'il y a beaucoup d'efforts à faire pour que malgré nos savoir-faire, nous restions compétitifs par rapport à des pays un peu lointains, où les coûts de main-d'œuvre sont 10 à 20 fois moins élevés qu'en France.

Après 40 ans, deux tiers des ventes sont réalisées à l'export, notre pays est leader mondial dans la construction des voiliers et des bateaux pneumatiques, nous nous sommes hissés au quatrième rang pour la production des bateaux à moteur où nous avons un certain retard que nous avons toujours par rapport aux Anglais et Italiens, nous occupons le premiers rang mondial dans l'univers de la glisse et sommes leader européen dans le secteur de la location maritime et fluviale. C'est bien, mais le plus important pour nous est que dans 15 ou 20 ans, il en soit de même, avec même des positions meilleures.

L'industrie nautique, une forte capacité d'innovation.

Pendant quelques années, on a largement entendu que la plaisance était source de pollution. Or, une étude européenne très précise et très intéressante a été réalisée avec nos collègues allemands, anglais et autres et a déterminé que le nautisme, en général, génèrait moins de 1 % de la pollution maritime totale, puisque près de 80 % de cette pollution sont dus aux activités terrestres et humaines.

Cela étant, cela ne nous empêche pas d'avoir une volonté réelle d'avoir un comportement écoresponsable, que ce soit dans nos processus de fabrication - de grands progrès sont faits, les techniques évoluent en permanence ; il y va de l'environnement et de la santé de nos salariés -, dans l'entretien des bateaux qui sont de plus en plus respectueux de l'environnement, dans la conception des modèles - quand on conçoit un bateau, on pense immédiatement environnement - ou dans l'éducation des plaisanciers où il y a beaucoup à faire, surtout en matière d'information, car parfois, on a l'impression de polluer, alors qu'il suffirait que le plaisancier utilise des produits biodégradables pour la toilette ou la vaisselle pour qu'il y ait beaucoup moins de problèmes.

L'industrie nautique est porteuse de multiples enjeux :

- un enjeu social, car le nautisme correspond à une demande forte de loisir. On sait que 4,5 millions de Français font du bateau, mais ce n'est pas parce qu'ils sont 4,5 millions à en faire qu'ils ne sont pas beaucoup plus nombreux à en rêver. N'oublions pas non plus nos voisins européens que nous avons l'opportunité d'ancrer dans nos communes ;
- un enjeu économique :
  - 46 000 salariés, dont 40 % dans les services autour des ports,
  - en moyenne, 100 places de port génèrent 10 emplois dans la filière nautique,
  - 10 000 postes ont été créés au cours des quatre dernières années et environ 9 000 embauches pourraient être réalisées d'ici 2010,
  - un tissu économique important plaçant le plaisancier au cœur du dispositif,
  - des professionnels impliqués dans la vie locale,
  - de véritables synergies avec les activités traditionnelles ; la plaisance en constitue un prolongement, en matière de réinsertion notamment ;

- un enjeu touristique, car les ports de plaisance sont un facteur d'attractivité locale auprès :
  - des plaisanciers de passage (séjours d'une à deux nuits en moyenne avec des dépenses de l'ordre de 150 euros par personne d'après des chiffres de 2003) et plaisanciers étrangers (35 000 bateaux qui représentent 60 millions d'euros de dépenses annuelles en France). L'activité des ports français s'établit à plus d'un million d'escales par an, générant environ 200 millions d'euros de dépenses d'escales dans les ports,
  - des non-plaisanciers : les bateaux, la mer, les commerces, les restaurants, le patrimoine, les produits et activités maritimes, le départ des grandes courses comme le Vent des Globes ou la Route du Rhum, les salons nautiques régionaux de Cannes, La Rochelle, Mille Sabords au Crouesty attirent des milliers de visiteurs en France ; quel serait l'intérêt d'un port sans bateau, d'un port sans activité ?

L'industrie nautique est une industrie jeune qui a une longue histoire, avec :

- des héros populaires qui ont fait découvrir la plaisance tels Eric TABARLY, Alain BOMBARD, Olivier de KERSAUZON, Gérard d'ABOVILLE et tous nos navigateurs actuels qui sont mondialement connus ;
- un savoir-faire reconnu alliant tradition et innovation depuis 40 ans, avec des centaines de cerveaux, tous les jours, qui passent leur vie à réfléchir pour progresser, gagner en productivité ce que nous n'aurons pas en coût de main-d'œuvre.
- une volonté affirmée de préservation du patrimoine pour mieux appréhender l'avenir :
  - Cité de la voile Eric Tabarly,
  - le livre « *Les 100 ans du nautisme* ».

Enfin, pour faire un état des lieux des ports de plaisance, en 2003, d'après l'Etude de l'AFIT, la France comptait 370 ports de plaisance, avec une capacité d'accueil de 226 000 places et un manque de 54 000 places.

Cette étude a permis une prise de conscience générale, des réalisations d'extensions ont eu lieu. Les préoccupations environnementales plus une stratégie d'anticipation sur le long terme ont fait que des idées nouvelles, en particulier sur la conception des ports, apparaissent.

En conclusion, l'avenir économique du littoral sera plus que jamais touristique. L'offre, dans ce domaine, s'est énormément élargie, ne serait-ce qu'en Europe, du fait de l'ouverture de nouveaux pays accueillants, peut-être plus ensoleillés et surtout moins chers. Ayons des stratégies qui nous permettent de fidéliser, d'ancrer nos touristes, afin de préserver l'emploi dans nos communes.

### **Noël FAUCHER, Maire de Noirmoutier-en-l'Île : la spécificité insulaire et l'impact économique des fêtes maritimes sur la vie locale**

Je vous remercie, Monsieur le Président, d'avoir invité la commune de Noirmoutier-en-l'Île et l'île de Noirmoutier à partager ces Journées nationales des élus du littoral, puisque nous sommes nouvellement adhérents à cette association. Nous sommes d'autant plus honorés que nous succédons aujourd'hui à de grandes destinations touristiques, à de grandes villes comme Marseille, Toulon, Dunkerque, Lorient. Noirmoutier-en-l'Île se trouve aujourd'hui une petite parmi les grandes et nous sommes honorés de pouvoir participer à vos travaux sur le

patrimoine maritime, car il est vrai que cela participe pleinement de cette réflexion dans laquelle nous sommes engagés les uns et les autres pour essayer de construire une action qui nous permette de nous distinguer de l'ensemble de ces destinations touristiques contre lesquelles nous n'avons aucune possibilité de lutter, les coûts étant excessivement bas.

Cette capacité à faire preuve d'une véritable identité et à mettre en avant cette identité que chacune et chacun d'entre nous sommes capables de porter peut nous distinguer.

On a vu ce matin des exemples de *hard*, avec des constructions en dur, des réalisations de patrimoine bâti et des reconversions extrêmement intéressantes ; nous nous inscrivons dans une approche beaucoup plus *soft*, avec des traditions de fêtes maritimes qui ont pu prendre sur l'île de Noirmoutier parce que ce n'était qu'une résurgence.

Je vais vous permettre de naviguer tranquillement au fil de l'eau, en vous expliquant un peu quelle est cette tradition maritime avec laquelle nous avons pu renouer ces dernières années grâce à des passionnés.

L'île de Noirmoutier se trouve au Nord de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, au Sud de Pornic et à l'Ouest de Nantes, sur la côte Atlantique ; elle est l'un des joyaux de cette Vendée que chacun apprécie.

Pour nous, renouer avec la tradition maritime et la tradition des fêtes nautiques n'a été qu'une résurgence, car c'est intimement lié à l'histoire du tourisme et à l'histoire du développement économique de l'île de Noirmoutier qui s'est fait par le Nord de l'île, par la commune de Noirmoutier-en-l'Île qui avait noué une relation maritime avec Pornic, puisqu'une liaison maritime s'est développée dans les années 1880, avec un principe d'intermodalité puisque les personnes venaient en train jusqu'à Pornic et étaient ensuite acheminées par le vapeur qui reliait Pornic à la commune de Noirmoutier-en-l'Île ; cela a été le temps des premières transhumances balnéaires et le moment où on a vu apparaître sur l'île de Noirmoutier beaucoup de riches propriétaires urbains qui ont décidé de se poser et d'implanter leur villa au bord de l'eau, dans un endroit extrêmement précieux et préservé nommé le « *Bois de la chaise* », au sein duquel pouvait se fondre l'ensemble de ces villas.

A partir du milieu du XIX<sup>e</sup>, voire de la fin du XIX<sup>e</sup>, que l'on va voir se développer une pratique régatère, avec les Régates du Bois de la chaise qui prennent naissance en 1852 et permettent de fournir un passe-temps et un but d'action pour les personnes qui viennent en résidence secondaire sur l'île de Noirmoutier ; c'est aussi le juge de paix de tous les différends de voisinage qui pouvaient exister entre toutes ces belles propriétés, le résultat des courses nautiques vidant les contentieux un peu comme le jugement de Dieu aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles.

Nous avons cette tradition touristique extrêmement forte, où l'on voit déjà se mêler une tradition balnéaire, avec les Régates du Bois de la chaise, auxquelles participeront également les pêcheurs de la commune et de l'île de Noirmoutier.

Une manifestation nautique qui, au départ, est un peu exogène va progressivement trouver un terrain favorable sur la commune de Noirmoutier-en-l'Île et va voir s'affronter des milieux divers, des milieux socioéconomiques ou socioculturels divers, ce qui fera le bonheur de l'ensemble des visiteurs et de l'ensemble des spectateurs de ces différentes manifestations. Il

faut lire ou relire « *Le peuple de la mer* » de Marc ELDER, Prix Goncourt 1913, où est brossé ce tableau des Régates du Bois de la chaise, point important de manifestations nautiques à la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Nous avons été d'autant plus facilités dans notre volonté de renouer avec cette tradition maritime que nous avons une position géographique et historique relativement intéressante, géographique avec la baie de Bourgneuf, plan d'eau qui se prête particulièrement bien à ce type de manifestation, protégée des vents dominants d'Ouest par l'île de Noirmoutier, mais aussi cerclée en son pourtour par un ensemble de ports qui viennent apporter les équipements dont peuvent avoir besoin les régatiers en termes de grutage, d'avitaillement, de carénage, etc. Nous avons là un ensemble d'infrastructures portuaires éminentes.

Par ailleurs, nous n'avons jamais perdu de vue cette tradition maritime qui était la nôtre, avec le port de Noirmoutier-en-l'Île qui vient boucler la boucle au Sud de la baie de Bourgneuf et qui est un port traditionnellement siège de l'ensemble des activités maritimes de la commune de Noirmoutier-en-l'Île, avec une très forte propension pour la charpente navale traditionnelle.

Le port de Noirmoutier-en-l'Île, progressivement, va perdre sa connotation commerciale, avec le trafic maritime et commercial qui existait notamment avec les ports hanséatiques avec le sel et avec le port de Nantes. Cette tradition commerciale va progressivement périr et une tradition artisanale va lui succéder pour le plus grand bonheur de celles et ceux qui ont considéré qu'il était temps de renouer avec cette tradition qui avait été la nôtre au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle et qu'on avait peut-être abandonnée au nom de cette modernité vers laquelle chacune et chacun, notamment à la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle, sacrifiait bien volontiers.

Nous avons commencé à renouer avec cette volonté de retrouver notre identité à partir du moment où nous avons compris que nous allions vers une forme de dérive - il était préoccupant pour l'île que nous sommes d'avoir une dérive continentale qui nous éloignait un peu des réalités - et cette volonté de montrer notre différence par rapport à l'ensemble des destinations exotiques.

On a vu renouer cette tradition en 1989 avec une bande de passionnés qui vont relancer les Régates du Bois de la chaise et qui, auparavant, s'étaient engagés dans une démarche de restauration du patrimoine maritime, avec deux navires qui ont été restaurés partiellement sur la commune de Noirmoutier : le Fleur de Lampaul qui est aujourd'hui propriété de la Fondation Nicolas Hulot et qui continue à naviguer et l'Emigrant qui a connu des fortunes diverses et qui a eu une action extrêmement forte afin de faire vivre à un certain nombre d'enfants défavorisés le rêve de la mer, car chacune et chacun d'entre nous pouvons avoir ce rêve lorsqu'il est en mesure d'être expliqué et vécu avec les meilleures conditions qui soient.

Un ensemble de bénévoles se lance dans cette restauration et va relancer ces Régates du Bois de la chaise à partir de 1989 avec cette volonté de retrouver la tradition fondamentale qui était la nôtre, celle de l'échange intersocial, car c'était un des fondements même des Régates du Bois de la chaise, à la fois cette possibilité de s'affronter en *gentleman* sur un plan d'eau remarquable, mais aussi de faire cohabiter des traditions maritimes et une utilisation de la mer qui n'est évidemment pas la même entre ceux qui vivent de la mer et font de la mer leur

terrain de travail et ceux qui font de la mer leur terrain de jeu. Nous avons pu nouer des relations extrêmement intéressantes.

Va venir se greffer ensuite une autre manifestation, beaucoup plus élitiste, beaucoup plus sportive, pour faire vivre les quillards de sport, les dragons, les requins, les métriques, les 6 mètres jauge internationale notamment qui viennent naviguer dans la baie de Bourgneuf. A partir de 1996, est organisée une manifestation appelée « *les Voiles de Noirmoutier* », qui devient par la suite la « *Lancel Classique* ». Il est extrêmement intéressant pour nous de voir cette tradition maritime aujourd'hui portée de plus en plus par un ensemble de grandes entreprises qui ont compris l'intérêt qu'il pouvait y avoir à renouer avec la tradition, avec une authenticité portée par ces régates qui viennent soutenir un ensemble d'activités.

Des passionnés vont relever le défi et s'engagent dans cette démarche. Cette dernière sera accompagnée très rapidement par les élus, à la fois à travers les aides directes aux différentes associations qui s'engagent dans cette volonté, mais aussi avec un outil de développement nautique, un outil de développement à destination de la promotion du territoire, avec toujours en filigrane cette volonté de communiquer non pas sur la balnéarité - on a eu tendance, pressé par l'arrivée massive des touristes dans les années cinquante, soixante, soixante-dix, à raser un certain nombre de bâtis pour reconstruire dans l'urgence des réalisations qui montrent aujourd'hui leur faiblesse - mais sur la dimension du patrimoine naturel qui vient soutenir toute notre démarche vis-à-vis de l'authenticité tel que c'est concrétisé par les Régates du Bois de la chaise.

Cette démarche est soutenue par les élus, avec des financements, avec une association nommée « *Escale nautique* » qui apporte à la fois des moyens humains, financiers, mais également en termes de promotion et de développement de l'ensemble de ces manifestations patrimoniales, nautiques qui voient se greffer toute l'action en faveur du nautisme, sans s'arrêter au nautisme belle plaisance, navires en bois, etc.

Je suis ravi d'intervenir après Mme Roux, puisqu'une de ses unités de production se trouve sur l'île de Noirmoutier ; j'ose croire que c'est aussi parce que nous avons une forte tradition, non seulement en termes de savoir-faire, mais en termes d'authenticité et d'histoire patrimoniale maritime, que l'entreprise a trouvé sur l'île de Noirmoutier un écrin où elle peut se développer avec la bénédiction de l'ensemble des élus et des acteurs de l'île de Noirmoutier.

Nous avons, grâce à ces différentes manifestations qui ont été organisées depuis 1989, des retombées économiques directes et indirectes, directes parce qu'on a vu renouer la tradition de la charpente navale traditionnelle. On a souvent tendance à qualifier ces métiers de « vieux métiers », ce qui est extrêmement péjoratif et ne fait pas preuve d'un dynamisme fou à leur endroit. On s'aperçoit que grâce à ces différentes manifestations qui ont été organisées, on a vu reflourir une activité économique, avec deux jeunes entreprises, avec à leur tête des très jeunes chefs d'entreprise, de moins d'une trentaine d'années, qui embauchent une dizaine de salariés chacun et qui bénéficient de l'engouement de ces régates, puisque tous ceux qui avaient de vieux gréements les font restaurer pour participer à ces différentes manifestations organisées chaque année sur le plan d'eau.

Nous avons, à telle enseigne, vu pour la première fois cette année renouer le port de Noirmoutier avec la tradition des lancements de bateau, puisqu'une chaloupe de 9 mètres a été

reconstruite grâce à une copropriété maritime qui a été constituée avec l'association La Chaloupe et un ensemble de partenaires institutionnels comme la Région et privés, ce qui a séduit le public présent qui se déplace lorsqu'on lui met à disposition des manifestations où il peut toucher du doigt l'âme profonde des territoires littoraux qui sont les nôtres.

Par ailleurs, les voiliers ont su développer leur activité autour des différentes manifestations organisées, en pouvant aussi s'évader avec de l'accastillage, etc.

Le cœur de métier a été préservé grâce à ces différentes manifestations.

Au total, sur les retombées économiques directes, que ce soit sur la charpente navale traditionnelle ou sur l'ensemble des activités nautiques, plus de 100 emplois ont été créés ; sur une commune de 5 000 habitants, ce n'est pas neutre. Un ensemble d'acteurs économiques s'est greffé grâce à ce dynamisme patrimonial qui a su renaître.

Par ailleurs, on a des retombées économiques indirectes, notamment par les personnes qui viennent spécialement pour les manifestations nautiques que nous organisons et qui sont enclines à dépenser un peu d'argent sur le territoire de la commune ; on estime à 100 euros par personne le panier de ceux qui viennent dépenser sur la commune de Noirmoutier ce qui est tout sauf négligeable.

Toujours concernant les retombées économiques indirectes, parfois, on cherche un anneau avant de faire construire sa maison ou d'acheter sa résidence secondaire. La capacité dans laquelle on a été de renouer avec cette tradition maritime fait qu'un certain nombre de propriétaires de vieux gréements, des requins notamment, puisque l'île de Noirmoutier compte la flotte française la plus importante de requins, font le choix de s'installer sur l'île de Noirmoutier parce qu'ils savent qu'il y a là des passionnés et des manifestations qui vont leur permettre de mettre en évidence leur capacité à faire évoluer leur embarcation sur le plan d'eau que l'on connaît.

Pour conclure, nous avons également la chance de bénéficier de retombées médiatiques extrêmement fortes, parce que les grandes entreprises ne s'y sont pas trompées et viennent chez nous, que ce soit Dior, Lancel, Cartier, parce que l'image de marque y est remarquable, qu'on a une forme d'authenticité, qu'on a une forme d'identité, qu'on est fortement ancré sur un territoire, que ce patrimoine maritime sur l'île de Noirmoutier est tout sauf un hasard et chacun l'a bien compris et plébiscite cet effort que nous faisons chaque année pour renouer avec cette tradition.

Cette tradition est d'ailleurs perpétuée, puisque nous nous engageons dans la restauration d'un navire de travail, le Martroger III, un baliseur, pour lequel nous sommes en cours de bouclage du plan de financement, ce qui n'est pas chose aisée. En effet, comme l'indiquait Gérard d'ABOVILLE, il devient compliqué de faire comprendre l'intérêt pour tous de faire vivre le patrimoine maritime, mais c'est véritablement notre histoire, nous avons 5 000 kilomètres de côtes en France, il faut que nous le sachions. Sur le plan touristique, c'est un atout majeur, si l'on ne veut pas sombrer dans la concurrence internationale, pour continuer à être un territoire attractif et porteur d'authenticité, d'identité, avec tout ce que cela peut générer sur le plan de l'imaginaire lorsque les personnes viennent à notre rencontre.

**Patrice RESCH, Fédération du Patrimoine Maritime : l'implication du monde associatif**

La Fédération du Patrimoine Méditerranéen a été créée en 2001 par quatre associations du Var ; elle compte désormais plus d'une trentaine d'associations, de Banyuls à Villefranche-sur-Mer.

Elle a pour objectif de rendre plus visible et lisible le travail des associations, en l'inscrivant dans le contexte plus pertinent de la façade méditerranéenne française.

Nous avons des relations avec les institutions du niveau local au niveau international, en participant aux colloques, aux journées d'études et en étudiant les différents rapports sur le patrimoine maritime et sur l'aménagement du territoire. Nous nous orientons vers un travail beaucoup plus développé avec nos amis italiens et espagnols et, plus largement, avec tous les pays du bassin méditerranéen.

Je ferai un constat sur le patrimoine méditerranéen et me limiterai aux trois points qui sont, pour nous, fondamentaux.

Premièrement, le patrimoine méditerranéen s'appuie sur une culture maritime riche et méconnue ; nous aimerions que l'on arrête de nous dire que la Méditerranée n'est pas la Bretagne et qu'il n'y a pas de culture maritime en Méditerranée, alors que les routes maritimes pour le commerce ont joué un rôle très important depuis très longtemps, que le petit métier pour la pêche est en difficulté, mais c'est une spécificité de la Méditerranée ; cela recouvre 3 000 ans d'histoire, ce qui a fait dire à Joseph CONRAD que « *la Méditerranée constitue le berceau du métier pour tous les marins du monde* ».

Deuxièmement, d'après les travaux de Françoise PERON, en Méditerranée, il existe un déficit de structures permanentes pour appréhender la diversité de ce patrimoine. Si 62 % des musées actuels ont été créés depuis les années quatre-vingts, on note que la côte méditerranéenne est restée à l'écart de ce mouvement ; la Méditerranée est mal dotée en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle.

Troisièmement, la particularité du patrimoine flottant méditerranéen est qu'il est constitué en très grande partie de toutes petites embarcations impossibles à rentabiliser par l'accueil de public à bord. Les fêtes patrimoniales se multiplient et mobilisent énormément d'énergie et d'argent. Il est vrai que le bateau est important, parce qu'il représente, pour les gens, la porte qui permet d'accéder à la culture maritime, mais pour cela, nous demandons qu'il soit intégré le plus possible dans une carte globale de valorisation des cultures littorales et maritimes du territoire et que ce ne soient pas des rassemblements de bateaux pour des bateaux, même s'ils sont très beaux.

Pour illustrer la problématique de la journée, nous avons pris le territoire qui nous accueille : TPM où la Fédération a effectué plusieurs travaux.

TPM occupe une situation stratégique entre Barcelone et Gênes, mais cette situation n'est pas récente, puisque 67 épaves antiques jaugent le fond de la mer entre la côte et les îles d'Hyères, montrant l'importance du cabotage bien avant le XVII<sup>e</sup> siècle.

La Fédération et les associations locales ont travaillé à un inventaire de tout ce que l'on pouvait considérer être un élément du patrimoine maritime, répertoriant l'état, la personne, physique ou morale, qui s'en occupait, les urgences et la documentation. Lorsque nous avons commencé ce travail, nous avons vu l'importance qu'il revêtait pour l'orientation de notre

travail en tant qu'association. Nous demandons depuis deux ou trois ans à rencontrer les responsables de TPM pour en discuter.

Plusieurs sites sur le territoire ont un potentiel extraordinaire et nous notons qu'il y a des acteurs institutionnels multiples, ce qui pose parfois plus de problèmes que cela n'en résout. Le site grec d'Olbia est unique en France. Il fait l'objet d'une magnifique exposition à Hyères. Il était géré au niveau national et passera au niveau municipal très prochainement.

Le sanctuaire d'Aristée est un petit sanctuaire, mais il a une très grosse importance au niveau de la navigation. Actuellement, la signalisation et l'accès ont été supprimés et il se trouve englobé dans un amas immobilier.

Nous avons des épaves magnifiques, comme l'épave romaine de la Madrague. Tous les travaux de fouilles ont été effectués, mais il n'y a aucune restitution locale de ces travaux.

Le port du Niel est un magnifique petit port de pêche, mais le nombre de pêcheurs diminue d'année en année, le problème majeur étant le logement. Le petit métier demande des allers-retours entre le bateau, la mer et la maison ; actuellement, les prix sur la presqu'île de Giens sont si élevés que tout nouveau pêcheur ne peut s'y installer.

La Tour Fondue est désormais gérée par le parc national. Une première phase de restauration a permis de refaire l'extérieur, mais l'intérieur est vide. Le parc a un projet de valorisation.

Le port de la Madrague est un petit havre, à l'abri d'un récif barrière de posidonie qui est classé par l'Unesco. Il a besoin d'être mis en sécurité. Il a été géré par le Département qui avait conçu un projet de mise en sécurité qui se traduisait par un port très important ; ce projet n'a pas satisfait grand-monde au niveau local et jusqu'au niveau européen. Nous avons appris il y a une dizaine de jours que ce projet était gelé, qu'il allait changer de gestionnaire et que l'on s'avanceit vers une mise en sécurité tenant compte de sa qualité patrimoniale.

Les salins de Pesquiers sont une grande friche industrielle, où interviennent le Conservatoire du littoral, la TPM, la Ville d'Hyères, le Parc national ; il y a aussi une zone Natura 2000 et une zone de protection spéciale. Bien sûr, il y a matière à valorisation. On nous a demandé de faire un projet de valorisation pour ce site. Nous pouvons conclure que sur ce territoire minuscule d'une presqu'île carrée de sept kilomètres de côté, toutes les potentialités patrimoniales sont, pour le moment, inefficaces, inexploitées. C'est un réservoir énorme pour que le patrimoine maritime devienne un levier du développement littoral.

On nous a demandé de voir ce qu'il était possible de faire.

Nous pensons qu'il faudrait créer un centre de recherche et d'interprétation d'un territoire d'exception, car tout ce que vous voyez (l'industrie salinière, le patrimoine naturel, le patrimoine côté mer, côté terre, etc.), actuellement, n'est pas valorisé et est inaccessible aux habitants et aux visiteurs. Nous tenons à conserver une relation dans la recherche et la restitution au public pour éviter le phénomène de faire une présentation figée et passiste.

Les habitants et visiteurs sont très demandeurs. Pour la première fois, alors que nous travaillons sur le patrimoine maritime depuis 15 ans, nous avons pu réaliser une exposition digne de ce nom, parce que la Ville d'Hyères a reconnu que le patrimoine maritime devait



entrer dans le giron de la culture et non plus de l'animation. Nous avons donc changé d'interlocuteur, nous avons eu d'autres possibilités de travailler et avons fait des offres tout à fait différentes. Cette exposition, réalisée au mois de mars 2008, a permis à plus de 5 000 visiteurs de venir, toutes classes sociales confondues. C'est très intéressant, car on sauvegarde ce que l'on aime et que l'on aime ce que l'on connaît ; nous partons du principe qu'il faut commencer à connaître pour faire le chemin inverse. Or, actuellement, il existe très peu d'endroits en Méditerranée où l'on peut apprécier la dimension littorale et maritime des communes littorales.

La connaissance du passé permet également de comprendre le présent et d'envisager l'avenir, ce qui permet de concevoir des projets en s'appuyant sur la tradition, sur le passé ; ce ne sont pas des projets passéistes, mais des projets en phase avec l'histoire du territoire.

Cela a été possible grâce à une collaboration très concrète avec la Ville. Nous avons travaillé avec le service culturel et avec la conservatrice du musée, chacun apportant ses compétences et ses moyens. Cette exposition était impossible sans une synergie entre l'association, le musée et la Ville.

Nous avons des relations avec le Parc national maritime historique de San-Francisco depuis huit ans. Nous travaillons de manière continue et régulière avec ce parc qui possède un magnifique bateau latin, le seul encore présent aux Etats-Unis. Le parc national de San Francisco a fait appel à nous pour notre savoir et notre savoir-faire par rapport à ce bateau. Les échanges ont lieu en France et aux Etats-Unis.

Nous avons vu là l'importance des chantiers associatifs ouverts au public. Ils peuvent notamment apporter une réponse à l'entretien des bateaux. Nous avons, par exemple, vu que dans ce parc national, le conservateur qui travaille sur le bateau est charpentier de marine, mais 20 à 30 bénévoles travaillent avec lui. Cette collaboration entre bénévoles et institution permet de réaliser des choses à moindres frais, réduit les coûts et permet une formation des jeunes.

Nous avons également travaillé au niveau international avec le patrimoine immatériel et l'œuvre de Joseph CONRAD, en contact avec des chercheurs universitaires comme Claudine LESAGE et Lance LEE, charpentier du Maine, ce qui a débouché sur des constructions de répliques en France et aux Etats-Unis. La Ville d'Hyères a pris l'importance de Joseph CONRAD pour sa ville, a demandé à Claudine LESAGE de faire des interventions dans le cadre de l'université du temps disponible et est en train de créer un circuit consacré à CONRAD qui permet de redécouvrir le littoral à travers son œuvre.

Nous avons également des relations avec l'Espagne et le salon nautique de Barcelone et connaissons le musée de Barcelone qui va intervenir par la suite, ce qui a permis la réalisation de projets comme Cap Marseille qui est allé à Barcelone cette année ou notre participation à une manifestation en Espagne très intéressante alliant un rassemblement de bateaux, des expositions, de la gastronomie et un spectacle théâtral qui permet de refaire l'origine du village.

Pour conclure, le patrimoine maritime doit être un levier de développement économique si :

- un projet global assure la cohérence des réalisations ;

- les différentes institutions présentes sur le même territoire mutualisent les moyens et leurs compétences ;
- les associations travaillent dans des structures en partenariat durable avec les institutions ;
- la volonté politique, à tous les niveaux, crée cette synergie entre tous les acteurs pour que les potentialités d'un territoire deviennent de véritables réalisations porteuses de richesses.

### **Odile JACQUEMIN, architecte-urbaniste : l'aménagement du littoral des Maures**

Je suis d'abord historienne ; cela fait une quinzaine d'années qu'au sein de « *Mémoire à lire, territoire à l'écoute* », j'essaie de développer ce métier d'historien des territoires. Excusez mon ton plein d'amertume, mais j'ai envie d'associer la même supplique que celle de Gérard d'ABOVILLE ce matin pour la Fondation du patrimoine fluvial et maritime : les associations risquent actuellement, sans commande de la part des élus et sans cette alliance évoquée ce matin, de fermer leurs portes.

Les cartes projetées vous montrent l'échelle de ce territoire sur lequel avec l'association « *Mémoire à lire, territoire à l'écoute* », nous avons voulu faire, non pas seulement l'inventaire du patrimoine littoral maritime et terrestre, mais un état des liens plus qu'un état des lieux, faire émerger du sens.

Par exemple, faire le lien qu'il peut y avoir entre l'aire toulonnaise, le passé militaire des rades toulonnaises, dont la rade d'Hyères était une annexe, avec tout ce territoire des Maures - la forêt et son littoral sont des compléments indispensables - nous a semblé un enjeu essentiel et un défi de l'aménagement du territoire des Maures, qui n'a toujours pas de pays et de structure porteuse aujourd'hui.

*(Projection d'illustrations de la Villa Foncin, projet d'ambition régionale, sur un site à Calvaire racheté par le Conservatoire du littoral, de la Chartreuse de la Verne, rachetée après la Révolution par un ancien noble de l'arsenal de Toulon pour la restaurer, de la Libération de Toulon qui est partie des Maures, de l'île aux Torpilles, exploit scientifique et technique, premier récif artificiel construit en 1907 dans les chantiers de La Seyne, qui devait servir pour les Schneider de base d'essai, de l'histoire des câbliers, partant des rades de Toulon, qui est d'échelle mondiale, de la base Antarès, qui est complètement expérimentale et d'échelle mondiale.)*

La peinture de GARNERAY illustrant la rade d'Hyères montre qu'au XIX<sup>e</sup> siècle, on avait pointé cette rade comme une rade militaire. Aujourd'hui, on a tellement l'habitude de la voir comme un plan d'eau touristique pour les spots de planches à voile qu'on oublie toute sa vocation de jardin d'essai, de territoire d'expérience pour la marine pendant des siècles.

Le partenariat d'expertises collectives où s'associent les gens du milieu associatif et des institutions pour arpenter le territoire, tant sur terre que sur mer, et faire émerger un diagnostic partagé est une méthode que nous avons par trois fois utilisée en cabotage entre Toulon et Saint-Tropez.

La première fois, cette méthode avait débouché sur un pôle d'économie du patrimoine, outil de la DATAR pour aider à la mise en place de la décentralisation, qui a donné lieu à un projet européen. Cet inventaire construit comme un itinéraire devient une sorte de répondant, de

complément aux grosses infrastructures culturelles telles que celles du MUCEM de Rudy RICCIOTTI à Marseille. Nous avons évoqué le terme « éco-MUCEM » où l'on rassemblerait l'ensemble de la richesse d'un territoire, non pas pris dans une collection d'objets ou de sites, mais dans une cohérence qui leur donnait sens : la Villa Foncin, les chantiers navals, les salins... La manière dont on peut lier et faire émerger un projet culturel innovant et unique, construit à la carte, sur ce territoire devient la richesse et le gisement à exploiter.

L'aménagement du territoire équilibré n'est rien d'autre que la recomposition, au fur et à mesure des années qui passent, de cet équilibre entre la ville, la mer, la campagne, la forêt.

Le chemin de fer, ressource extraordinaire, a construit toute l'histoire sanitaire. En effet, il n'y a pas que la pression foncière et immobilière, il y a la démographie, l'accueil des personnes âgées, des handicapés, des personnes moins performantes ; Hyères a une tradition de plus d'un siècle pour cet accueil. Le paysage est une source de ressourcement extraordinaire qui n'est pas valorisée.

Mme ROUX insistait sur la spécialisation touristique de nos territoires littoraux. Or, nous avons également le grand défi d'aménager un territoire pour tous et pour les habitants, pour ceux qui ne sont pas seulement perçus comme des devises laissées dans le territoire. Le social est un des volets du développement durable ; il y a des ressources extraordinaires à aller dans ce sens.

Une expertise collective porte sur le site des Bormettes ; elle a émergé de l'envie qu'aucun bulldozer ne passe sur ce site majeur de l'histoire militaire et industrielle avec les usines de plomb argentifère puis les usines de torpilles des Schneider.

En 10 ans, à part un programme européen et des démarches portées par une association perçue comme marginale, nous n'avons toujours rien. Il y a là un potentiel pour un projet, pas forcément en appelant NOUVEL ou un grand nom d'architecte qui va faire un beau dessin, mais, peut-être dans cette démarche de construction collective avec plus de gouvernance, plus de concertation, faire un véritable jardin d'essai, une véritable zone affectée au développement durable, avec une vocation méditerranéenne, parce que nous avons un tout indissociable et que les rives Nord ont un devoir d'excellence vis-à-vis des rives Sud, que la littoralisation s'accélère et qu'il s'agit de concevoir un « habiter » du littoral autrement.

Ici, on est très fort dans la protection du patrimoine naturel ; le parc de Port-Cros a été un des premiers à avoir des zones en mer, on a beaucoup de ZNIEFF, de zones Natura 2000, le Conservatoire du littoral a fait des acquisitions extraordinaires. Malheureusement, la pression mondiale de l'urbanisation n'a pas bougé d'un iota, puisque ce sont des logiques de mécanique de fluides contre lesquelles on ne peut rien, sauf à prendre à bras-le-corps le problème d'une urbanisation de qualité, d'une urbanisation pour tous ; il y a un vrai défi de construire autrement sur ces littoraux pourtant magnifiques sur le plan du patrimoine naturel et culturel. La dimension de patrimoine immobilier déjà présent, les friches industrielles, les friches militaires y concourent ; nous avons sur ce territoire des Maures des leviers extraordinaires.

Le pôle mer, c'est une logique de polarité, avec Toulon, Sofia-Antipolis et Marseille. Pourtant, si l'on était dans une logique d'arpenter le littoral et de mailler toutes ces richesses

extrêmement finement, on arriverait à un beau projet cohérent sur ce massif pour l'instant difficilement maîtrisable par souci de construction d'intercommunalité.

**Elvira MATA, Directrice technique du Musée maritime de Barcelone : ce musée s'inscrit dans la réalité des territoires pour faire connaître et valoriser la culture maritime de la Catalogne**

Le musée maritime de Barcelone se situe au cœur du vieux port. Il est installé dans un arsenal du Moyen-âge, bâtiment historique de 18 000 mètres carrés. La première référence du bâtiment que nous avons date de 1243, quant le roi a décidé de construire cet arsenal à cet emplacement pour fabriquer les galères qui voyagent en Méditerranée durant le Moyen-âge.

Quatre dates sont très importantes dans notre histoire :

- 1929 : les personnes de l'école nautique de Barcelone ont décidé de créer un musée avec des choses maritimes et une bibliothèque spécialisée ;
- 1936 : premier jour de la guerre espagnole, le directeur de l'école nautique et un élu du gouvernement de Catalogne décident d'installer le Musée maritime de la Catalogne dans ce bâtiment historique ;
- 1941 : après la guerre civile, la Provence\*, qui sera l'institution propriétaire du fonds patrimonial historique du musée, ouvre officiellement le Musée maritime de Barcelone ;
- 1993 : naissance du consortium de l'arsenal royal et du Musée maritime de Barcelone, qui a marqué pour nous le développement définitif du musée.

Ce musée comprend une exposition permanente, un programme très fort. Trois bateaux sont à l'eau et nous coûtent beaucoup d'argent. Par ailleurs, nous restaurons actuellement le quatrième bateau qui devrait être à l'eau l'année prochaine.

Comme en France, le concept de patrimoine maritime est très jeune. Pour vous, DUHAMEL DU MONCEAU est le moteur du patrimoine maritime ; pour nous, deux hommes ont montré leur intérêt pour la pêche, les barques de pêche et le monde de l'ethnologie maritime.

En Espagne, dans la loi du patrimoine, il n'existe aucune référence sur le patrimoine maritime. De même, dans la loi catalane du patrimoine, il n'y a aucune référence sur le patrimoine maritime, mais elle répertorie tous les processus nécessaires pour faire labéliser tous les biens patrimoniaux. Toutefois, le problème ne vient pas des processus ; il réside dans le fait de convaincre que telle barque ancienne appartient au patrimoine ; c'est le travail d'un musée.

Pour expliquer le rôle que peut jouer un musée dans la valorisation du patrimoine maritime, le mien est de vous donner quelques exemples.

Le Musée maritime de Barcelone travaille aux côtés du gouvernement de Catalogne sur les déclarations de bien culturel. Le gouvernement de Catalogne a le pouvoir de classer le bien culturel et le Musée maritime de Barcelone doit informer si cet élément patrimonial ou historique doit être labellisé ou pas.

Le Musée maritime de Barcelone travaille également avec le gouvernement de Catalogne sur la recherche en ethnologie maritime et sur un point de surveillance, aux côtés de deux musées sur la côte catalane, du patrimoine ethnologique et matériel.

Le Musée travaille aussi aux côtés du ministère des Transports pour la protection des bateaux historiques. Il y a beaucoup de travail à faire et de problèmes à résoudre entre le ministère des Transports et le ministère de la Culture ; l'Espagne n'est pas encore au niveau de la France.

Le Musée travaille également avec le ministère de la Culture espagnol pour protéger les arsenaux historiques de la Méditerranée qui datent du Moyen-âge. Cette année, l'Espagne fera une présentation pour protéger les arsenaux de Barcelone, premier maillon pour protéger à un niveau européen tous les arsenaux du Moyen-âge d'Espagne et de Méditerranée. L'Italie sera certainement le prochain pays à travailler sur ce domaine.

Le Musée maritime de Barcelone travaillera également avec les mairies. Ce matin, le maire de Collioure a expliqué le problème qu'il a rencontré lorsqu'il a donné de l'argent pour restaurer une barque. Nous pouvons, à l'inverse, présenter trois exemples qui n'ont posé aucune difficulté. En effet, le Musée travaille aux côtés de la mairie et de l'association et nous exigeons que la barque soit toujours propriété de la mairie.

Il existe un réseau des musées maritimes de la côte catalane qui émane de la volonté de 15 institutions travaillant autour de la gestion du patrimoine maritime de coopérer. Nous avons beaucoup de projets ensemble, notamment d'expositions, et organisons des réunions de travail communes.

Le Musée travaille également avec les universités et nous avons constitué un observatoire de l'histoire et de la culture maritime en Méditerranée pour promouvoir la recherche et les études sur le patrimoine maritime.

Le Musée maritime travaille également aux côtés de la société civile, avec les associations ou particuliers qui s'intéressent au patrimoine maritime. Nous avons convaincu le salon nautique de Barcelone de nous donner 2 000 mètres carrés pour expliquer le patrimoine maritime en Catalogne.

Enfin, en collaboration avec la mairie et l'association, nous avons monté un projet sur Saint-Paul de protection des barques, des machines pour lever les barques, des maisons de pêcheurs.

Nous avons créé ces derniers temps une publication pour travailler aux côtés des associations de particuliers pour valoriser ce patrimoine.

Nous travaillons également aux côtés des entreprises, avec la Fondation du musée maritime de Barcelone. Toutes les entreprises qui appartiennent à cette fondation travaillent autour du port de Barcelone ; elles sont impliquées et liées avec le port et les commerces maritimes.

En conclusion, le musée est un service public, mais nous devons jouer un rôle de coordination entre l'administration locale, l'administration gouvernementale, les associations et les publics.

## Table ronde - La réhabilitation du patrimoine bâti historique et industriel et son impact économique sur le territoire

*Cette table ronde était présidée par Yvon Bonnot, maire de Perros-Guirec et président de l'ANEL*

### **Michel MOLY, Maire de Collioure, Conseiller Général des Pyrénées Orientales et Président du Conseil des Rivages de Méditerranée**

Je souhaite vous présenter Paulilles sur un plan « politique », parce que je suis vice-président du Conseil général des Pyrénées Orientales et que ce même Conseil général est aujourd'hui gestionnaire de ce site.

Paulilles est située sur la commune de Port-Vendres, non loin de Collioure. Vous avez certainement entendu parler de la fameuse cassette de MERY, le porteur de valise. Nous avons d'ailleurs une photo de l'ancien Président de la République et du nouveau Président de la République regardant la maquette du projet immobilier de M. MERY qui devait être fait à Paulilles.

Paulilles, qui s'étend sur 32 hectares, était une usine de dynamite qui a fermé en 1994. Le parcours fut très long, 10 années pour l'acheter (de 1988 à 1998) et encore 10 années pour l'aménager comme nous pensions devoir le faire.

Je vous donne toutes ces précisions pour vous faire comprendre que cela a été un dossier difficile et quand on est élu, on a l'impression que l'on n'y arrivera jamais ; quand on se représente, les citoyens parlent de « *promesses d'élus qui ne seront pas tenues* », mais quand on y arrive, on mesure la chance que l'on a d'être élu.

### **Jean-Claude Armand, Délégué régional du Conservatoire du littoral à Montpellier**

Au titre du Conservatoire du littoral, je présenterai la parti entre le moment où le site était encore en friche jusqu'au début du réaménagement. Mon collègue, Roland GALLINA, du Conseil général, présentera le site réalisé aujourd'hui, que nous avons inauguré vendredi dernier. Pour terminer, Samuel VILLEVIEILLE présentera la remise en état d'un atelier de charpente marine.

Le site de Paulilles a été racheté par le Conservatoire du littoral à la suite des événements que Michel MOLY vient de nous rappeler. Ce site s'étend sur 32 hectares, en bord de mer, et a la particularité d'avoir accueilli pendant plus d'un siècle une entreprise NOBEL de fabrication de dynamite. Ce n'est pas banal comme friche industrielle ; il subsistait des risques pyrotechniques, d'érosion ; nous avons eu beaucoup de difficultés pour remettre en état l'ensemble du site et il nous a fallu du temps pour avancer sur le projet.

Cet endroit accueillait une usine de dynamite de par sa situation en bord de mer, puisqu'on transportait les matières premières pour fabriquer la dynamite par voie maritime. De plus, il était protégé par des ouvrages militaires comme le Cap Béar et le Cap d'Oullestrell. Ce site était, enfin, dans une région politiquement stable et proche du gouvernement. Il a été équipé en 1870, au moment de la chute de SEDAN. GAMBETTA a alors levé le monopole d'Etat de fabrication de dynamite et NOBEL et BARBE se sont installés à Paulilles pour construire ce site.

La diapositive suivante illustre Paulilles vu d'avion au moment du rachat par le Conservatoire du littoral. Nous pouvons y voir des bâtiments, détruits pour certains, le bord de mer, ainsi qu'un mur anti-débarquement installé par les Allemands. Ce site a été profondément remanié par l'activité industrielle, cette dernière ayant profondément évolué dans le temps, ce qui fait que les bâtiments ont été réaffectés régulièrement.

Les bâtiments étaient d'une qualité architecturale relativement modeste. En effet, NOBEL n'avait pas cherché à faire de la belle architecture, d'autant que les risques d'explosion étaient réguliers et que l'on ne pouvait pas construire de bâtiments lourds. Au contraire, il fallait des bâtiments qui puissent supporter les explosions sans blesser trop durement les personnels présents.

La photographie suivante montre le dernier atelier consacré au placage de matériaux à avoir travaillé à Paulilles. Une poutrelle métallique sur deux a été sciée par les ferrailleurs ; tous les tirants ont également été volés. Quand nous avons repris le site en 1988, le patrimoine avait été pillé et était particulièrement difficile à remettre en état.

Pour le réaménager, il fallait des idées limitées et très perceptibles sur la volonté de réaménager.

En premier lieu, il s'agissait de rouvrir le site au public qui en avait été privé durant plus d'un siècle. La plage devait être accessible.

En second lieu, nous ne pouvions ouvrir ce site sans respecter sa mémoire ouvrière et industrielle.

Enfin, la dernière idée a été de profiter du réaménagement de ce lieu pour le rendre utile à l'éducation à l'environnement.

La conception de ce projet fut longue et complexe. Il a fallu une entente de tous les partenaires et créer une appropriation collective du projet. En effet, la population s'est mobilisée contre le projet immobilier de Jean-Claude MERY, mais derrière, il fallait trouver autre chose. Par ailleurs, il fallait une certaine ambition, tout en restant relativement simple.

Le catalyseur de l'ensemble de l'opération était ce que l'on appelle au Conservatoire du littoral : « *l'esprit des lieux* » ; c'est ce que nous avons tenté de respecter dans ce réaménagement.

L'appropriation collective s'est faite par des voyages de presse, des publications, l'ouverture provisoire de la plage pendant plusieurs années avant même que le site ne soit complètement

réhabilité, de façon à ce que le public se rende compte qu'il existait une plage au bout. Nous avons aussi cherché à réutiliser les signes et à reconstruire le paysage.

*(Projection de photographies.)*

### **Michel MOLY**

Nous n'avons aménagé que 17 hectares sur 32. Ce lieu était interdit ; nous l'avons ouvert en 2004 au public.

Tout le monde, population et élus, s'est investi dans le projet dans la mesure où il y existait une vie sociale très forte : l'usine comptait environ 300 ouvriers, il y avait une école et de nombreuses fêtes, dont la Sainte-Barbe. Malheureusement, Paulilles a aussi connu des drames : beaucoup de morts, ainsi qu'une maladie professionnelle reconnue. En effet, les encartoucheuses étaient obligées de partir le week-end avec un bout de pâte à sniffer pour ne pas risquer de malaise cardiaque le lundi. De près ou de loin, toutes les familles ont été concernées par ce lieu, d'où cet investissement de la population et des élus.

### **Jean Claude ARMAND**

Ce site a été réaménagé en 17 mois et a nécessité un investissement de 12 millions d'euros, avec une participation du Conseil régional, du Conseil général, de l'Europe, de l'État et du Conservatoire du littoral.

Le projet a été mené par un groupement d'études ALEP/INCA sur l'idée suivante : rouvrir des espaces fermés et donc donner un accès visuel à la mer, supprimer tous les bâtiments situés en zone inondable qui ne pouvaient pas être réutilisés pour accueillir du public et, inversement, conserver tous les bâtiments utilisables pour accueillir du public en leur redonnant une nouvelle vocation. Ainsi, la maison du directeur a été transformée en maison du site dans laquelle est installée une muséographie très simple qui permet aux visiteurs de comprendre comment les ouvriers travaillaient. Sur le pignon de la maison du directeur, figure la reproduction d'une vieille photographie où l'on voit des ouvrières à la sortie de l'usine. Autrement dit, lorsque le visiteur arrive sur le site, il est amené à comprendre qu'il entre sur une ancienne friche industrielle. Néanmoins, il peut tout aussi bien aller directement à la plage. En revanche, s'il a la volonté ou la curiosité de s'intéresser au lieu sur lequel il est, il va pouvoir être pris en charge, notamment par le biais de visites guidées qui y sont organisées.

### **Roland GALLINA, Conseil général des Pyrénées Orientales**

Le site du Conservatoire a été ouvert le 28 juin dernier au public, après plus d'un siècle d'activité industrielle. Il s'agissait d'une forte attente des habitants de la Côte Vermeille de retrouver leur site.

Ce projet a été réalisé par une équipe de six concepteurs et a porté sur 17 des 32 hectares.

L'accès au littoral était un point important du projet.



*(Projection de photographies illustrant la plage de l'usine avec le mur anti-débarquement installé par les Allemands, l'ouverture vers le grand paysage et l'immersion dans l'histoire du site avec des barques de pêcheurs mais aussi des éléments industriels de l'ancienne dynamiterie NOBEL, les zones de liberté.)*

Le site a accueilli 150 000 visiteurs durant les deux premiers mois.

La qualité de l'accueil est très appréciée, ainsi que la scénographie intérieure qui décrit la mémoire ouvrière de l'usine NOBEL, tous ses métiers, ses drames, sa vie, son laboratoire social. Je rappelle que Paulilles était une sorte de village doté d'un savoir-faire ouvrier très fort.

Des maquettes restituent l'histoire du site ou illustrent une coupe géomorphologique de cette partie des Pyrénées qui plonge dans la Méditerranée.

Nous avons donc deux composants essentiels : l'aspect naturel sur un site classé avec des zones complètement vierges de tout rudiment, de tout artifice urbain ou consumériste, où le public est réellement en balade sur des espaces complètement sauvages, ponctué par des zones d'attrait culturel sur lesquelles nous expliquons comment fonctionnait la dynamiterie. Je rappelle qu'il y avait jusqu'à 400 ouvriers sur ce site, essentiellement de la Côte Vermeille. Michel MOLY a souligné que l'ancrage ouvrier était fort. La mémoire de toutes ces familles a fait que dans les deux premiers mois d'ouverture au public, les gens qui se sont spontanément présentés dans ces lieux ont parcouru avec une grande émotion la terre même où leurs ancêtres, parfois, avaient péri dans des explosions dont vous avez connu la gravité.

Les visiteurs ont apprécié en particulier la qualité de l'accueil, mais également celle du concept qui est l'avenir d'une mémoire, qui donne toute liberté pour aller sur un site complètement sauvage. Les visiteurs nous ont demandé de ne surtout rien changer à Paulilles, car cela représente une nouvelle forme de découverte du littoral qu'ils ne connaissaient pas, de surtout garder cette connotation sauvage et authentique sur certaines plongées dans le passé. Ils se sont totalement approprié ce site en venant se balader, lire, jouer, se baigner, mais au-delà, ils ont fait escale dans la scénographie intérieure de la maison de site.

Nous vous invitons à venir visiter le site de Paupilles qui est ouvert à l'année de 9 heures à 21 heures l'été et de 10 heures à 17 heures au cœur de l'hiver.

Ce lieu connaîtra, dans les années qui viennent, d'autres transformations, notamment au niveau du patrimoine maritime pour lequel Samuel VILLEVIELLE va vous présenter maintenant le projet d'atelier de restauration qui sera installé à Paulilles mais qui vit déjà, puisque Samuel travaille depuis six ans à ce magnifique programme de restauration des barques de notre côte catalane.

## **Michel MOLY**

En tant qu'élu je voudrai ajouter deux choses.

Aucune commune seule n'aurait pu arriver au bout de ce projet (ce sont des petites communes de 3 000 habitants pour Collioure, 5 000 pour Port-Vendres et 5 000 pour Banyuls).

Heureusement que le Conseil général l'a pris en charge pour 30 % et que la Région a abondé pour 20 %.

En effet, nous sommes partis sur un concept de lieu citoyen. En tant que maire de commune, j'ai avancé dans cette orientation en me demandant ce qui allait se passer. Sur 17,5 hectares, il y a trois bornes poubelles, mais vous passez devant un tri sélectif... On a voulu en faire un lieu citoyen.

Ce lieu a accueilli 150 000 visiteurs en deux mois. Or, on ne dirait pas.

J'ajoute que tout est gratuit sur le site et que pour le fonctionnement, le Conseil général a créé 8 emplois permanents et 25 saisonniers.

### **Samuel VILLEVIELLE, Conseil Général des Pyrénées Orientales**

J'utiliserai les quelques minutes qu'il reste pour vous présenter la mission du patrimoine maritime du Conseil général, mission créée en 2002 par le département des Pyrénées Orientales avec le soutien de la DRAC Languedoc Roussillon avec trois objectifs :

- sauver une collection de bateaux méditerranéens, collection classée « *Musée de France* » ;
- maintenir la culture maritime locale en vie ;
- implanter ce projet dans la friche industrielle NOBEL et dans le cadre du projet de réhabilitation qui vous a été présenté mais que nous allons revoir à travers ma communication.

La baie de Paulilles est certainement une des plus belles baies du département. Trois objectifs et autant de contraintes prévalaient à la réhabilitation de ce lieu :

- lui redonner son caractère naturel, l'aménagement paysagé ;
- maintenir une mémoire ouvrière et industrielle forte ;
- avoir un projet patrimonial sur le site.

Pour retracer un peu l'historique, il s'agissait d'une usine de dynamite, mais aussi d'un village d'ouvriers, puisque ces derniers avaient leurs logements, une école, une épicerie, une gare... Une communauté ouvrière vivait sur le lieu même de l'usine, d'où une mémoire restée bien vivace.

Cette usine a grandement participé à l'activité économique maritime du département, d'une part parce qu'elle a armé des bateaux et s'est transformée en armateur pour le transport de la dynamite mais aussi pour l'importation des matières premières qui lui servaient à la fabrication de la dynamite, d'autre part parce qu'elle utilisait des barques de pêche pour faire le transbordement de la dynamite vers les bateaux de charge ainsi que des bateaux pilotes ; les enfants avaient même leurs propres embarcations, des périssoires, pour le loisir. Une partie de ces bateaux constituent aujourd'hui la collection de barques que nous avons en charge.

Deux bâtiments intéressent tout particulièrement le patrimoine maritime :

- la grande halle située dans la prairie qui va servir de réserve pour la collection de barques. Ce ne seront pas des réserves visitables par le public, mais il pourra voir les bateaux de l'extérieur ;
- l'atelier de restauration des barques catalanes qui est aujourd'hui quasiment fini, l'extérieur du moins ; les aménagements intérieurs devraient arriver en cours d'année 2009. Cet atelier aura plusieurs fonctions :
  - restaurer les barques de la collection,
  - travailler devant le public,
  - animer le site,
  - être un lieu ressource où chaque association pourra trouver conseil, aide, mais aussi exposer ses travaux ou venir pour des conférences,
  - maintenir les liens notamment avec le Musée Maritime de Barcelone, mais aussi avec l'ensemble du réseau des musées maritimes de la Méditerranée (l'Espagne, la France, l'Italie, l'Ile de Malte, la Grèce, la Slovénie et la Croatie), réseau auquel nous participons et dont nous allons devenir entièrement partenaire.

Pour conclure, Paulilles est un site naturel qui a été préservé de l'urbanisme et de la pression immobilière, qui respecte la mémoire ouvrière et industrielle du littoral et concilie les patrimoines naturels, industriels et maritimes. C'est un moteur pour le développement de l'économie du tourisme local et un site emblématique pour le Conservatoire du littoral et pour le département des Pyrénées Orientales.

### **Emmanuel de FONTAINIEU, Directeur de la Corderie Royale de ROCHEFORT : le réveil d'une ville et d'un estuaire, la Charente**

Rochefort est une ville très particulière parce qu'elle sort de terre ex-nihilo vers 1666 sur décision du roi Louis XIV et plus précisément de son ministre COLBERT, qui décide de créer sur la côte Ouest ce qui devait être le plus grand arsenal du Ponant.

La Corderie Royale sort de terre la première, très rapidement d'ailleurs, puisqu'elle est opérationnelle trois ans plus tard, suivie, très vite, juste derrière, par un énorme complexe militaro-industriel, avec des fosses aux mâts, des calles de construction, des ateliers, des entrepôts, une filière hospitalière et une filière de production de biens alimentaires (une escadre, ce sont tout de même 10 000 hommes qu'il faut alimenter pour six mois, à raison de trois repas par jour.)

Cet arsenal se heurte très rapidement à plusieurs difficultés :

- la mer est trop loin ; nous sommes dans une ville d'estuaire, à 24 kilomètres à l'intérieur des terres, et il faut tirer les bateaux à dos d'hommes, ce qui représente une réelle difficulté technique ;
- il n'y a pas assez de fond en Charente pour les plus grands bateaux ;

- le marais ; non seulement c'est difficile au plan technique, mais en plus, les marais sont impaludés et les hommes tombent comme des mouches dans cet endroit que l'on baptisera bientôt « *le tombeau de la marine* ».

Dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, la marine jette l'éponge et Rochefort devient une ville subalterne, Brest devenant le grand arsenal de l'Atlantique.

Je passe sur les hauts et les bas de l'arsenal pour en venir au deuxième moment fort de l'histoire de cette ville, après l'âge d'or qui se situe très clairement au XVII<sup>e</sup> siècle : le moment des traumatismes. Ils sont au nombre de deux :

- en 1927, pour toutes les raisons que j'ai évoquées, la marine décide de fermer l'arsenal et dans cette ville de mono-activité industrielle, c'est une véritable crise économique, morale et philosophique ;
- en 1944, à la fin de la guerre, alors que les troupes allemandes s'étaient ingéniées à faire repartir l'arsenal, les Allemands vont tout détruire en partant, c'est-à-dire que la Corderie va brûler pendant trois jours, on va pétarder l'entrée des formes de radoub et des bassins. Dans cette ville d'estuaire longée par la Charente, quand on ne fait rien, la vase remonte à raison d'un centimètre par jour et, progressivement, tout se passe comme si le marais reprenait ses droits sur la ville.

La renaissance, dans les années soixante-dix, représente le troisième temps fort. Elles se décompose en trois temps.

La municipalité décide d'abord - il s'agit d'un acte fondateur, d'un choix politique -, à partir d'une étude d'urbanisme, de revenir vers le fleuve. Pour ce faire, elle va décider de reconquérir l'arsenal à des fins civiles et pacifiques. Le premier acte de cette renaissance est la reconstruction du tiers sud de la Corderie, laquelle mesure 374 mètres de long.

A la suite d'un accord avec l'Etat, la ville et les services de l'Etat, ainsi que la DATAR à l'époque, décident de localiser dans la partie Sud de la Corderie, le siège du tout jeune Conservatoire du littoral. À la faveur de cette implantation, l'Etat délègue des moyens qui permettent de reconstruire le tiers sud de la Corderie Royale. Ce chantier de reconstruction durera 10 ans, 10 ans de travail, d'incertitude pour le maire, de combats politiques pour soutenir avec conviction l'utilité de cette renaissance, et coûtera 100 millions de francs.

Ensuite, la ville décide de créer autour de la Corderie un jardin à thème qu'elle va baptiser « *le Jardin des retours* ». Cela n'a l'air de rien, mais sur le plan symbolique, c'est très important ; c'est le moment où la ville de Rochefort va définir ce que j'appellerais « *une idéologie urbaine* », c'est-à-dire que le jardin va permettre de faire revenir la ville de Rochefort vers la mer.

Enfin, la ville décide de reconstruire un bateau à l'identique : l'Hermione, frégate construite à Rochefort en 1779. C'est un bon bateau techniquement, qui s'est couvert de gloire en Amérique pendant la guerre d'Indépendance et sur lequel LAFAYETTE a embarqué pour porter à WASHINGTON la bonne nouvelle de l'aide française aux insurgés américains. La reconstruction de cette frégate de 45 mètres de long, 11 mètres de large, 32 canons et 300 hommes d'équipage démarre en 1993, physiquement le 4 juillet 1997, et devrait nous porter jusqu'en 2011.

Ensuite, ce bateau devrait appareiller afin de refaire le voyage de LAFAYETTE vers l'Amérique ; le voyage vers Boston est prévu en 2012.

Trois idées autour du cas rochefortais...

Premièrement, je voudrais souligner l'importance de l'appropriation locale du patrimoine dans ce domaine. Au fond, la Corderie est un choix interne qui a permis de changer les regards des Rochefortais sur leur ville, ce qui me paraît être une étape très importante. La ville a choisi d'utiliser son patrimoine comme un outil du développement économique et a choisi de ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier.

Deuxièmement, je soulignerai l'importance du travail réalisé autour de la notion d'esprit des lieux. Je travaille dans le domaine culturel, puisque je dirige un centre culturel et je crois que le patrimoine est porteur de sens, encore faut-il élaborer un récit, raconter une histoire et fabriquer un mythe. De ce point de vue, tout se passe à Rochefort dans l'idée que l'on va faire revenir la mer dans la ville. Tout mon travail, dans mon centre culturel, consiste à fabriquer, dans l'espace et dans le temps, des référents qui prouvent aux yeux du monde que, contre toute évidence, cette ville est bien une ville de l'océan. Que je travaille avec un charpentier de marine, avec un sculpteur, avec un écrivain comme mon Président ORSENNA ou avec un spécialiste de la vie maritime sur une exposition, peu importe, l'essentiel est de fabriquer du référent maritime.

Troisièmement, l'Hermione est la revanche du mouvement sur l'immobilité en matière de patrimoine. Elle représente 250 000 visiteurs par an et la Corderie 150 000, soit un total d'environ 400 000 visiteurs sur le parc par an. Cela fonctionne parce que c'est vivant, parce que cela bouge, parce que cela avance. En réalité, l'Hermione est une aventure en mouvement. A Rochefort, les gens ne viennent pas tellement pour LAFAYETTE ou l'histoire de la marine d'autrefois, ils viennent voir les ouvriers travailler le bois. De ce point de vue, ce qui fait le centre de gravité du projet, c'est bien le fait de construire, beaucoup plus que le bateau lui-même.

Nous sommes donc dans une situation assez paradoxale à Rochefort où, finalement, après la reconstruction de la Corderie et de l'Hermione, nous sommes dans la fabrication du patrimoine. C'est un curieux retournement des choses, mais qui, d'un certain point de vue, consiste à recycler les valeurs.

« *Patrimonialiser* », de mon point de vue, consiste d'abord à faire rêver. De ce point de vue, tout tient dans la capacité d'un lieu ou d'une ville à mettre en scène la mythologie profonde des lieux. Au fond, reconstruire l'Hermione à Rochefort a du sens parce que cet endroit était une usine à bateaux ; c'est comme si la ville reconstruisait une cathédrale.

Je suis convaincu que le patrimoine vit avec son double, un double imaginaire qu'il faut décrypter, et que c'est d'abord là qu'il faut travailler.

## Table ronde - La valorisation touristique du patrimoine maritime immatériel, imaginaire et culturel

*Cette table ronde était présidée par Yvon Bonnot, maire de Perros-Guirec et président de l'ANEL*

*La multiplication des fêtes maritimes et identitaires, la création de circuits maritimes, de sentiers littoraux côtiers, sont autant de facteurs de recomposition spatiale et sociale par la mise en scène des paysages, célébrés par les peintres et les écrivains, favorisant la valorisation économique des territoires littoraux.*

**Jean-François RAPIN, Conseiller régional et Maire de Merlimont : la route du patrimoine maritime, un projet de coopération culturelle transfrontalière et européenne, réalisé par le Syndicat mixte de la Côte d'Opale**

Si, sur ce territoire, on entend souvent parler de l'union de la Méditerranée, sachez que chez nous, beaucoup plus au Nord, l'union Manche-Mer du Nord est faite depuis bien longtemps. Elle doit encore s'améliorer, mais de nombreuses expériences, dont celle que je vais vous présenter, en sont purement le reflet.

Ce matin, Frédéric CUVILLIER nous a tracé un tableau bien sombre de nos relations avec les Britanniques, puisque il n'a parlé que de relations belliqueuses avec César et Napoléon. Sachez que les relations que nous avons avec les Britanniques sont bien meilleures. D'ailleurs, de Boulogne, on peut très souvent voir les côtes anglaises. Un dicton nous dit d'ailleurs : « à Boulogne, quand on voit les côtes anglaises, c'est qu'il va pleuvoir et quand on ne les voit plus, c'est qu'il pleut. »

Pour rappeler historiquement les débuts du projet, il existe un lien très étroit avec Interreg II, puis une montée en puissance avec Interreg III, qui a permis de regrouper 29 partenaires dans ce projet. En conclusion, je vous parlerai d'Interreg IV, puisque ce programme suit actuellement l'évolution des programmes européens.

A l'initiative du projet, nous trouvons la Fédération régionale de la culture et du patrimoine maritime avec le *Chatham Historic Dockyard*. Chatham est un site historique naval anglais aux consonances victoriennes sur lequel un sloop, HMS Gannet, a été rénové. Le syndicat d'initiative de la Côte d'Opale devient maître d'ouvrage des grandes expériences, de la première phase de 2003 à 2005 et de la seconde phase de 2005 à 2007.

Les relations transmanche seront étroitement liées à ce futur projet de développement de la route du patrimoine en Côte d'Opale et sur le détroit Manche-Mer du Nord.

Les partenaires français sont très nombreux : les villes, la Chambre de Commerce de Boulogne, des fédérations, des Offices de tourisme.

Du côté anglais, le *made way council* est le partenaire le plus important dans le projet, le « *council* » correspond au Conseil général chez nous, globalement, avec des élus et des administratifs ; le pouvoir de ces administratifs est beaucoup plus important que celui qui est exercé en France.

Les objectifs du réseau sont de :

- renforcer la promotion du patrimoine maritime transmanche ;
- conforter cette route du patrimoine en tant que produit touristique ; tous les documents élaborés sont tournés essentiellement vers le tourisme ;
- améliorer la qualité des sites ; quand le dossier a commencé, nous avions affaire à des sites qui étaient, pour la plupart, à l'abandon ;
- étendre le réseau à de nouveaux membres ;
- du côté anglais, rendre cette route accessible aux visiteurs et aux piétons.

Il y a plusieurs décennies, quand on ne s'entendait pas avec les Anglais, on leur faisait la guerre ; aujourd'hui, quand on ne s'entend pas avec eux, on arrive tout de même à discuter et quand on s'entend avec eux, on arrive à travailler ensemble ; c'est le cas dans ce projet, où nous avons pu mener, en parallèle avec les Britanniques, des enquêtes de clientèle qui ont permis de conforter la communication sur le projet. Ces guides sont présentés de façon bilingue et s'intitulent : « *Maritim Heritage Trail Map* » ou : « *La route du patrimoine maritime* ».

Toujours dans le cadre des actions menées en commun, de gros efforts ont été faits dans le partenariat entre les offices de tourisme, permettant l'échange de personnel et, pour la France, l'installation de panneaux ; la France a de gros efforts à faire, surtout en matière de bilinguisme.

La création d'un chéquier découverte, que l'on peut se procurer dans les supermarchés, à l'initiative de la Route du patrimoine, permet de visiter tous les sites à des coûts moindres et représente un très bon outil de communication. Frédéric CUVILLIER, ce matin, nous parlait du transit transmanche ; nous pourrions éventuellement envisager la visite de plusieurs sites, aussi bien côté anglais que côté français, assez vite. Ce chéquier pourrait être porteur de ce type d'initiative.

Enfin, la participation commune à des événements maritimes, aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne, et dans toute l'Europe d'ailleurs, a pour but d'exporter cette vision du tourisme transmanche ; il s'agit d'être présent dans les grands salons français, comme Tourissima, le Salon du Tourisme à Rouen et le salon Nautique.

Quelques actions locales :

- à Dunkerque, la vedette Bazenne qui permettait la découverte du port a été changée et s'appelle désormais « Texel », renforcement de la promotion et de la communication de l'équipement et le musée portuaire ;
- à Boulogne sur Mer, acquisition et installation d'un ponton d'accueil pour les vieux gréements ;

- au Portel, création d'un espace d'exposition sur l'histoire de la radio maritime ;
- au Touquet, mise en valeur d'un phare de ville ;
- à Cayeux sur Mer, dans la Somme, rénovation d'un bateau ;
- à Etaples-sur-Mer, rénovation d'un vieux chantier naval ;
- à Equihen plage, rénovation de maisons en partant de quilles de bateau inversées.

Le budget, en deux ans et demi, consomme presque 3,6 millions d'euros de crédits, avec des fonds européens à la clef.

Il existe des perspectives de développement ;

- s'étendre vers les Pays-Bas, Zeeland en particulier et la Flandre Occidentale, dans le cadre du programme Interreg IV dit « *des deux mers* » ;
- accentuer le travail transfrontalier et le développement de tous ces outils nouveaux de type site internet ;
- valoriser le savoir-faire de la charpenterie ;
- des échanges de groupes traditionnels de danse.

En conclusion, le patrimoine est l'œuvre des hommes, mais la nature nous laisse, elle aussi, un beau patrimoine.

### **Laura GUERIN, étudiante en IUP « Métiers des patrimoines » à Quimper**

Le projet de mise en valeur du patrimoine maritime de la commune de Pen'march est né de la collaboration entre la mairie de Pen'march et l'IUP Métiers du patrimoine de l'université de Bretagne Occidentale située à Quimper. La nature de cette formation, à visée professionnelle, nous permet d'effectuer un projet professionnel en première année de master par groupe de quatre.

La commune de Pen'march compte environ 6 000 habitants et se situe au sud-ouest de Quimper, entre le port du Guilvinec et la baie d'Audierne.

Ce projet est né du désir qu'avaient les élus de faire découvrir la richesse de leur histoire. Comme moyen de valorisation, ils ont choisi le circuit d'interprétation.

Pen'march a une histoire maritime très riche. Cette histoire se voit, dans un premier temps, dans la configuration de la commune qui est composée de trois ports le long de la côte : le port de Kéridy, la Pointe de St-Pierre et le port de St-Guérolé et du bourg dans les terres.

Deux des grandes phases de développement de l'histoire de la commune sont liées à la mer :

- les XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles voient l'apogée du Port de Kéridy qui, situé au centre des routes commerciales qui reliaient la Mer du Nord au détroit de Gibraltar, était une étape appréciée des marins ;



- les XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles voient le développement de la pêche à la sardine qui entraîne l'implantation de neuf conserveries en l'espace de 20 ans.

La richesse de cette histoire a laissé de nombreuses traces encore visibles sur la commune. Pour comprendre notre travail, il est important de noter que ces traces faisaient déjà l'objet d'une valorisation mise en place par différentes structures indépendantes de la mairie.

Cette démarche nous a permis de mettre en place un circuit de découverte composé de trois mobiliers.

### **Pierre GESTIN, étudiants en IUP « Métiers des patrimoines » à Quimper**

Afin de répondre à cette problématique, nous avons sélectionné trois sites qui nous semblaient les plus représentatifs de l'histoire locale.

Le premier est le site de St-Pierre. Nous l'avons choisi parce qu'il a une forte concentration d'édifices liés au sauvetage en mer : le phare d'Eckmühl, le vieux phare de Pen'march, la tour à feu et le sémaphore. Le mobilier que nous allons y implanter évoquera l'évolution du sauvetage en mer, du balisage et de la signalisation en mer.

Le deuxième panneau sera implanté à la Chapelle Notre-Dame-de-la-Joie et évoquera la dévotion des gens de mer au début du siècle, notamment les ex-voto, puisque cette chapelle en contient de nombreux ; c'est une façon d'expliquer aux visiteurs ce que sont les ex-voto.

Le troisième mobilier se trouvera sur le port de St-Guérolé, premier port sardinier et le 5<sup>e</sup> port de pêche français. Sur ce mobilier, nous avons évoqué le développement de la pêche à la sardine, ainsi que celui des conserveries à la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle.

Concernant l'aspect physique des panneaux, chaque forme a été adaptée à son environnement. Le problème auquel nous nous sommes heurtés au départ a été le respect du code du patrimoine, notamment de la loi concernant l'implantation de mobilier aux abords de monuments historiques. Cependant, suite à notre rencontre avec l'Architecte des bâtiments de France, notre projet a évolué pour arriver à trois formes de panneau.

Afin de finaliser notre travail et d'effectuer la promotion de ce circuit d'interprétation, nous avons entièrement réalisé un document d'appel explicatif qui sera disponible à l'Office de tourisme de Pen'march. Le recto présente différentes indications relatives aux édifices patrimoniaux de la commune, les visites guidées qui ont lieu et les centres culturels qui existent, tandis que le verso présente le parcours à suivre et les quatre panneaux dont celui de Kérity qui avait été réalisé par l'AOCD.

### **Michel MOLY, Maire de Collioure et conseiller général des Pyrénées Orientales : Le sentier littoral des peintres fauvistes à Collioure**

A Collioure, nous avons beaucoup de monuments historiques et un patrimoine culturel important. Aujourd'hui, j'évoquerai le patrimoine pictural.

Dans l'histoire de la peinture, il y a eu Collioure en 1905, le fauvisme, PICASSO et Braque à Céret en 1911 et le surréalisme à Cadaquès. Trois « C » dans un triangle de 30 kilomètres de côté où toute l'évolution de la peinture s'est produite.

Collioure a aujourd'hui un petit musée qui a été créé dans les années quatre-vingts. A l'époque, une colline était en vente et nous avons pensé que cette colline de 4,5 hectares défigurerait Collioure si elle était construite ; l'idée a été d'acheter cette colline, de racheter le cloître du XIII<sup>e</sup> siècle et de transformer la maison du sénateur en musée qui fait environ 10 000 entrées, excepté lors de l'exposition de MATISSE, où nous avons mis les tableaux rassemblés par Jean PESKE, un peintre russe, dans les années trente. La colline a été classée, ce qui signifie que l'on ne peut plus y construire.

Certains articles ont dit que c'était un musée à ciel ouvert. Non, ce sont 20 reproductions de tableaux peints par MATISSE pendant son séjour à Collioure qui a duré cinq ans, de 1905 à 1911, que nous avons situées approximativement aux endroits où ils ont été peints. Nous avons créé une structure para-municipale : « *le Chemin du Fauvisme* ».

Le but était aussi de montrer Collioure en 1905, par Matisse, et Collioure aujourd'hui. Dans ces reproductions, nous avons voulu interpeller le passant sur ce site exceptionnel et la manière dont il a évolué. Cela nous oblige à réfléchir et à en tenir compte dans tous nos investissements. Par ailleurs, nous avons essayé d'éduquer les gens sur cet apport, cette révolution de la peinture, des aplats, de moins en moins de dessin pour finir par ne plus en avoir du tout, avoir des plages rouges, des montagnes roses, faisant qu'une modernité s'est passée à Collioure ; il faut que nous continuions dans la modernité.

En 1968, un de mes prédécesseurs a brûlé 50 barques catalanes sur la plage. Beaucoup le critiquent ; personnellement, je le défends, car il a obligé la commune à réagir et à avancer. Il a voulu, par cette action, faire comprendre que puisqu'il n'y avait plus de pêche, il fallait trouver autre chose ; Collioure s'est alors ouverte au tourisme. Beaucoup critiquent le tourisme, mais oublient de dire qu'ils gagnent plus en louant un local à Collioure qu'avec leur retraite annuelle. Certes, il existe aussi des effets pervers dus au tourisme comme, par exemple, la vente d'une maison de pêcheur à 1,5 million d'euros.

L'Espace Fauve accueille 50 000 visiteurs, 5 000 visites payantes et récolte 16 000 euros de recettes ; la boutique génère 36 000 à 37 000 euros de recettes. Il compte trois employés : un chargé de mission, un guide possédant le brevet d'état et une personne à l'accueil.

Nous avons créé d'autres activités autour du fauvisme comme de la musique fauve (musiques traditionnelles modernisées), des danses ; pendant six ans, nous avons fait Calvi, Ciboure, Collioure, allant de ville en ville, chaque année dans une ville, pour apporter ce message sur le fauvisme.

Grâce à la famille de MATISSE, nous avons pu organiser une exposition sur un des tableaux de MATISSE qui n'était jamais sorti en France. Cette exposition a accueilli 60 000 visiteurs. Le seul regret de la commune a été le manque de budget pour la communication sur cette exposition.

Nous avons créé une galerie d'art contemporain qui accueille des artistes tels DI ROSA et VIALA.

Une fois partis sur le chemin de la modernité, nous sommes obligés de continuer. Nous recevons en permanence 10 à 20 artistes. L'année dernière, nous avons reçu des Japonais, des Allemands, des Russes, des Roumains... Nous avons acheté des maisons et les hébergeons gratuitement.

En 2007, toujours dans l'esprit de promouvoir le fauvisme, la famille de MATISSE nous a gracieusement prêté toutes les techniques utilisées par MATISSE que nous avons exposées dans ce musée. Sans publicité, nous avons comptabilisé 32 000 entrées.

Nous avons le projet de faire un musée digne du musée de Céret, qui est connu nationally, et de Figières (musée Dali) à Cadaquès, musée qui comptabilise un million d'entrées par an. Ils sont d'accord pour travailler avec nous, mais il nous faut la structure. Or, Collioure est une commune de 3 000 habitants. Nous avons démarché le Président du Département qui est d'accord et le Président de Région, Georges FRECHE, qui a annoncé publiquement qu'il avancerait 50 % du budget.

J'espère que ce projet se réalisera puisque nous avons la volonté de continuer dans ce sens.

### **Michel L' HOUR, Directeur du Département des Recherches Archéologiques et sous-marines de Marseille : la valorisation du patrimoine subaquatique et la vulgarisation du patrimoine historique marin des épaves**

Il était question en préambule de la fidélité du lien qui nous unissait depuis plus de 25 ans ; c'est tout dire, je crois, plus qu'un long discours, de la qualité des dialogues qui peuvent s'instaurer entre les élus du littoral et les « *archéologues aux pieds palmés* ».

Le DRASSM, que je dirige, est né en 1966, voici 42 ans, d'une invention d'abord et d'une intuition géniale ensuite.

On doit l'invention au commandant COUSTEAU et à l'ingénieur Emile GAGNAN qui mirent au point en 1943 le scaphandre autonome, appareil respiratoire qui a révolutionné la plongée en permettant au plus grand nombre d'accéder aux mondes immergés. Cette invention a eu un triple corollaire :

- une multiplication foudroyante du nombre de découvertes de sites sous-marins ;
- la naissance d'un sport très en vogue dès les années cinquante qui est malheureusement encore largement pratiqué aujourd'hui : le pillage des vestiges immergés ;
- la naissance en France d'une discipline nouvelle : l'archéologie sous-marine.

L'intuition géniale, quant à elle, est due à un homme auquel on doit déjà beaucoup : André MALRAUX. En effet, il décida en 1966 la création en France, au sein de son ministère, du premier service officiel créé au monde pour gérer administrativement et scientifiquement le patrimoine sous-marin. Grâce à cette décision, la France reste encore aujourd'hui un des très rares pays au monde à disposer d'une telle organisation scientifique et administrative. Cette primauté, autant que le développement patient et opiniâtre des savoir-faire, explique, sinon justifie, que la France exerce aujourd'hui encore un véritable *leadership* dans cette discipline bien spécifique.

En créance le DRASSM, la volonté d'André Malraux était globalement de valoriser, de protéger et d'étudier le patrimoine sous-marin des côtes françaises.

Le domaine des eaux françaises est un domaine gigantesque, pour ne pas dire « gigantesque ». Il couvre, en effet, 11 millions de kilomètres carrés, puisque la France dispose de la deuxième zone économique exclusive au monde et en particulier un pourcentage non négligeable d'atolls et de récifs coralliens qui sont, comme chacun le sait, les barres rocheuses ou de faune sur lesquelles se jettent les bateaux tout au cours de l'histoire du trafic maritime.

Autant dire que la tâche confiée au DRASSM n'est pas mince, même si, pour l'heure, notre activité se limite à ce que l'on appelle la mer territoriale et la zone contiguë, c'est-à-dire la zone des 24 miles qui font face à votre littoral, soit 550 000 kilomètres carrés aujourd'hui d'espace maritime, qui passeront très vite aux 11 millions de kilomètres carrés compte tenu des préoccupations que nous avons dans le monde entier de protéger un patrimoine sous-marin de plus en plus souvent en proie aux pillages de groupes privés.

Ce patrimoine, quel est-il ?

Outre les sites sous-marins, nous avons pour charge d'étudier les sites en lacs, fleuves, rivières ou grottes. Ce matin, il a été question d'Annecy ; nous avons justement à Annecy une base qui gère les eaux intérieures françaises. Nous avons également en charge les sites autrefois terrestres et aujourd'hui submergés comme la nécropole de Fos, site autrefois terrestre qui suite à un séisme se trouve aujourd'hui sous sept mètres d'eau. Nous gérons aussi les sites autrefois marins et aujourd'hui enterrés ; il s'agit des épaves qui sont souvent la préoccupation des élus du littoral. Nous étudions enfin les sites autrefois terrestres mais dont l'accès impose aujourd'hui le recours à la plongée.

C'est un patrimoine d'une très grande disparité et notamment d'une très grande disparité des chronologies, puisque nous pouvons étudier de la grotte Cosquer, datée de 28 000 ans, jusqu'à la prise en compte de plus en plus fréquente, systématique dans notre pays, des épaves contemporaines, car celles-ci participent aussi de notre mémoire collective.

Le potentiel n'est pas inépuisable ; le pillage, en particulier, est une menace, même si l'homme ou la furie du temps s'efforce chaque année de contribuer à installer un nouveau patrimoine. Je vous ai réuni, en dehors de la photo de l'Erika qui date de 1999, quelques photos de naufrages de 2006 ; la tâche est illimitée.

Enfin, pour rappeler quelque chose qui a pris de plus en plus d'importance dans l'histoire des archéologues sous-marins français, nos missions à l'international liées à ce leadership que nous occupons et à la politique de la France de réclamer la protection, la valorisation et l'étude de son patrimoine, ce qu'on appelle les « épaves du Pavillon », ces épaves de navires d'Etat perdues un peu partout sur la planète.

Je vous ai réunis ici pour avoir une idée du recensement des potentiels à partir de 1980, date à laquelle on a commencé à installer des systèmes de positionnement électroniques sur les chalutiers en particulier. Compte tenu des informations dont nous disposons, nous estimons que pour les seuls rivages de la France métropolitaine, le nombre de sites archéologiques sous-marins est entre 20 000 et 25 000. Si l'on y ajoute les territoires des départements

d'outre-mer et les pays d'outre-mer (POM) sur lesquels nous exerçons aussi notre rôle de conseil, nous sommes à une estimation de 100 000 ou 150 000.

Quelles sont les difficultés que nous pouvons rencontrer et que vous avez à connaître, puisque je veux me limiter à la zone littorale ?

Ce sont d'abord les difficultés qui surgissent lors des aménagements et des grands travaux. Bien souvent, les archéologues sous-marins sont saisis trop tardivement ou n'interviennent que trop faiblement sur les zones littorales où sévissent ces grands travaux. J'emploie le terme « sévissent » à dessein ; non point que je les rejette ou refuse, bien au contraire, car nous avons aussi le souci d'étudier l'histoire économique et nier l'évolution de l'histoire économique serait ridicule, mais, malheureusement, bien souvent, pour nous, ces aménagements se singularisent essentiellement par des destructions retentissant d'épaves.

Les épaves de l'éstran sont un autre patrimoine qui nous pose des problèmes, puisqu'il y a cette zone de confrontation où la mer passe et repasse et où surgissent ponctuellement, à la suite de dégagement de sable ou de réenfouissement, des épaves qui constituent malheureusement un potentiel d'accidents pour les baigneurs, les planchistes, les chars à voile à marée basse ; on est pratiquement dans une zone de non droit, c'est-à-dire qu'en réalité, bien souvent, les maires sont obligés, très rapidement, de prendre des dispositions parce qu'ils craignent un accident et de se retrouver devant un tribunal à justifier de n'avoir pas réagi alors qu'il y avait là un incident à fleur de sable susceptible de contribuer à cet accident.

Rappelons simplement, parce que je n'ai pas de solution à l'heure qu'il est, que vous ne devez pas hésiter à téléphoner au DRASSM quand vous rencontrez ce type de problème ; nous essayons toujours, car nous connaissons vos difficultés, de réagir très rapidement.

Nous proposons un certain nombre de solutions.

Premièrement, nous avons élaboré ce que nous avons appelé un programme d'Atlas archéologique des biens culturels maritimes, l'un pour l'arc Atlantique et l'autre pour le littoral Provence-Alpes-Côte-d'Azur. L'idée est de dresser des bases de données importantes qui contribueront à éclairer nos jugements. L'idée est de regrouper toutes les données à propos d'un site, quel qu'il soit, depuis des données pratiques très simples comme la latitude et la longitude jusqu'à, si ce sont des épaves modernes, y consigner les archives qui traitent du naufrage avec leur transcription. On y trouvera un état des vestiges, leur extension, la nature des mobiliers mis au jour, si des mobiliers ont été mis au jour dans quel musée on peut les trouver et, éventuellement, quels modes de traitement, de conservation et de restauration ont été appliqués à ces mobiliers.

L'idée est de fournir par ces systèmes d'Atlas, qui sont également des systèmes d'informations géographiques, pour chacun d'entre nous, une base de réflexion rapide pour juger au mieux de l'opportunité d'entreprendre en sauvetage une étude ou de valoriser, protéger ou abandonner ce patrimoine parce que certains aménagements sont plus importants.

Cette solution des Atlas a déjà vu le jour en particulier pour l'arc Atlantique, puisqu'il est largement soutenu par les collectivités territoriales, en particulier le Conseil régional de Bretagne, le Conseil général d'Ille-et-Vilaine et le Conseil général du Morbihan. Pour ce qui est de l'Atlas des biens culturels maritimes du littoral Provence-Alpes-Côte-d'Azur, depuis

trois ans, il n'a pas rencontré le soutien des collectivités territoriales sans lesquelles nous ne parviendrons pas à financer un programme aussi ambitieux mais que je considère, pour ma part, extrêmement nécessaire.

Par ailleurs, j'ai toujours été frappé par la signalétique qui s'est développée depuis une vingtaine d'années dans notre pays et qui attire l'attention des publics sur tel ou tel site historique important qui conditionne notre mémoire collective et y participe. J'ai toujours regretté, en revanche, que rien de ce qui relève de ce patrimoine caché, ou très peu, ne soit indiqué sur les bords de route, les bords de plage, au bord de la mer, sinon cette stèle des Droits de l'Homme qui signale le naufrage en 1797 de ce bateau, mais elle a été élevée en 1840 par un survivant anglais qui était prisonnier à bord du bateau et qui, 43 ans après le naufrage, a financé l'élévation de cette stèle pour rendre hommage au concours apporté par les populations littorales très pauvres pour sauver des prisonniers anglais, leurs ennemis.

Il y a quand même une place importante pour rendre cette part de mémoire collective qui semble aujourd'hui disparue, mais qui est en fait très prégnante ; on pourrait citer de nombreux exemples de naufrages qui ont marqué l'histoire des populations littorales et notamment le Drummond-Castle, paquebot anglais qui a marqué l'histoire d'Ouessant et Molène et qui aura valu à ces îles des dons faits par la reine Victoria à la fin du siècle dernier.

Je ne m'étends pas parce que je sais que le temps nous est compté, mais il y a d'innombrables possibilités de rattacher les populations littorales à cette mémoire collective et cette mémoire existe encore, puisque nous avons nous-mêmes retrouvé parfois des épaves uniquement par le témoignage recueilli auprès des populations littorales ; il était consigné dans les familles que tel village, par exemple, avait bénéficié de l'apport inattendu de toiles indiennes arrivées à l'issue d'un naufrage de bateau de la Compagnie des Indes anglais aux XVIII<sup>e</sup> siècle ; 200 ans plus tard, on gardait encore ce souvenir dans les familles. Ce souvenir se dilue et il serait dommage de ne pas le mettre en valeur sur notre littoral et de ne pas l'illustrer.

Nous l'illustrons et nous essayons de rattacher les populations littorales à cette mémoire par le biais d'expositions notamment. Il en est une que je vous invite à visiter, qui est actuellement à Quiberon et sera à Nantes à partir du 4 avril prochain : « *La mer pour mémoire* », exposition itinérante qui se tient depuis 2005 sur l'Atlantique, qui aura visité huit musées et qui raconte l'histoire de l'archéologie sous-marine et donc de notre mémoire maritime et l'histoire des fouilles menées sur l'Atlantique depuis 25 ans.

Communiquer auprès des publics, et c'est là que l'archéologie sous-marines peut contribuer au développement économique, passe parfois par la création d'espaces muséographiques. L'archéologie sous-marine a contribué de manière essentielle à l'émergence du musée maritime de Tatihou, dans la Manche, qui, en 1992, a été créé sur fonds constitutifs nés des fouilles sous-marines que je dirigeais sur les épaves de la bataille de la Hougue de 1692. Le Conseil général de la Manche a, en utilisant cette opportunité, conduit un projet de réhabilitation de l'île qui permet aujourd'hui de recevoir des classes de mer, d'accueillir des touristes, de générer une activité économique. Le musée de Tatihou a reconstruit également des répliques flottantes. A partir de cet indice qui était une page d'histoire maritime oubliée, toute une activité économique et un rapport au patrimoine historique sont nés de cette archéologie.

Pour terminer, un vœu que je souhaiterais exprimer. Vous l'avez vu et le savez tous, conséquence sans doute de notre histoire culturelle et administrative, sinon de nos pesanteurs sociologiques et psychologiques, il existe dans notre pays une sorte de hiatus, voire de large fossé entre la terre et la mer. Un ingénieur de l'IGN, jeune femme ayant travaillé au SHOM, m'a dit un jour : « *Pour l'IGN, la mer, c'est d'abord du bleu et quelques îles, et encore, on a déplacé la Corse pour faire des économies de papier ; c'est pourquoi plein de gens ne comprennent pas pourquoi on va plus vite de Nice en Corse que de Marseille. Pour le SHOM, le littoral n'est qu'un ensemble de clochers qui constituent des amers commodes* ».

Je souhaiterais que vous, élus du littoral qui regardez vers la mer et qui la trouvez belle, et nous, plongeurs archéologues sous-marins qui regardons vers le littoral parce que c'est là qu'on rentre le soir ou quand on peut, nous rassemblions un jour pour remplir ces espaces qui semblent vides chez les marins ou trop pleins pour les terrestres. En tout cas, je crois qu'il y a un travail que nous devrions mener ensemble. Je pense que l'initiative viendra d'abord des collectivités locales, car l'Etat fait ce qu'il peut mais aide-toi, le ciel t'aidera.

**Philippe VERGAIN, Conservateur en chef du patrimoine, représentant Michel CLEMENT : le patrimoine culturel du littoral pour la Direction de l'Architecture et du Patrimoine (DAPA)**

Je vous remercie pour l'invitation qui a été faite à Michel CLEMENT, directeur de l'architecture et du patrimoine au ministère de la Culture. Il vous prie de l'excuser de ne pas avoir pu être présent aujourd'hui, mais il voulait, par ce que nous avons préparé ensemble, témoigner de l'intérêt qu'il porte à ces questions. Ma présence durant ces deux jours permettra de lui rapporter les échanges que nous pourrions avoir sur ces questions.

Le Département des Recherches Archéologiques et Sous-Marines du ministère de la Culture est un service à compétence nationale. Une antenne de ce département est basée actuellement à Annecy. Un travail est en cours sous l'autorité de Michel L'HOUBERT autour de l'inventaire des sites immergés des lacs alpins. C'est un projet absolument passionnant, européen, avec une perspective de protection au titre du patrimoine mondial de l'Unesco porté par nos collègues suisses et notamment le service cantonal de Berne ; pour les Suisses, les lacs alpins sont quelque chose de très identitaire et de fondamental par rapport à leur histoire, avec toutes les mythologies qui se sont créées. Ces données archéologiques sont actuellement recensées avec, comme toujours quand il est question d'une protection au patrimoine mondial de l'Unesco, la réflexion sur les moyens qui peuvent être mis en œuvre dans le cadre des lois existantes pour protéger ce patrimoine. Cela implique des Autrichiens, des Slovènes, des Allemandes et il existe un lien très étroit avec nos collègues Suisses et Bernois sur ce sujet.

La Direction de l'Architecture et du Patrimoine, c'est un peu d'archéologie, mais aussi trois autres domaines sur lesquels je m'étendrai :

- le domaine de l'architecture, notamment en relation avec les services départementaux de l'architecture et du patrimoine ; à la demande de Michel CLEMENT, le ministère de la Culture a parfaitement conscience que la prise en compte de la dimension culturelle dans ces paysages du littoral nécessite une implication encore plus forte que ce qu'on a pu faire jusqu'à présent ;

- le domaine de l'ethnologie, avec un travail s'appuyant très souvent sur les musées territoriaux, même si l'ethnologie est insuffisamment représentée dans les directions régionales des affaires culturelles, mais les collaborations peuvent exister ailleurs, avec les universités notamment ;
- le domaine de l'inventaire. André MALRAUX a créé l'inventaire général avec l'objectif de faire un inventaire de tous les monuments et objets de la petite cuillère à la cathédrale. L'évolution du patrimoine peut être, à certains moments, qualifiée de dérive, puisqu'on va vers du « tout patrimoine », y compris du patrimoine du XX<sup>e</sup> siècle, du patrimoine des guerres. Cette prise de conscience progressive, qui a été assez tardive en France par rapport à nos collègues anglo-saxons et canadiens, québécois notamment, cette extension des champs du patrimoine, a été relayée par un travail qui a été mené de manière parfois difficile par des collègues de l'université et de l'inventaire général qui, petit à petit, ont fait prendre conscience de l'importance du patrimoine industriel, de ce qu'il représentait en termes de mémoire et de bâtiments qui devaient être intégrés, qui faisaient partie du paysage historique et qui devaient retrouver leur place. Il est passionnant de voir comment, à partir de bâtiments qu'on aurait détruits sans aucun souci il y a encore une vingtaine d'années, des collectivités territoriales, parfois aiguillonnées par des associations passionnées ou des enseignants extrêmement intéressés par ces questions, ont pu porter des projets culturels sur ces bâtiments et ces éléments du patrimoine.

Depuis deux ans, la responsabilité de cet inventaire général du patrimoine culturel incombe aux collectivités territoriales et aux Conseils régionaux. Dans le cadre de cette nouvelle responsabilité, le rôle de l'Etat et notamment le rôle de l'administration centrale qui reste d'ailleurs le seul niveau de compétences pour le contrôle vis-à-vis de cette activité s'est recentré sur deux actions importantes : le secrétariat scientifique du Conseil national de l'inventaire général du patrimoine qui définit un certain nombre de grandes lignes, de pistes, de doctrines et ce que la loi prévoit comme des opérations d'intérêt national.

A la demande de Michel CLEMENT, suite à un échange particulièrement intéressant avec des élus au sein du Conseil national de l'inventaire général du patrimoine culturel, il a été décidé de travailler sur ce que l'on appelle une « préfiguration » d'une opération nationale. Les territoires littoraux ont, bien évidemment, une existence microrégionale, une existence départementale, une cohérence régionale dans certains cas, mais très rapidement, par rapport aux thématiques du littoral, on aborde des questions qui sont au-delà des échelles traditionnelles et il nous a semblé intéressant de tester par une préfiguration ce que pouvait être une opération nationale. Le thème retenu a été le littoral.

Premier travail : balayer l'ensemble des procédures qui avaient pu être mises en œuvre vis-à-vis du patrimoine des communes du littoral ; on s'est accroché à la loi littoral pour limiter le champ d'investigation ; sachant qu'on avait ce travail du DRASSM Annecy sur les lacs alpins, on s'est concentré sur le littoral maritime et on a commencé une cartographie des opérations d'inventaire qui avaient eu lieu sur les communes du littoral en essayant de comprendre dans quelle mesure le littoral avait été un élément moteur ou dans quelle mesure il était une découverte progressive à partir d'un inventaire systématique topographique. La marque de l'inventaire général a été apportée très souvent sur l'architecture balnéaire ; cette entrée était la plus forte, on la retrouvait dans pratiquement toutes les opérations et elle avait souvent débouché sur des mesures de protection particulièrement intéressantes, notamment sous la forme des ZPPAUP (Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et



Paysagé), avec quelques exemples très célèbres comme Biarritz avec des thématiques très particulières.

Cependant, cette démarche ne prenait pas en compte toute la dimension littorale, ne travaillait pas forcément, de notre point de vue, sur la compréhension des réseaux et des systèmes qui pouvaient fonctionner avec le littoral, sortant de la commune littorale, c'est-à-dire quelle était la bonne échelle pour essayer d'aborder et de comprendre le phénomène littoral ou les phénomènes littoraux puisque l'analyse montrait qu'ils avaient évolué au cours du temps.

A partir de ce constat, il a été décidé de confier à une collègue spécialiste de l'inventaire un travail de balayage de l'ensemble des opérations qui avaient eu lieu sur les communes du littoral. Cette étude de Céline FREMAUX a été rendue en 2007 et est accessible en format pdf sur le site du ministère de la Culture dans le chapitre « patrimoine » sous le titre « *Préfiguration d'une opération nationale d'inventaire* ».

Ce travail était un premier pas pour essayer de comprendre dans quelle mesure il pouvait y avoir une synergie des collectivités territoriales, notamment des régions, à qui la responsabilité de l'inventaire incombait, comment on pouvait retravailler de la manière la plus collective possible sur ces éléments à partir de l'analyse d'une vingtaine d'expériences.

Nous avons souhaité qu'il y ait une petite ouverture sur l'archéologie, d'où un contact avec le DRASSM de Michel L'HOUE, et une petite ouverture sur l'ethnologie à partir d'un autre territoire de Méditerranée, le Languedoc-Roussillon, avec le travail fait par le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise et les communes de l'agglomération autour des archives « du sensible », c'est-à-dire la trace, le maintien des traditions de chasse, de pêche, d'activités autour de l'anguille par exemple.

Actuellement, deux études sont en cours.

La première a été confiée par convention au laboratoire Geomer de l'Université de Bretagne Occidentale à Françoise PERON dans une logique très complémentaire de ce qui a été fait par Céline FREMAUX, c'est-à-dire de voir comment à partir de sa connaissance du patrimoine littoral, de la thématique des ports, des évolutions historiques, on peut replacer un inventaire plus systématique et plus global du patrimoine et voir quels sont les éléments d'identification, les éléments d'indicateurs particuliers qui permettent de donner des éléments de réflexion pour une meilleure prise en compte. Nous nous sommes vus dernièrement avec Françoise PERON et nous nous reverrons souvent sur le terrain pour avancer.

La seconde étude est encore plus récente, puisqu'elle vient d'être attribuée à un cabinet par appel d'offres. Elle se concentre plus particulièrement sur le travail de transmission des données de l'Etat dans le porté à connaissance pour les différents outils de planification du territoire, des cartes communales, plans locaux d'urbanisme, jusqu'au Schéma de Cohérence Territoriale, voire au DTA. L'idée est de voir comment l'Etat et notamment le ministère de la Culture s'est mis, dans les différentes régions, en mesure de transmettre ces données.

Les données sont souvent très importantes ; la question est de voir comment nous les mettons en forme - nous disposons de SIG mais avec des échelles qui ne sont pas toujours adaptées à ces documents -, comment nous les transmettons aux services instructeurs et notamment aux collectivités territoriales, dans quelle mesure, dans une logique de travail un peu plus forte en

interministériel et, pour le littoral, de la manière la plus étroite possible avec l'Observatoire du littoral, nous pouvons définir des indicateurs qui permettent de prendre en compte les évolutions de ces territoires et comment travailler sur une réflexion sur les meilleures protections, les plus adaptées, en tenant compte de la place du paysage culturel dans ces protections qui sont très souvent mieux adaptées à des protections de paysages naturels, mais sans qu'il n'y ait d'opposition et d'impossibilité de trouver des solutions pour aménager autour des questions de paysages culturels.

Dans cette étude, un point important a été mis sur les musées de territoires, ceux qui sont les bons relais de mise en dynamique de ces territoires et de ces données culturelles ; notamment sur le littoral.

Un effort particulier sera mis sur la cartographie, puisqu'en janvier 2009, le ministère de la Culture devrait mettre en ligne l'Atlas de l'architecture et du patrimoine ; on espère que le travail engagé depuis longtemps sur les questions littorales, mais de manière plus précise, sous cet angle, depuis trois ans, aura une place particulièrement importante sur cette vitrine et ce lieu d'échange que constituera l'Atlas de l'architecture et du patrimoine.

Enfin, un mot pour dire que le patrimoine maritime et fluvial fait l'objet depuis 15 ans maintenant, au travers de Marc PAVOIT que vous avez peut-être croisé et maintenant d'Herveline DELHUMEAU qui l'a remplacé, de réflexions.

Vous avez posé des questions extrêmement précises sur le manque, l'insuffisance des protections ou des moyens ; on a toujours des choix à faire par rapport à des protections du patrimoine. Un des éléments de choix est le projet culturel qui se développe. Par ailleurs, puisqu'on ne peut pas tout protéger, comment avoir les éléments les plus objectifs possible pour choisir un patrimoine déterminant et que son nouvel usage permette de lui assurer une survie sur du long terme. C'est un chantier sur lequel les collectivités territoriales sont en première ligne.

## **Synthèse de la journée et annonce d'une Charte en faveur de la Culture maritime européenne**

**Françoise PERON**

*Professeur émérite des Universités, initiatrice de l'Observatoire du Patrimoine Culturel maritime de Bretagne*

Puisque c'est à moi que revient l'honneur de conclure cette journée, je noterai d'abord la richesse des communications et des exemples et votre constance, 25 intervenants en séance plénière. Merci de votre attention et merci également aux intervenants qui se sont pliés aux contraintes inhérentes à ce type de présentation mais grâce à laquelle tout le monde a entendu la description d'un très large panel d'expériences de valorisation du patrimoine maritime, de son intégration dans l'économie contemporaine et des projets et synthèses que l'on tente de faire par rapport à cela.

En guise de conclusion, je ne veux pas abuser encore de votre attention, mais je traiterai très rapidement trois points : d'abord, je voudrais revenir sur la nouvelle urbanité littorale qui a été le point commun de ce matin, puis j'insisterai sur quelques enseignements à retenir de cette journée, quelques maîtres mots et, enfin, je terminerai par la proposition d'un projet.

Concernant le premier point, revenir sur la nouvelle urbanité littorale, en écoutant les responsables et maires du Havre, Lorient, Dunkerque, Boulogne, Toulon, on voit l'intérêt de leurs travaux, mais on voit aussi que les processus de transformation sont semblables, c'est-à-dire qu'on est parti des années cinquante, soixante, où on était dans une cité portuaire, où le port hâtif s'éloignait petit à petit - cette cité perdait son caractère de port - vers l'extérieur de la ville, qu'il y avait des friches en grand nombre et qu'à partir de 1980, on a reconquis ces ports et en particulier les ports intérieurs, les ports urbanisés, les ports de la ville et que l'on a requalifié la ville par cette reconquête. En fait, on est passé de la cité portuaire à la ville maritime.

Dans ce domaine, j'insisterai sur l'originalité française, par rapport à ce qui s'est fait dans les pays anglo-saxons en particulier, avec ce qu'on a appelé le « *processus des water fronts* », organisation des fronts portuaires récupérés sur le même modèle, modèle que l'on trouve et qui tourne autour du monde, mais qui a été beaucoup développé en Europe du Nord.

La France a été un peu en retard dans cette réappropriation des friches portuaires, des fronts urbanisés internes, mais cela lui a permis d'agir autrement. On s'aperçoit qu'en France, les maires, les autorités locales, ont, petit à petit, conçu leurs propres projets, que ces projets ont pris du temps (10 ans, 20 ans, parfois 30 ans), qu'ils se poursuivent encore aujourd'hui et sont en quelque sorte cousus main, c'est-à-dire qu'ils sont relativement bien appropriés aux besoins de notre époque, aux besoins de la population et ne seront pas démodés dans quelque temps ; ils continuent à évoluer, parce qu'ils sont assis sur des réalités locales. Je crois que c'est une des originalités françaises.

Ces « *water fronts* », c'est-à-dire la décision de tout raser et de reconstruire par ailleurs quelque chose, nous ont évité des marinas trop importantes.

Ce matin, en introduction, je parlais de constats positifs ; en voilà un. C'est important, parce qu'au fond, est né en France quelque chose qui est comme une nouvelle urbanité littorale, urbanité qui a des caractéristiques du littoral. Elle est appuyée sur quatre piliers :

- la reconversion portuaire, les ports qui fonctionnent et que l'on fait fonctionner ; on ne parle plus du port, mais des ports, avec des spécialisations pour chacun ;
- le développement des sciences et des technologies de la mer et des innovations ; vous avez vu qu'à Lorient, des innovations, de la technique nouvelle, sont insérées dans cette base sous-marine, dans des choses impossibles à réutiliser au premier abord ;
- l'essor du nautisme, qui est caractéristique de la France ;
- la naissance d'une culture festive et inventive sur la base d'un patrimoine revisité.

Cette nouvelle urbanité offre d'ailleurs un cadre de vie que les habitants apprécient, ainsi que les gens de l'extérieur.

On a vu également cet après-midi comment cette nouvelle urbanité rejaillissait sur le littoral avoisinant, c'est-à-dire qu'à partir d'elle, les espaces côtiers se sont spécialisés ou respécialisés sur de nouvelles bases qui ne sont plus celles du XIX<sup>e</sup> siècle ou du début du XX<sup>e</sup> siècle. Se développent autour de ces villes des espaces naturels protégés, des îles réinsularisées et revalorisées, des petits ports historiques qui prennent toute leur place, des stations balnéaires rénovées, des bases nautiques et des spots de surf. On a quelque chose de nouveau et d'important.

Concernant le deuxième point, j'insisterai sur quelques enseignements à retenir de cette journée et sur quelques maîtres mots :

- changer de regard ; on a tous dit qu'il fallait travailler sur les outils législatifs les plus adaptés à la mise en valeur du patrimoine culturel des littoraux ; ces outils existent, mais le plus important est de changer les regards, le plus difficile est de se dépouiller du vieil homme, de penser autrement sur de nouvelles logiques qui seront les logiques de demain et qui seront appréciées par nos successeurs ; ce qui pouvait apparaître comme rétrograde et passéiste hier (conserver une grue, un vieux quai, de vieilles maisons modestes) est aujourd'hui quelque chose de pionnier. Ce que je dis a un sens, car encore aujourd'hui, on abat des grues dans les ports alors qu'elles font le patrimoine esthétique, le paysage portuaire, en constituent un élément important par rapport à ces horizontales ; on continue à dénaturer des maisons modestes et en particulier de petites maisons de pêcheurs qui peuvent être, réhabilitées, de véritables petits joyaux ;
- l'alliance entre recyclage et invention, deux mots qui vont de pair. Dans les inventions, pour réhabiliter et réutiliser ce patrimoine, il n'y a pas de petit profit, il faut faire bien par rapport à ces éléments pour qu'ils soient réellement revalorisés et durables. On a parlé d'architectes importants qui travaillent et qui vont ponctuer de leur marque des espaces patrimoniaux - je pense aux docks Vauban du Havre -, mais il y a aussi de petits projets qui peuvent être de très bonne qualité ; il ne faut pas bricoler dans ce domaine. La qualité architecturale, paysagère et, du coup, toute la pédagogie qui va en découler, tout le bonheur de vivre des gens qui seront là et qui viendront ou qui y habiteront, en découle ;

- l'économie de l'espace ; à partir du moment où l'on recycle le maximum d'éléments, on économise au maximum l'espace et les surfaces consommées ;
- travailler sur les territoires, les projets de territoire et non sur les objets ; on a parlé des Maures, de ce programme de la Direction de l'Architecture et du Patrimoine, il faut travailler sur des territoires, voir l'ensemble, pas seulement un seul objet que l'on va valoriser mais ce qui est autour, qui fait sens et qui signifie port, littoral, mémoire, culture ;
- travailler dans la durée, ne pas prendre des projets tout faits que l'on va vous proposer ou que l'on va importer on ne sait comment parce que c'est la mode du jour, travailler avec la réalité du lieu et faire évoluer ces projets, c'est-à-dire ne pas prendre des projets bouclés, fermés ; on n'a jamais raison totalement à un moment donné et il faut se réserver des portes de sortie. Ces portes de sorties peuvent être, tout banalement, des réserves foncières, mais il peut s'agir d'autre chose, de projets que l'on a en tête, que l'on ne réalise pas tout de suite, mais que l'on sait que l'on pourra réaliser ou que son successeur réalisera ou transformera un peu ;
- rassembler tous les acteurs le plus possible autour de la construction de ces projets, travailler à une appropriation collective et donner leur place aux associations. En effet, si un certain nombre d'objets aujourd'hui sont encore là, si certains sites sont désormais considérés comme intéressants, c'est parce que quelques petites associations avec beaucoup de difficultés se sont battues.

Enfin, je terminerai par une proposition de projet ou par une réflexion plus large.

Cette journée a démontré l'intérêt de ce patrimoine culturel, ce patrimoine de mémoire, du travail, de la beauté, des beaux ouvrages. Il faudrait mettre en place une nouvelle politique en faveur du patrimoine maritime des littoraux et plus spécifiquement des ports historiques, une politique à définir à tous les échelons du territoire. Je ne vais pas entrer dans cette discussion, mais l'Etat va jouer un rôle et on a vu que les régions s'emparent aussi de projets et qu'elles agissent pour les mettre en place, mais il y a aussi les Départements et le niveau local.

Dans ce cadre, je pense qu'il faudrait créer une Charte des ports d'intérêts patrimoniaux qui déboucherait ensuite sur un label « *port de qualité patrimoniale* ».

Créer une charte des ports d'intérêts patrimoniaux signifierait travailler et coconstruire avec les élus locaux, les collectivités territoriales aux différents échelons géographiques, les acteurs économiques et les associations, les spécialistes du patrimoine, les ABF, les urbanistes et les universitaires, en commençant par certains ports et en testant, une charte de mise en valeur des espaces portuaires qui renferment des sous-espaces et donc travailler à :

- l'urbanisme, ce que l'on peut faire pour conserver l'aspect portuaire d'un petit front de mer du XIX<sup>e</sup> siècle ;
- la récupération des espaces artisanaux, industriels qui laissent des friches ; que reconstruire, faut-il faire de banales résidences avec des balcons en verre ou bien ne peut-on pas, comme le font si bien les Britanniques, conserver un certain nombre de façades, garder l'aspect austère, construit ?

- la circulation sur ces espaces portuaires, des piétons et des automobiles, mais pas en faisant venir la DDE qui va imposer un rond-point supplémentaire ou des agrandissements ; au contraire, il faut réfléchir à la façon de récupérer le plaisir du littoral, à faire une circulation importante qui passe beaucoup plus loin, avec des points d'accès rétrécis, comme les Majorquins savent le faire avec leur tourisme de masse.

J'ai été contente lorsque j'ai assisté au colloque du Chasse-Marée en juillet, parce que Bernard CADORET a proposé de créer un label européen de « *port de qualité patrimoniale* » et a commencé à définir des critères :

- un équipement portuaire ancien, restauré et mis en valeur ;
- quand il y a eu un cimetière de bateaux, le laisser mourir de sa belle mort ;
- conserver les abris de bateaux, etc. ;
- que chaque ville portuaire dispose d'un musée ou d'un petit écomusée maritime, d'une école de mer avec voile traditionnelle, d'une démarche permanente de collecte de mémoire, d'un petit chantier de construction navale et de restauration, d'une fête maritime petite ou grande et d'un inventaire systématique et géoréférencé de ces héritages bâtis.

Il y a tout un travail à faire selon les types de port, en particulier avec les ports de plaisance. La plaisance se développe, c'est une richesse, mais elle se développera encore mieux et sera plus spécifiquement française, et donc plus spécifiquement durable, si elle intègre les éléments du patrimoine dans ces ports au lieu de systématiquement construire des petites choses que l'on peut vous conseiller ; on critique les éléments des années soixante-dix, on critiquera en 2020 ou 2030 ce que l'on aura construit à la va-vite sur un modèle passe-partout.

C'est la proposition que je fais, sur laquelle j'aimerais travailler et que d'autres travaillent avec nous. Dans le Finistère, si nous le pouvons et en avons les moyens, nous allons commencer, puisque nous avons vu les maires et les équipes, à parler de cette charte. C'est une expérience ; nous verrons jusqu'où elle nous mènera.

**SECONDE JOURNEE****La connaissance et la qualité des écosystèmes littoraux au service d'une nouvelle économie marine et littorale conciliant protection et mise en valeur de la mer****Christine SANDEL, Conseillère régionale de Provence-Alpes-Côte-d'Azur : le rôle de la Région et les actions menées en PACA**

Hier, au cours de la journée, nous avons beaucoup axé les interventions sur le patrimoine historique, le patrimoine culturel, le patrimoine bâti, le petit patrimoine et le patrimoine maritime.

Ce matin, je mettrai l'accent sur le patrimoine naturel, qui est exceptionnel dans notre région, et déclinerai certaines actions menées au niveau du Conseil régional.

Dans votre pochette, vous avez une très belle revue réalisée en juin : « *Le monde maritime régional* », qui comprend de magnifiques photos. Toutefois, nous n'avons pas que de magnifiques paysages, nous avons également une politique maritime régionale ambitieuse, puisque depuis 1998, nous avons créé à la Région un service mer ; d'autres Régions nous suivent d'ailleurs sur ce terrain. En effet, la mer n'est qu'une politique volontariste de la région. Nous sommes responsables de l'aménagement du territoire, mais, théoriquement, nous nous arrêtons à la limite du DPM.

En 2004, nous avons créé une mission « littoral » ; puisqu'il y avait le pendant de la mer, il fallait concentrer nos actions sur ce littoral.

Pour introduire cette table ronde, je dirai deux mots sur la biodiversité, car un principe de préservation des ressources me semble essentiel.

Depuis 1992 et Rio, une prise de conscience des politiques s'est engagée ; on parle alors de développement durable, d'agenda 21, de gestion intégrée des zones côtières. 15 ans après, les politiques publiques se sont réellement engagées dans ces domaines très transversaux et complexes.

En mai 2005, il y a eu un manifeste collectif pour la biodiversité, dont le député Jérôme BIGNON était un peu le fer de lance.

Par ailleurs, le Grenelle de l'environnement avance. Nous aurons tout à l'heure le bilan du COMOP 12.

Je voudrais insister sur le fait que la Trame verte et bleue me semble une excellente initiative de ce Grenelle de l'environnement, mais l'Etat aura-t-il réellement les moyens de ses ambitions ? Ce problème me semble important.

La zone côtière, pour nous, est un écosystème à part entière, puisque nous avons créé ce service mer, que nous sommes une grande région maritime. Cette zone côtière est un bien rare et inextensible, un bien commun ; nous en avons extrêmement conscience, surtout dans notre région.

Ce littoral s'étend sur 900 kilomètres, de la frontière italienne à Sainte-Marie-de-la-Mer ; c'est un littoral très varié, essentiellement rocheux.

La problématique est que notre territoire est extrêmement attractif et convoité. Le recensement INSEE très récent compte 4,8 millions d'habitants sur les six départements de la région ; 7 habitants sur 10 vivent sur le littoral. Vous voyez cette pression foncière, les infrastructures, tout ce qui accompagne le développement économique de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur qui est un formidable moteur au niveau économique.

Nous avons une succession de sites vulnérables, de sites urbanisés, de sites naturels. La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur est la plus dotée en matière de richesse du patrimoine naturel, avec 317 zones ZNIEFF, un Parc Naturel Régional, le parc de Port-Cros, le futur parc national des Calanques, trois réserves dont deux nationales et une régionale - en juillet 2008, la Région a voté la réserve naturelle régionale de la Tour du Valat de 1 800 hectares, réserve naturelle régionale d'importance qui initie cette démarche que les Régions vont mener dans les années à venir pour avoir un réseau de réserves naturelles régionales -, 77 sites classés, un Parc Naturel Régional littoral, celui de Camargue, et 23 sites Natura 2000 marins.

J'ai ensuite choisi de vous illustrer tout ce que la Région peut faire en matière de soutien financier pour la gestion des espaces naturels terrestres et aquatiques, en zoomant sur deux ou trois actions spécifiques, en particulier le travail que nous faisons auprès du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres pour lequel nous avons, à ce jour, acquis 30 000 hectares, c'est-à-dire plus de 30 kilomètres de rivages en région PACA ; cela représente environ le tiers des acquisitions du Conservatoire au niveau national. La démarche a été initiée depuis plus de 20 ans et d'autres Régions suivent notre cheminement. Nous avons des conventions partenariales entre le Département, la Région et le Conservatoire du littoral pour la gestion de ces sites. Il y a 140 gardes du littoral et plus de 60 propriétés du Conservatoire en région PACA et sur les deux lacs de Serre-Ponçon et de Sainte-Croix, avec plus de 1 000 hectares sur les bords de ces deux lacs.

Sur les Parcs Naturels Régionaux et notamment celui de Camargue, notre action porte sur le suivi scientifique, la sensibilisation, l'éducation à l'environnement, le maintien des activités traditionnelles compatibles avec la conservation des écosystèmes. En Camargue, l'agriculture domine ; nous avons installé un certain nombre d'agriculteurs dans les Parcs Naturels Régionaux ; c'est un volet extrêmement important au niveau développement économique.

Nous apportons nos aides financières, voire plus, aux structures de gestion des milieux aquatiques, terrestres et de sensibilisation au milieu marin : le GIP de l'étang de Berre et des Calanques, le parc marin de la Côte bleue, le réseau mer, le SIVOM du pays des Maures...

Je zoomerai sur le réseau mer, particularité de la région PACA. Nous avons mis en lien au sein du réseau mer toutes les structures qui œuvrent pour le développement de la connaissance auprès du grand public et de la connaissance scientifique ; c'est très important pour faire avancer la connaissance des écosystèmes littoraux.



Concernant les actions innovantes en matière de suivi scientifique et de gestion expérimentale, il faut noter le pôle relais lagune, l'accompagnement de l'expérimentation de la gestion du DPM par le Conservatoire du littoral sur six sites pilotes en PACA, démarche très importante et très intéressante en termes de gestion intégrée du domaine marin et terrestre, et la création de la première réserve naturelle régionale.

Auparavant, le service mer ne s'occupait que de la mer. Désormais, grâce à la délégation littoral, nous avons initié cette démarche de partenariat et de réflexion sur les schémas de cohérence territoriaux littoraux, sur les contrats de milieu. Il était important de faire avancer la réflexion régionale sur ces démarches de gestion intégrée des zones côtières.

La Région apporte également son soutien à des secteurs d'activité en prise directe avec l'économie littorale tels la pêche, l'aquaculture, la recherche et l'innovation. Le budget du service mer est de 6 millions d'euros.

De plus, la Région accompagne la recherche et les connaissances scientifiques, domaine extrêmement important puisqu'il y a plus de 600 scientifiques dans la région PACA. Elle accompagne financièrement le GIS Oceanomed qui regroupe un pôle de chercheurs. Elle a labellisé dernièrement le PRIDES (Pôle Régional d'Innovation et de Développement de l'Economie Solidaire) ; ce réseau bénéficie du soutien de la Région et d'un appui pour une centaine de PME. En deux ans, neuf projets innovants développés au sein du Pôle Mer PACA ont bénéficié d'un financement de la Région à hauteur de 1,5 million d'euros. Il faut vraiment développer la recherche scientifique, car les scientifiques doivent être appuyés dans ce sens.

La Région continue à œuvrer pour la constitution de banques de données. Le CRIG (Centre Régional d'Informations Géographiques) est un outil régional important. Nous œuvrons également pour la connaissance scientifique et le suivi scientifique sur les effets du réchauffement climatique et l'évolution du trait de côte.

Nous œuvrons, par ailleurs, en matière de formation : formations aux métiers de la mer, ingénierie dans le domaine de l'aménagement du territoire pour l'élaboration des SCOT littoraux, maîtrise foncière dans le cadre de l'établissement public foncier régional en partenariat avec le Conservatoire du littoral, en particulier sur le site de Pardigon, et travail avec la SAFER.

La Région souhaite un tourisme durable. Le tourisme est un des premiers attraits de notre région. Provence-Alpes-Côte-d'Azur est la première région touristique de France. Nous devons nous tourner vers un tourisme durable, de qualité ; nous ne voulons pas simplement avoir plus de touristes, mais mieux gérer le tourisme.

L'association « *Mémoire à lire, territoire à l'écoute* » est soutenue par la Région au niveau du pôle d'économie du patrimoine dans le cadre de « *Culture 2000* », avec cette approche paysagère consistant à dire que le paysage permet l'appropriation culturelle de tous ; c'est par la compréhension du paysage que l'on peut arriver à ce que les gens s'intéressent à l'histoire de leur territoire. Ce sont des pionniers dans ce domaine, avec une potentielle création d'emplois dans le domaine du paysage.

Enfin, la Région participe à de nombreuses actions au plan international : la Conférence des régions périphériques maritimes - Michel VAUZELLE est président de la commission

Méditerranée -, le programme MED, des projets de coopération avec la Région Campanie, les accords Ramoge et Pelagos.

La Région est centrée sur ses prérogatives régionales, mais également très tournée, peut-être par le dynamisme de son président, Michel VAUZELLE, vers la Méditerranée et l'Euroméditerranée.

La charte du littoral est un projet qui nous tient à cœur. Ce projet a été voté à l'unanimité en juin dernier. Nous sommes actuellement dans une démarche d'inclure notre projet de charte dans la révision du Schéma Régional d'Aménagement des Territoires. Cette démarche est plus lente, mais je ne perds pas espoir de vous présenter un jour l'avancée de cette charte du littoral. Nous suivons les pas de la Région Bretagne en ce domaine ; c'est une démarche partenariale, avec un travail sur la gouvernance. La Région est réellement à son bon niveau dans ce domaine.

Je vous ai rapidement brossé un tableau de ce que nous faisons, grâce peut-être à cette convergence entre la mer et le littoral, l'appropriation de cette interface terre/mer ; il faut ignorer où est la frontière, mais travailler dans cette prise en compte de la qualité des eaux, de toutes ces problématiques, car la qualité des écosystèmes littoraux terrestres induit la qualité des écosystèmes marins qui sont en continuité.

### **Gérard RIOU, Directeur Ifremer Méditerranée**

L'économie marine et littorale, en France, est dominée très largement par le tourisme littoral. Celui-ci représente à peu près la moitié de la valeur ajoutée de l'économie maritime en France et pèse en chiffre annuel plus de 10 milliards d'euros.

La qualité de l'environnement est un élément clef aussi de l'économie résidentielle qui pèse très lourdement sur l'économie des communes littorales, mais cette activité est également profondément interpénétrée avec les activités économiques classiques du littoral que sont la pêche, l'aquaculture, les ports, le transport maritime, parce que l'attractivité, même touristique, de nos côtes s'appuie sur des cultures et sur des activités. Les activités classiques marines de pêche, de port, jouent également un rôle clef, parce qu'elles contribuent à structurer l'occupation de l'espace et sont parties prenantes très fortement de notre culture.

Concernant le rôle de la recherche marine, elle contribue à éclairer les politiques publiques de gestion du milieu au travers d'activités comme des réseaux de surveillance de l'environnement et des programmes de recherche qui vont viser à la compréhension des différents processus à l'œuvre dans le domaine marin. On peut citer l'impact du changement global, le devenir des contaminants, la compréhension du fonctionnement des écosystèmes ou les cycles biogéochimiques.

Je ne ferai pas une présentation de programmes de recherche et vais plutôt essayer de mettre en avant un certain nombre de points clefs qui correspondent soit à des avancés en termes de recherche, soit à des évolutions et des enjeux qui sont face à nous aujourd'hui.

Dans un premier temps, je voudrais faire ressortir le progrès de la modélisation hydrodynamique. Nous avons atteint aujourd'hui des connaissances suffisantes pour être en capacité de modéliser le mouvement des masses d'eau et les phénomènes d'océanographie

physique dans la zone côtière pour en faire une prévision. Avec l'aide de plusieurs établissements publics comme le SHOM, Météo France, mais également de bureaux d'études privés, nous développons aujourd'hui le système Prévimer, qui permet de faire une prévision de l'état des masses d'eau marines côtières sur les trois, quatre ou cinq jours suivants, prévision des courants, de la houle, des surcotes, de la dérive de produit qui pourrait être perdu en mer.

Aujourd'hui, cela traduit le passage d'une recherche qui, pendant des années, a expliqué des phénomènes à une recherche qui, petit à petit, rentre dans la voie de la prévision et de la prédiction telle que nous la connaissons, par exemple, pour l'atmosphère avec la météorologie.

Il reste beaucoup à faire. Cette prévision est essentiellement de nature physique, elle a beaucoup de lacunes, il y a beaucoup de choses que l'on ne sait pas prévoir, les demandes les plus fortes portent sur la biologie et on ne sait pas le prévoir aujourd'hui. Mais une étape a été franchie et continuera à se développer dans le futur.

Dans un deuxième temps, je voudrais revenir sur les réseaux de surveillance. L'Ifremer opère des réseaux de surveillance pour le compte du ministère de l'Ecologie ou pour le compte du ministère de l'Agriculture et de la Pêche pour l'évaluation des ressources halieutiques. Ces réseaux de surveillance que l'Ifremer opère à très long terme ne sont pas figés. Aujourd'hui, ils travaillent essentiellement pour l'environnement sur des contaminants bioaccumulables, sur des métaux, les dioxines, un certain nombre de micro-algues toxiques, la microbiologie. Ces réseaux sont opérationnels et nous permettent de donner des alertes vis-à-vis de la commercialisation de tel ou tel produit issu de l'ostréiculture ou de la mytiliculture, mais l'Ifremer est de plus en plus sollicité pour étudier des contaminants nouveaux, en particulier des contaminants hydrophiles - les élus des DOM présents connaissent bien le problème du chlordécone -, des pesticides issus de l'agriculture ou des contaminants émergents comme les résidus de médicaments.

Cela se traduit par des programmes de recherche nouveaux que l'on doit lancer pour essayer de comprendre le devenir en mer et une évolution de nos réseaux de surveillance pour tenir compte de l'évolution du milieu, par exemple avec l'arrivée d'un certain nombre de micro-algues toxiques. Sur la côte PACA, par exemple, depuis deux ans, nous avons mis en place un nouveau réseau de surveillance qui vise à surveiller les efflorescences d'une micro-algue toxique, *Ostreopsis ovata*, qu'on ne surveillait pas autrefois dans le cadre de nos réseaux de surveillance classiques qui peuvent avoir des conséquences très négatives en termes de santé publique, en particulier pour les baigneurs.

Dans un troisième temps, je voudrais mettre en avant la consécration de l'approche écosystémique. Pendant très longtemps, la recherche a été une recherche disciplinaire ; on travaillait en chimie, en physique, il y avait des spécialistes de la biologie, de telle ou telle espèce. Aujourd'hui, on ne peut pas répondre aux questions posées sans avoir une compréhension large de ce qui se passe au niveau de l'écosystème.

Cette consécration de l'approche écosystémique, on la voit en termes de programmes de recherche scientifique. Par exemple, dans le domaine de la pêche, on voit bien qu'on ne peut plus faire de la modélisation de stocks de pêche sans prendre en compte l'état global de

l'écosystème, l'impact du changement global, l'introduction de nouvelles espèces, des nouvelles concurrences qui se passent à l'intérieur de l'écosystème.

Ce sont également des études et recherches sur la biodiversité, à la fois en termes de recherche pour essayer de mieux la cerner et de comprendre les liens qui existent entre les différents niveaux trophiques de l'écosystème et en termes de mesures ou de décisions prises pour la préservation, en particulier sur les aires marines protégées.

En termes de gouvernance, nous serons face à une modification importante. Cette approche écosystémique, qu'il s'agisse de grands programmes de recherche, par exemple sur la pêche, ou de programmes de préservation, comme les aires marines protégées, ne peut être conduite qu'en rassemblant autour de la table tous les acteurs concernés : scientifiques, décideurs, organisations professionnelles, mais également toutes les associations qui représentent la société de façon large ou les organisations non gouvernementales. Je crois que c'est un nouveau mode de gouvernance que l'on doit mettre en place aujourd'hui ; on essaye, des évolutions se dessinent dans ce sens, on balbutie, mais c'est un enjeu pour le futur.

Dans un quatrième temps, je souhaite indiquer que la recherche ne vit pas dans un monde isolé et a de plus en plus des connexions étroites avec les acteurs économiques.

Les deux pôles de compétitivité Mer PACA et Mer Bretagne permettent d'établir et de renforcer les relations entre les organismes de recherche, les laboratoires universitaires et les entreprises pour proposer des projets de recherche innovants qui devraient déboucher à terme sur de nouveaux produits et services. Le pôle Mer PACA a permis de faire émerger, de 2005 à 2008, plus de 80 propositions de projets de recherche innovants ; une soixantaine ont été labellisés, 40 projets ont obtenu des financements et sont en cours de réalisation aujourd'hui. Le même dynamisme existe aujourd'hui pour le pôle Mer PACA.

L'Ifremer a été labellisé « Institut Carnot » pour des recherches faites en coordination étroite avec des entreprises du domaine parapétrolier pour développer des systèmes innovants d'exploitation pétrolière et gazière par grand fond.

Avant de conclure, je voudrais rappeler que la mer est aussi un lieu de découverte et une source de richesse au-delà des ressources classiques que nous connaissons de la pêche et de l'aquaculture.

En effet, qui savait, il y a cinq ans, qu'il existait des coraux profonds dans des mers froides par 2 000 ou 3 000 mètres de fond ? On ne le savait pas. Lorsque j'ai commencé mes études, dans les années soixante-dix, on s'imaginait que dans les grands fonds, dans les abysses, il n'y avait pas de vie. On avait même imaginé que, puisqu'il n'y avait pas de vie, on pouvait transformer cela en poubelle et on avait envisagé d'y enfouir un certain nombre de déchets ultimes issus de l'industrie.

Or, les recherches faites dans les abysses ont mis en évidence qu'il existe de la vie partout, qu'il y a une richesse extrêmement importante, en particulier sur les zones où il y a des sorties de fluide, que des écosystèmes chimiosynthétiques vivent au fond, qu'il y a une diversité bactérienne extrêmement importante dont on ne connaît pas le rôle aujourd'hui mais qui fait partie de la chaîne de l'écosystème global qui permet d'avoir cette vie, cette richesse que nous avons en mer.

C'est un espace riche en termes de biodiversité et en termes de valorisation possible en matière d'économie pour toutes ces molécules issues des organismes ou des bactéries marines, bactéries issues des grands fonds mais je pense aussi à la richesse que nous avons en particulier dans nos territoires d'outre-mer sur les récifs coralliens, sur un certain nombre de zones où nous savons que nous avons des organismes vivants qui possèdent des propriétés particulières dont les molécules extraites devraient avoir des applications en termes de cosmétique ou de médecine.

C'est également, peut-être, une source d'énergie potentielle demain. Des programmes de recherche sont conduits sur le développement, la culture de micro-algues extrêmement riches en lipides qui seraient susceptibles de produire des carburants qui pourraient être utilisés pour des véhicules ou pour l'industrie. On est face à un certain nombre de défis et d'enjeux qu'on ne sait pas résoudre :

- Quelle méthode de culture ?
- Faut-il produire ces micro-algues extrêmement riches en lipides dans des usines à terre, dans des espaces naturels à terre (anciens marais salants par exemple) ?
- Quels procédés de traitement doit-on mettre en place pour les valoriser ?

Il reste encore beaucoup de travail à faire et de défis pour la recherche et notre connaissance reste encore très partielle et fragmentée. Il appartient à la recherche de mieux focaliser ses travaux pour essayer d'apporter des réponses aux questions que la société et vous-mêmes, élus, posez pour résoudre vos problèmes de gestion.

L'Ifremer a d'ailleurs lancé la rédaction d'un plan stratégique pour essayer de mieux cerner les grands enjeux sur lesquels nous devons nous focaliser.

Mais il nous appartient à tous, collectivement, de mieux faire comprendre les enjeux de la mer et mieux faire comprendre aux uns et aux autres que nous sommes tous responsables et garants de la préservation et de la qualité de l'environnement marin.

### **Jean-Sébastien VIALATTE, Député, Maire de Six-Fours-les-Plages : Communication sur la certification de la qualité de l'eau de baignade**

Je porterai la parole de Marc FRANCINA, Député-maire d'Evian qui devait intervenir ce matin en tant que président de l'Association des Maires des Stations Classées pour évoquer la mise en place d'un référentiel concernant la gestion et la qualité des eaux de baignade et le travail réalisé en commun avec l'ANEL et différents ministères.

Ce référentiel qui doit aboutir à la certification des eaux de baignade répond à deux objectifs : répondre aux exigences de plus en plus importantes des touristes qui fréquentent notre littoral, et en particulier ceux venus d'Europe du Nord, et prendre un peu d'avance sur les exigences de la Communauté Européenne dont la directive concernant les eaux de baignade sera applicable en 2015.

Une étude réalisée par l'Agence Française de Sécurité Sanitaire, de l'Environnement et du Travail et publiée en septembre 2007 montre que si l'on appliquait dès à présent les nouveaux critères de la réglementation européenne qui seraient en vigueur en 2015, le pourcentage des

sites non-conformes pour la baignade passerait de 4,9 à 7,6 % pour les eaux douces et de 3,6 à 5,5 % pour les eaux de baignade.

De son côté, une étude conduite par la Surfrider Foundation sur le même principe mais selon une méthodologie différente conclut que 131 plages, soit 10 % des plages du littoral français, pourraient être fermées.

Quelle que soit la méthode retenue, les résultats convergent sur la nécessité d'une mobilisation rapide de tous les acteurs pour être au rendez-vous de 2015. Il s'agit d'un enjeu environnemental et sanitaire, d'amélioration de la qualité des eaux de baignade, mais qui revêt aussi, pour les collectivités territoriales concernées, une dimension économique en termes d'attractivité touristique.

Afin d'inciter les élus à prendre dès maintenant une longueur d'avance sur cette échéance de 2015, le ministère de l'Ecologie, de l'Energie et du Développement Durable et le ministère de la Santé ont travaillé conjointement avec les ministères en charge de l'Intérieur et du Tourisme, l'Association des Maires des Stations Classées et l'Association des Elus du Littoral à un référentiel commun de gestion et de surveillance de la qualité des eaux de baignade.

Quels sont les avantages de cette démarche de certification ?

On en attend quatre principales améliorations :

- la définition d'un profil de plage ;
- l'abaissement des seuils de tolérance des facteurs microbiologiques ;
- l'actualisation des analyses et le renforcement des suivis de la qualité ;
- un dispositif de transparence et d'information auprès du public.

En ce qui concerne le profil de plage, il s'agit d'identifier l'ensemble des facteurs possibles pouvant influencer sur le classement : maîtrise des rejets d'eaux fluviales, réseaux d'assainissement, pollution d'origine agricole ou industrielle.

En ce qui concerne l'abaissement des seuils de tolérance des facteurs microbiologiques, elles comprennent notamment un durcissement des normes sur l'échelle des *Escherichia coli* dont la valeur impérative passe de 2 000 (directive de 1976) à 500 bactéries tolérées pour 100 ml d'eau.

Concernant l'actualisation des analyses et le renforcement du suivi de la qualité, les études portent désormais sur l'année en cours et non plus sur l'année précédente et le classement intègre à présent les données des quatre dernières années au lieu d'une seule année auparavant. De plus, cette certification se renouvelle tous les ans, avec l'obligation d'un audit annuel.

En ce qui concerne le dispositif de transparence et d'information auprès du public, une communication quotidienne des résultats d'analyse de la qualité des eaux de baignade doit être mise en place avec un affichage sur le site et une mise en ligne sur internet.

Nous poursuivons ainsi trois types d'objectifs :

- mettre en place une méthode pertinente de surveillance et de prévention des pollutions, véritable garantie de la qualité sanitaire des eaux de baignade pour les publics ;
- prendre les mesures nécessaires pour améliorer la qualité de ces eaux de baignade ;
- informer en toute transparence le public sur la qualité des eaux de baignade : classement, résultat d'analyse, recensement, durée de la saison balnéaire, nature du site, risque de pollution et précision sur les cyanobactéries, information a priori sur les situations à risque, information a posteriori en cas de pollution et de fermeture.

La certification ne garantit pas que l'eau de baignade sera toujours de bonne qualité, mais que le responsable aura bien mis en œuvre un certain nombre de moyens pour qu'elle le soit. Elle garantit également que le public sera informé sur les risques encourus et, si nécessaire, se verra interdire la baignade pour prévenir son exposition aux risques liés à celle-ci.

Le référentiel est un document technique construit sur les principes d'un système de management de l'environnement de type ISO 14 001, par exemple. Il est actuellement en cours de finalisation et les premières certifications devraient être délivrées début 2009.

La démarche de certification s'impose comme la réponse nationale la plus adéquate à la nouvelle réglementation européenne prévue pour 2015. L'enjeu principal est d'éviter le déclassement de certaines zones littorales et de certaines zones de baignade en eau douce, et ce sur l'ensemble du territoire français, tout en garantissant au public une qualité sanitaire de ces sites.

**Yvon BONNOT, Maire de Perros-Guirec, Président de l'ANEL : Favoriser une nouvelle économie touristique et accompagner l'évolution des bains de mer vers de nouvelles pratiques (thalassothérapie, spas) et accompagner les actions en faveur de l'amélioration de la qualité des eaux littorales**

Les choses ont été vues d'un commun accord avec l'Association des Maires des Communes Touristiques Stations Classées et l'ANEL. C'est l'aboutissement d'un travail qui dure depuis 2002. Nous avons eu l'appui de Pascal BERTEAU, qui nous a soutenus. Ce partenariat avec des réunions fréquentes nous a permis d'aboutir aujourd'hui à un pavillon qui correspond à une certification de la qualité des eaux de baignade. Cette certification pourra être affichée dans toutes les communes qui auront eu le référentiel et la certification.

Cette certification a surtout une orientation prise au niveau européen qui demandera à l'avenir d'avoir une réelle connaissance des sources de pollution de l'eau de mer et de l'eau douce, avec tout un travail en amont, une surveillance de la qualité des eaux, une information du public. 2012 et 2015 sont des échéances ; aujourd'hui, il s'agit de sensibiliser tous les élus à faire des études de courantologie, de batimétrie du littoral et à mettre en place des mesures visant à éliminer les sources de pollution. Notre rôle était d'inciter, d'informer les élus sur le sujet.

Aujourd'hui, par rapport aux analyses réalisées par la DDASS, la responsabilité revient de plus en plus aux maires. Il y a deux ans, une personne s'est baignée dans ma ville, mais également dans d'autres villes de Bretagne. J'ai reçu une lettre de la Direction Régionale des Affaires Sociales et Sanitaires me prévenant que telle personne s'est baignée et a attrapé une hépatite et qu'une enquête est en cours. Comme nous faisons des analyses journalières de

l'eau de baignade, j'ai pu donner les résultats du jour en question et n'ai jamais eu de suites. On serait tenté de dire qu'on demande moins d'analyses, mais en réalité, on donne plus de responsabilités.

On n'aura pas cette certification immédiatement. L'Agence Française de Sécurité Sanitaire, de l'Environnement et du Travail donnera les nouveaux critères de cette directive et cette certification se fera après un rapport d'audit de la collectivité pour savoir si elle répond aux critères d'exigence. Le choix se fait en fonction des résultats du profil d'eau de baignade ; il y a donc un travail à faire en amont. Le gros travail, il ne faut pas se voiler la face, consistera à mettre aux normes toutes les stations d'épuration sur le littoral. Il y a un très gros travail à faire et je suis persuadé que cela ne sera pas sans poser quelques difficultés financières.

Dans le pavillon bleu, l'eau de baignade est un critère parmi d'autres ; vous pouvez avoir une eau de qualité B et avoir le pavillon bleu si tous les autres critères sont remplis. Désormais, nous nous orientons vers deux alternatives : soit le pavillon bleu sera décerné uniquement à ceux qui ont une qualité A des eaux de baignade, soit la qualité des eaux de baignade sortira des critères du pavillon bleu.



**Quelle réponse au double défi de la protection des écosystèmes marins (Aires Marines Protégées et Zones Natura 2000 en mer) et de la valorisation économique des ressources de la mer ?**

**Une nouvelle gouvernance pour un patrimoine convoité, la gestion intégrée de la mer et du littoral**

*Le contexte européen : la Directive sur la stratégie marine et les propositions du comité opérationnel de suivi du Grenelle de l'environnement COMOP n° 12 « gestion de la mer et du littoral » pour une meilleure connaissance et une gestion équilibrée et partagée des ressources du patrimoine maritime. Quel rôle pour les élus ?*

**Jean TANDONNET, Préfet maritime de la Méditerranée, Vice-amiral d'Escadre**

Nous nous sommes beaucoup engagés sur ce sujet, moi-même et mes collaborateurs, avons utilisé beaucoup de temps, à la demande de Jean-Pierre BORLOO et de Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET.

Les maires considèrent le Préfet maritime comme l'urgentiste, l'homme qu'ils appellent quand les boulettes s'approchent de leurs plages, quand le pavillon bleu va être supprimé ou quand il y a des problèmes de baignade, quand un bateau est à la dérive ou qu'il y a une difficulté. Nous avons toujours été reconnus comme les urgentistes de la mer, mais depuis février 2004, nous sommes chargés d'assurer la cohérence administrative en mer pour la préservation du milieu marin et l'aménagement du littoral - c'est donc un travail en amont et plus uniquement un travail de réaction -, deux secteurs dans lesquels les autorités préfectorales, aussi bien terrestres que maritimes, doivent assurer la continuité de l'action de l'Etat, notamment vis-à-vis des collectivités territoriales. Il est important qu'il existe une continuité entre la mer et le littoral ; c'est là qu'il y a beaucoup de difficultés et de choses à faire.

Nous avons, ces derniers mois, beaucoup travaillé, notamment avec les préfetures, pour tenir compte de cet aspect littoral, les DIREN, les Directions Départementales des Affaires Maritimes et avec l'Agence des Aires Marines Protégées.

Néanmoins, Natura 2000 crée une certaine appréhension, une réticence, une crainte, voire, parfois, quelques oppositions, même si ce n'est pas le cas partout, puisque dans certains endroits, les collectivités territoriales ont voté à l'unanimité pour Natura 2000.

Je ne vous dirai pas de ne pas avoir peur de Natura 2000, cela ne servirait à rien. Il faut que nous voyions avec vous point par point vos craintes.

Les craintes que nous avons pu sentir ici sont les mêmes que celles que vous pouvez avoir sur la côte Atlantique ou la Manche. Je les reprendrai une par une pour dialoguer.

La première des craintes vient de la comparaison avec ce qui a été fait à terre. Pour Natura 2000 à terre, je n'étais pas aux commandes, mais la démarche a été très longue, avec une gestation d'une dizaine d'années environ, et ne s'est pas très bien passée au départ, même s'il me semble qu'aujourd'hui, cela se passe mieux. Il faut vraiment marteler que la mer, ce n'est pas la terre. Trop souvent, on nous a fait appliquer en mer des choses pensées à terre. Toutefois, on pourra essayer de tenir compte de l'expérience qu'on a pu avoir avec Natura 2000 à terre pour Natura 2000 en mer.

Le deuxième reproche, qui est beaucoup plus fréquent et est justifié, à mon avis, est que nous avons été dans une démarche précipitée, peut-être trop d'après certains. La circulaire date du 20 novembre 2007, le décret est arrivé le 15 mai 2008, avec des concertations en quelques mois et, au milieu, les élections municipales. Durant cette période, il n'y avait plus de conseil municipal et, pour nous, une période de réserve où nous ne pouvions plus travailler avec vous. De plus, pour les nouveaux élus, si la municipalité précédente n'avait pas statué, il fallait statuer en quelques semaines sur un dossier nouveau, d'où l'appréhension.

Je crois qu'il n'y a pas eu de volonté du gouvernement, de nous-mêmes ou du préfet maritime de circonvenir les maires ; nous n'avons pas essayé, par une brutalité de calendrier, de vous dire : « *signez en bas et nous nous occuperons de tout* ».

L'objectif était simple, la France a pris des engagements importants, internationaux, notamment récemment au sommet de Washington, dans le cadre de la convention de Barcelone, au Grenelle et autres. La création de l'Agence des Aires Marines Protégées est nouvelle et la notion de parc naturel est récente, notamment dans le domaine maritime.

La France, avec la présidence européenne, a voulu que la mise en œuvre du réseau Natura 2000 montre la bonne volonté de notre pays dans le cadre de la présidence française.

Cela dit, malgré un calendrier extrêmement contraint, les choses ont pu avancer. L'objectif du gouvernement de remettre à la Commission européenne au mois d'octobre, le mois prochain, les sites Natura 2000 sera tenu.

Trois dossiers sont encore en suspens, dont un dans notre région méditerranéenne, le Cap Martin, mais 31 sites ont pu être définis en Méditerranée, ce qui fait une surface de 17 765 kilomètres carrés, dont 6 400 dans les eaux territoriales, soit 29 % de la mer territoriale et 14 % de la zone de protection économique.

Le troisième élément porte sur la poursuite des activités, question qui m'est fréquemment posée. Il faut comprendre la méthodologie ; maintenant, on va commencer à travailler ; je ne peux pas dire aujourd'hui si on pourra pêcher. Il n'y a pas, a priori, d'interdiction. Le problème, aujourd'hui, est qu'après avoir défini des zones dans lesquelles une étude a été réalisée, très succincte, certes, parce qu'on a trouvé des espèces intéressantes, il faut voir ce que l'on peut faire de ces zones, mais il ne s'agit surtout pas d'interdire la pêche ou autres.

La méthodologie est bien de concilier les activités humaines et la conservation de la biodiversité. La circulaire de novembre rappelle bien que la réussite de Natura 2000 suppose d'agir dans la transparence et de renforcer la concertation à tous les stades de procédure.

Vous avez sûrement, et à juste titre, critiqué le manque de concertation réel au départ, mais les choses ne font que commencer. Le vrai travail va démarrer maintenant, avec le Document d'Objectifs de chaque site Natura 2000. Il est absolument nécessaire et important qu'il soit fait avec tous les acteurs, tous ceux que l'on a pu voir au moment de la concertation et de la consultation. Il s'agit maintenant de définir des objectifs avec vous pour chaque site.

Je citerai une lettre de Jean-François CARENCO, directeur de cabinet du MEEDDAT, adressée aux préfets maritimes et préfets de façade, datée du 3 septembre, indiquant qu'il est « *particulièrement sensible aux attentes des pêcheurs professionnels qui appellent notre attention sur la nécessité, d'une part, de garantir une certaine équité entre les acteurs dont la zone d'activité est large et d'autre part, de privilégier l'approche par façade qui répond à l'échelle des défis de la mer* ». Natura 2000, ce n'est pas l'interdiction de la pêche, du développement portuaire, de la plaisance. La vraie démarche est de voir comment, à partir du vrai diagnostic qui sera fait, maintenir et, si possible, améliorer l'état naturel de ces zones.

La dernière crainte est le problème de la gouvernance. Que seront les comités de pilotage ? Comment cela va-t-il se passer ?

Je citerai toujours la lettre du directeur de cabinet du 3 septembre qui indique qu'il « *est très important que les partenaires, notamment les pêcheurs professionnels, les extracteurs de granulats marins, les producteurs d'énergie renouvelable, les ports autonomes, les communes littorales, les maires, soient étroitement associés aux réflexions et aux travaux concernant la gestion* ». Il faudra, site par site, que les acteurs locaux, ceux qui se sont engagés, ceux qui ont des craintes, ceux qui ont peur pour leur activité soient associés dans ce comité de pilotage pour la rédaction du DocOb. La présidence sera assurée par l'Etat et comme les sites sont en majorité maritimes, le président sera le Préfet maritime. Vous avez une responsabilité dans la bande des 300 mètres et j'ai la responsabilité au large ; comme ces sites sont majoritairement au large, j'assurerai la présidence.

Un *modus operandi* sera recherché au cas par cas, dans chaque site, afin d'intégrer au mieux les attentes de chacun. Les maîtres-mots pour Natura 2000 sont : concertation, nouvelle gouvernance, travail en commun avec tous les acteurs pour améliorer les choses.

Le choix de l'opérateur est également important ; il faudra le faire ensemble, site par site.

Je ne sais pas si je vous ai rassurés, mais j'ai fait mon exposé avec l'honnêteté d'un marin.

Nous n'avons fait qu'un petit travail et ceux qui en ont été les acteurs le savent bien, tout le travail est à faire maintenant ensemble. La phase de désignation a été courte ; maintenant, il faut, site par site, voir ce qui est intéressant et ce que l'on veut faire ensemble. Ce n'est ni l'interdiction de la pêche, ni l'interdiction de la plaisance, mais un travail en commun pour préserver ces sites.

Nous avons la direction à prendre, nous voulons tous que la mer qui borde vos communes continue à attirer du tourisme, de l'activité, des pêcheurs.

Pour conclure, je reprendrai la phrase de Sénèque : « *il n'y a pas de vent favorable à celui qui ne sait où il va* ». Nous savons où nous voulons aller, nous voulons des mers propres et je crois que le vent nous est tout à fait favorable.

### **Catherine BERSANI, Inspecteur général de l' Equipement**

L'amiral a posé le problème comme nous n'aurions pas osé rêver qu'il le pose, c'est-à-dire que nous avons des objectifs politiques, des acteurs et une réalité qui est le littoral et le milieu marin. Vous avez dit clairement que vous feriez tout ce que vous pourriez, en votre nom et en celui du gouvernement, pour que cela s'accorde. Ce n'est pas un mouvement spontané des choses.

Nous avons, sous la haute autorité du Président et du délégué général de l'ANEL, pensé qu'il serait utile de réunir deux tables rondes : celle qui envisageait les enjeux et les projets et celle qui envisageait la gouvernance. Par ailleurs, nous souhaitons commencer le débat au cours des tables rondes.

Quelle gouvernance à partir des exigences des écosystèmes ? Nous avons des enjeux, des projets, des risques, des calendriers. Comment faire pour tout articuler ?

Dans un premier temps, nous demanderons à Olivier LAROUSSINIE de reprendre la problématique du décor : que sont Natura 2000 et les aires marines protégées pour quelqu'un qui est censé inscrire cela dans la réalité politique et administrative ?

### **Olivier LAROUSSINIE, Directeur de l'Agence des Aires Marines Protégées**

J'essayerai de reposer la question de la protection des écosystèmes par rapport à l'approche Natura 2000 de manière plus large, butterai certainement sur des questions relevant de la planification des activités en mer et laisserai alors la parole aux intervenants suivants.

Pourquoi protéger les écosystèmes ?

- pour des considérations globales sur le fait que les océans sont très importants dans les cycles biogéochimiques, pour le climat et le fonctionnement de la planète ;
- pour une vision plus régionale en termes de fonctionnement des écosystèmes qu'on est capable de relier la plupart du temps à des problèmes de ressources exploitées par l'homme ; que les écosystèmes soient productifs, c'est aussi pouvoir y pêcher, y faire de l'aquaculture ; que les écosystèmes soient en bon état, c'est aussi pouvoir avoir une activité touristique ; peut-être qu'on n'a pas assez mis en avant que le fait d'avoir une côte et des zones côtières préservées est aussi un atout dans l'attractivité des pôles économiques qui vont se livrer une certaine concurrence dans le futur pour accueillir la concentration sans cesse croissante de l'économie ;
- pour des considérations très locales où même quand vous êtes dans votre petite baie, certains lieux sont plus importants que d'autres, soit parce que des espèces s'y reproduisent, soit parce que les habitats sont très sensibles à toute intervention d'activité humaine.

J'ai repris trois cartes élaborées dans le cadre d'une concertation de représentants nationaux, socioprofessionnels et élus. L'ambition était de mieux voir les enjeux et où ils se trouvent. C'est volontairement une représentation d'artiste ; derrière, il y a beaucoup d'informations, mais l'information n'est pas complète et ne permet pas de faire des représentations exactes et à des échelles différentes. A un moment, pour avoir une représentation complète, il faut passer dans l'expertise, dans les idées que l'on peut avoir de la représentation des problèmes. Il n'était pas question de faire quelque chose de trop précis, car ce n'est pas à l'échelle nationale que l'on décide du détail des enjeux d'une baie.

Les écosystèmes sont le premier angle d'approche. On peut avoir des soucis de protection des écosystèmes pour des questions de fonctionnement. L'exposé de Gérard RIOU a bien montré que la science avait beaucoup progressé, arrivait à une capacité de prédiction ; elle a encore des soucis pour représenter l'écosystème dans sa globalité. Dans toutes les représentations, on ne se prononce pas sur le fait que ce soit bien ou mal, on dit simplement que des réalités font que l'océan n'est pas exactement le même partout ; cela circule plus dans l'eau qu'à terre, mais certaines choses sont spatialisées.

Dans une autre approche, plus traditionnelle dans le domaine de la protection de la nature, certains éléments sont considérés comme remarquables, soit parce qu'on aime bien, soit parce qu'ils sont rares, sensibles, menacés, méconnus. De nouveau, il y a beaucoup d'informations sur la côte, très peu au large.

La dernière carte représente les usages, activités et enjeux. Toutes les activités ne sont pas à voir de la même façon par rapport à la question de la protection des écosystèmes. Certaines dépendent de la qualité des écosystèmes, de leur bon fonctionnement (pêche, aquaculture, tourisme), tandis que d'autres occupent de l'espace ou exploitent de façon non durable une ressource (exploitation de granulats, ressources renouvelables en mer). En termes de choix par rapport à la protection, on ne va pas être face aux mêmes problèmes.

Par ailleurs, les problèmes que peuvent poser ces activités ne sont pas tous spatialisés. En effet, la pêche, par exemple, ne se représente pas forcément sur une carte. La question de la gestion des ressources halieutiques n'est pas forcément une question de planification spatiale, ce sont aussi des questions de règles de gestion générale, de gestion des stocks, d'évolution des engins, etc.

De ces considérations, je tire deux choses.

Peut-on tout faire sur un même espace ? Parfois, oui, mais pas toujours. Il va quand même falloir faire un minimum de spatialisation. Même si tout n'est pas spatialisable, dans certains endroits, des objectifs seront plus importants que d'autres. Si je reprends l'exemple de Natura 2000, on identifie des secteurs dans lesquels, a priori, on pense qu'il faut mettre en avant un objectif de protection d'un certain nombre d'espèces et d'habitats. A certains endroits, on peut faire vivre ensemble différents objectifs par des mesures comme diminuer les impacts des activités, y compris celles qui sont purement destructrices - on peut avoir des processus de remise en état pour l'extraction de granulats - et à d'autres endroits, on ne pourra pas.

Qu'est-ce qu'une aire marine protégée dans tout ce fatras ? C'est le cas où, sur un espace donné, on s'est fixé un objectif de protection de la nature ; il n'est pas forcément exclusif,

mais sur cet espace, on s'est dit qu'on avait un objectif de protection de telle espèce, de tel habitat, de tel fonctionnement d'écosystème et, pour ce faire, on met en place un dispositif de gouvernance. Quels que soient les outils - pour un site Natura 2000, cela s'appelle un comité de pilotage ; pour une réserve naturelle, il s'agit d'un comité consultatif ; pour un parc national, c'est le conseil d'administration du parc -, il existe une donnée fondamentale : une gouvernance locale ; même pour les outils nationaux, le principe de gouvernance sera local.

D'abord, il faut savoir ce qui se passe dans l'espace qu'on a considéré comme une aire protégée ; sans cela, on ne saura pas si l'on atteint l'objectif. Ensuite, soit on est dans des cas graves et on passe directement à des solutions réglementaires d'interdiction de cantonnement des activités, soit on est dans des problèmes de gestion plus intégrée où, simplement, par le contrat, la charte, on va réussir à atteindre les objectifs et à concilier, éventuellement, d'autres objectifs.

Cette carte représente la stratégie de création d'aires marines protégées pour la métropole. En gros, la conclusion des trois cartes précédentes était de déterminer ce que l'on fait et où.

Je vous ai donné une définition générique de l'aire marine protégée : espace délimité en mer, sur lequel on a un objectif de protection de la nature à long terme et pour lequel on met en place un dispositif de gouvernance et des actions.

A un bout de la chaîne, vous pouvez, comme dans le cas de Natura 2000, considérer que l'entrée principale, c'est l'information scientifique sur une liste d'espèces et d'habitats qu'on a considérés et inscrits de façon réglementaire comme étant d'intérêt européen ; on cherche à savoir où ils sont, à identifier les secteurs dans lesquels il serait important de désigner des sites Natura 2000. Une fois les sites désignés, on va passer à la gestion, on va avoir un comité de pilotage, on va considérer le problème sur la zone ; peut-être n'y en a-t-il pas et on ne fera alors qu'un suivi ; peut-être y en a-t-il de très graves et, dans ce cas, on va jusqu'aux dispositions réglementaires ; dans pratiquement tous les cas, on sera entre les deux. L'objectif de protection est quasiment exclusif ; je vais tenir compte des activités humaines, chercher à les préserver, mais par rapport à l'objectif de protection.

A l'autre bout de la chaîne, le parc naturel marin. On avait tendance, jusqu'à maintenant, à vouloir appliquer en mer des outils créés pour la terre, pour lesquels tout le corpus technico-administratif a été développé à terre, d'où certains problèmes quand on veut faire des parcs nationaux, des réserves naturelles ou des arrêtés de protection de biotope. Fort de ce constat, l'Etat a créé un nouvel outil, le parc naturel marin, qui considère que sur l'espace que l'on envisage de classer en aire protégée, on peut à la fois avoir des objectifs de protection et des objectifs de développement économique. L'intégration n'est alors pas faite après avoir posé les objectifs, mais dès le niveau des objectifs.

Au vu des cartes d'enjeux, il est apparu que des spots ressortaient (la côte Vermeil, Arcachon, les Pertuis charentais, les trois estuaires de la plaine picarde) sur lesquels on pouvait tout de suite se poser la question de l'intérêt de faire un parc naturel marin. Les personnels de l'Agence des Aires Marines Protégées se sont rendus sur place pour poser les questions. A la suite de ces questions, l'Etat prend la décision de mettre à l'étude ou pas un parc marin ; il l'a fait sur les trois estuaires de la plaine picarde, sur l'estuaire de la Gironde et les Pertuis charentais, sur la côte Vermeil et on est dans ce processus d'information et de consultation au niveau d'Arcachon.

En revanche, il existe des ensembles régionaux dans lesquels mes cartes précédentes rendent vaines toutes conclusions quant à des endroits où faire ce genre d'activité : Bretagne Sud, golfe normano-breton, Corse, où il existe une telle intrication des enjeux des trois points de vue écosystème, patrimoine naturel et activités qu'il paraît complètement impossible, de cette vision parisienne, de dire à quel endroit instruire tel ou tel projet. On est alors dans un processus de faire le même exercice à une échelle régionale : on rassemble l'information, on essaye de la représenter.

On a beaucoup travaillé depuis le début de l'année sur les aspects techniques, on a commencé à contacter en bilatérale les différents acteurs et cet automne, nous commencerons des réunions plus multilatérales et au grand jour qui vont permettre d'avoir les discussions que nous avons eues au niveau national et d'aboutir à l'équivalent de cette carte avec les endroits où l'on a des intérêts et où l'on envisage d'instruire des projets d'aire marine protégée.

Je suis à la limite de mon propos qui est guidé par la protection de la nature, les aires marines protégées. Il me manque dans mes cartes les zones intéressantes ou stratégiques d'un point de vue national pour l'extraction de granulats, l'exploitation d'hydrocarbures, le tourisme. Je ne sais pas où sont les enjeux nationaux tels qu'ils seraient mis sur une carte si j'avais une approche tourisme, par exemple. J'ai essayé d'en tenir compte en arrivant jusque là, mais la limite de mon exercice est que je ne suis pas capable de relativiser les enjeux des autres secteurs d'activité si je considère que le mien, la protection de la nature, en est un.

Je m'arrêterai là, car il ne m'appartient pas de répondre.

### **Catherine BERSANI**

Les échelles de ces cartes sont petites par rapport au domaine maritime de la France, mais très grandes pour les acteurs et partenaires.

Je souhaiterais que deux élus, Philippe BOENNEC et Jean-Yves de CHAISEMARTIN, nous disent comment ils reçoivent cela au premier degré.

### **Philippe BOENNEC, Député-maire de Pornic : les périmètres des zones Natura 2000 en mer**

Nos populations se demandent pourquoi on vient encore les ennuyer avec cela et nos élus se demandent à quoi cela sert.

M. le Préfet, qui est un habile représentant de l'Etat, a abordé son propos en posant les questions à la place des élus ; c'est une façon de régler le problème et on voit là toute votre intelligence.

La population et les élus locaux ne sont pas contre cette direction de protéger l'environnement et de trouver ce doux équilibre entre la biodiversité et les activités humaines ; c'est, et l'on s'en félicite, dans l'air du temps.

En tant qu'élus, je me félicite de ce qui se passe au niveau du Grenelle de l'environnement et de l'intégration dans la loi de la partie mer.

Toutefois, il faut regarder les incidences, car sur nos territoires, il nous arrive régulièrement d'avoir des réflexions et des analyses au niveau des élus, puisque nous avons des responsabilités très importantes et, du fait des lois de la décentralisation, le rôle des collectivités locales (communes, communautés de communes, communautés d'agglos urbaines) est de plus en plus important.

La population, à juste titre, se retourne vers les élus qui doivent répondre aux questions les deux pieds dans la vase, ce qui n'est pas toujours si simple. En effet, les élus ont, en démocratie, une grosse difficulté : être élu.

Parler au nom de tous les élus serait prétentieux, mais je souhaitais faire part de quelques réflexions sur la région des Pays de la Loire, que je connais davantage.

Nous avons compris que Natura 2000 aurait des influences sur le port autonome, source d'économie importante :

- Où va-t-on mettre la zone d'attente des bateaux qui est située à proximité de Natura 2000 ?
- Où vont-ils mettre leurs produits de dragage ?
- Comment faire pour que ce port autonome fonctionne ? En effet, il représente des milliers d'emplois.

Il s'agit d'appliquer des directives européennes, mais cela concerne les oiseaux et les habitats. Chez nous, en règle générale, nous n'avons pas de problème concernant les oiseaux ; en revanche, les habitats nous inquiètent davantage. Nous nous posons des questions sur la pêche, notamment sur la petite pêche qui est vraiment concernée par les zones Natura 2000 (chaluts de fond, pêche des casiers). Par ailleurs, se pose la problématique de dragage des ports ; dans la baie de Bourgneuf, nous draguons tellement profond qu'un bouchon vaseux énorme arrive sur nos côtes. Nous allons faire le point de tous ces dragages et produits de dragage concernés dans Natura 2000. Je ne reviendrai pas, dans la zone où j'ai des fonctions électives, sur la conchyliculture et l'ostréiculture. On est là dans le domaine maritime, avec de grosses influences sur les activités terriennes ; où est la limite ?

Dans la baie de Bourgneuf, nous étions parties prenantes sur Natura 2000 en mer. Au niveau des services de l'Etat, cela a très mal démarré, mais cela s'est très bien terminé et j'y reviendrai dans ma conclusion, car je pense qu'au niveau de la gouvernance, il faut aussi hiérarchiser les choses, car nous avons tous nos responsabilités.

Les inquiétudes des maires concernent la pêche de loisirs, la pêche à pied. Autour de Pornic, j'ai une association sur la pêche à pied qui regroupe 1 000 adhérents ; lorsque je suis seul à leur réunion d'assemblée générale, ce n'est pas simple ; je dois leur apporter des solutions concrètes et leur expliquer qu'ils ne doivent pas faire n'importe quoi.

Nos inquiétudes portent notamment sur :

- un calendrier trop serré par l'Etat ; comment voulez-vous qu'on essaye de faire adhérer nos populations et nos élus, avec des équipes qui partaient et de nouveaux élus, sur une



problématique pas si simple à appréhender pour quelqu'un qui vient d'arriver, qui n'est pas un initié ? Il faut être initié pour appréhender toutes ces problématiques ;

- une cartographie imprécise ;
- l'absence d'informations sur les conditions de détermination des périmètres. Nous ne sommes pas qu'élus, nous avons des formations scientifiques et avons rapidement compris que ce que l'on nous présentait n'était pas une étude scientifique mais une compilation d'éléments scientifiques, ce qui n'a rien à voir. Par ailleurs, on nous disait qu'avant juillet, nous devions faire une contre-étude si nous voulions contester. Faire une contre-étude en l'espace de 15 jours sur ce domaine était difficile, ce qui n'a pas mis une bonne ambiance dans nos territoires.

Les élus ont des responsabilités qui ne sont pas qu'environnementales ; ils ont à prendre en charge une population au niveau socioéconomique. On retrouve donc les pêcheurs à terre, avec les équipements à terre et leurs problématiques sociales quand la pêche ne va pas bien.

J'avais donc demandé, et c'est là que nous avons réglé un peu les problèmes sur Natura 2000 à terre, que l'animation du comité de pilotage pour mettre en place ce Document d'Objectifs soit assurée par les élus.

### **Jean-Yves de CHAISEMARTIN, Maire de Paimpol**

Je ne reviendrai pas sur la méthode, car effectivement, il y a eu un problème : vous êtes jeune élu, vous débarquez, on vous met un document sous les yeux et l'on vous dit que vous avez 15 jours pour donner des arguments scientifiques opposables si vous voulez voter contre.

Jeune idéaliste, j'ai refusé de prendre part au vote, parce que nous ne pouvions pas, en l'état, nous prononcer correctement, alors que dans l'intention, il n'y a pas de raison de s'opposer à cette préservation du littoral, en particulier pour des acteurs économiques dont je fais partie, puisque j'ai monté une entreprise de culture d'algues et suis de ceux qui veulent exploiter sur cet écosystème et s'appuyer sur ces ressources. On ne peut pas imaginer avoir un développement économique durable viable à long terme sans la préservation de ces ressources et de cet écosystème.

Les acteurs économiques doivent donc être considérés comme étant les premiers intéressés de cette protection du littoral. Après, se pose la question de leur implication.

Cette méthode aurait pu venir directement de la transcription de cette directive européenne ; il n'était pas nécessaire de dire : « *vous votez la délimitation en conseil municipal et n'avez pas le droit de vous opposer et ensuite, on discutera* », car cela revient à prendre le problème à l'envers.

Je me demande encore aujourd'hui comment ces activités traditionnelles, mais aussi les activités d'innovation, pourront s'inclure dans ce schéma et cette préservation du littoral, de son patrimoine et de son écosystème.

Par ailleurs, les ports de la côte nord-bretonne connaissent un envasement extrêmement important. Les montants vont de plusieurs dizaines de milliers d'euros à plusieurs centaines de milliers d'euros par an et aujourd'hui, on ne sait pas quoi faire de ces vases.

Quel timing va être respecté ? Quand vont être menées ces discussions ? Avec qui et de quelle façon ? Nous attendons ces réponses de toute urgence au niveau des collectivités locales, la pire étant : qui va payer ? Monsieur le Député, je me tourne vers vous, en tant qu'élus local vers un élu national, pour vous dire que l'on peut tout envisager, mais il faut que l'Etat mette les moyens à hauteur de ses ambitions. Ce n'est pas, compte tenu de l'état des finances locales aujourd'hui, aux collectivités locales d'assumer des surcoûts éventuels qui peuvent être considérables, car elles ne pourront pas.

**Pierre-Georges DACHICOURT, Président du Comité National des Pêches : la concertation avec les pêcheurs du parc marin d'Iroise**

Vous êtes des élus, des responsables, des scientifiques, et avez vécu, tout comme moi, ces événements des derniers six mois, la colère de ces pêcheurs pour X raisons, ce manque de partage d'analyse parfois du monde scientifique, un monde d'incompréhension pour les gens terre-à-terre.

Les pêcheurs, lorsqu'ils sont en mer, sont heureux. Personnellement, je préfère les voir en mer et vous, en tant que maires du littoral, êtes tranquilles lorsqu'ils sont en mer.

Nous sommes, bien entendu, partants pour la préservation des écosystèmes. En effet, deux personnes ont besoin d'une mer très propre et d'un écosystème nickel : le poisson et le pêcheur ; le poisson a un intérêt économique pour le pêcheur et le pêcheur a un intérêt économique pour faire vivre tout le monde qu'il satellise autour de lui à terre. C'est une donnée fondamentale.

Une barrière s'est creusée, que l'on essaye de combler sur le monde scientifique. Je ne suis pas un scientifique ; j'ai le bonheur d'être un Bac-5 et d'avoir embarqué à 13,5 ans. Beaucoup d'entre vous ont vécu cette période où l'on ne cherchait pas à comprendre, on sortait de l'école, soit on était sur le tracteur du grand-père, soit on était sur le bateau du père.

J'ai connu des évolutions géniales dans ce métier et je pense que les gens et tous nos jeunes dans les ports, dans ceux qui ont des responsabilités portuaires au niveau des maires, des députés, ont encore un bel avenir devant eux ; ils doivent simplement intégrer le fait de dire : *« Je ne vivrai pas comme mon père ou mon grand-père. Il existe de nouvelles règles, je dois m'y contraindre, essayer de préserver un espace, je me dois de préserver une ressource qui est simplement allouée chaque année sur des avis scientifiques mixés génialement dont on dit, à la fin, que ce sont les politiques qui assument, que s'il n'y a pas de quota, ce n'est ni la faute des scientifiques, ni la faute de la commission, mais la faute du ministre qui, en fin d'année, n'a pas été bon. »* Il ne faut pas que cela se résume à cela, car derrière, le long du littoral, il y a une véritable économie que vous êtes obligés de tenir, parce que vous avez des obligations en tant que maires.

Je prendrai deux exemples : La Turballe et Saint-Gilles ; c'est tout de même un anéantissement total d'une vie économique et d'un patrimoine de ce secteur. Quelques-uns vont disparaître parce qu'ils y étaient venus de manière totalement opportuniste et n'ont pas de viabilité économique, mais il y a de véritables marins, des gens issus de ce milieu, qui savent que la mer les a toujours nourris et les nourrira toujours, peut-être pas de la même manière, mais en les préservant.

Le partage des scientifiques et de la constatation des pêcheurs est très important pour que vous, élus du littoral, n'ayez pas à les subir, à les voir brûler des pneus, même si cela arrange les garagistes de déstocker les pneus et que cela permet de déstocker toute la pyrotechnique de nos fusées de détresse...

Il est très important d'avoir un littoral propre, car les 500 premiers mètres de la côte représentent un espace de vie génial ; c'est là que la vie commence pour le poisson. Il ne faut pas en faire un sanctuaire, mais il faut le protéger, y intégrer le pêcheur qui doit, au quotidien, y vivre et comprendre que son avenir dépend de cette préservation.

10 ans en arrière, je n'aurais jamais pu vous dire que les pêcheurs étaient capables de prendre un virage comme ils sont en train de le prendre sur la responsabilisation de leurs actes en mer.

Les aires marines protégées sont un superbe outil. Il ne faut ne pas les considérer comme un sanctuaire, car sanctuariser les choses pose d'autres problèmes. Il faut apprendre à vivre avec, préserver tous ces milieux ; c'est de là que nos jeunes pêcheurs vont tirer un maximum de leur richesse, tant intellectuelle que financière.

Si l'on traverse une crise, c'est peut-être parce qu'on n'a pas su comprendre certains messages 15 ans en arrière ; maintenant, il faut les comprendre. Ce n'est pas facile à faire passer, car la grogne est toujours là, mais tous les élus que vous êtes, ainsi que les responsables au niveau de l'Etat, trouveront dans le Comité National des Pêches un partenaire sans faille.

### **Lionel LACROIX, Directeur régional de Dalkia : les énergies renouvelables, thermique et solaire**

Dalkia est un des quatre métiers de Veolia Environnement consistant dans la gestion de toutes les installations de production d'énergie, énergies de base que l'on a connues ces dernières décennies et énergies renouvelables.

J'évoquerai très rapidement les pompes à chaleur sur eau de mer, une utilisation possible de l'énergie maritime. Le principe est simple et très ancien, puisque le système thermodynamique est maîtrisé depuis de nombreuses décennies. En revanche, il n'est pas forcément développé à grande échelle. Il s'agit d'utiliser l'eau de mer en tant que source froide et chaude pour faire du chauffage l'hiver (30 %) et de la réfrigération l'été (70 %).

Il existe deux grands systèmes : une boucle de transfert faisant entre 21 et 25 degrés dans laquelle on va puiser l'énergie ou une production centralisée qui permet de faire du chaud et du froid.

Nous avons des références très importantes, sur Monaco en particulier. Il existe plus d'une quinzaine d'installations de ce style. Les Monégasques étaient des précurseurs et il faut sans doute s'en inspirer.

Ce système a des avantages environnementaux :

- l'utilisation d'une ressource renouvelable en permanence ;
- une efficacité énergétique très élevée ; le principe d'une pompe à chaleur est de récupérer, par le cycle thermodynamique, de l'énergie avec un coefficient de performance (COP) ; le

COP pour les pompes à chaleur sur eau de mer est de 5 en instantané et de 3 en moyenne annuelle, c'est-à-dire que pour un kilowatt/heure consommé, vous en récupérez trois ;

- une forte réduction des émissions de CO2.

Concernant les précautions ou contraintes, si vous réalisez cela dans vos communes, vous devrez vous situer entre 500 mètres et 1,5 kilomètre du bord de mer, vous aurez une étude d'impact à faire et quelques contraintes d'installation pour le captage en mer, mais nous savons faire tout cela.

Où en sommes-nous de cette technique ?

Le groupe Dalkia Veolia essaye d'être à la pointe, mais d'autres entreprises travaillent sur le sujet et savent le gérer. Nous essayons, en particulier en PACA, de développer d'une façon plus massive l'utilisation des pompes à chaleur sur eau de mer.

En utilisant l'expérience de Monaco, nous sommes en train de réaliser un guide méthodologique où nous travaillons à la fois sur la technique et la biodiversité.

Nous devons être très prudents concernant la biodiversité ; nous ne pourrions pas en mettre autant que nous le souhaiterions, ne pourrions pas en mettre partout. Durant tout l'été, des plongeurs ont pris des mesures. D'ici la fin de l'année, nous aurons un guide méthodologique que nous utiliserons au sein du groupe et mettrons à la disposition des élus qui le souhaiteront pour essayer de développer les pompes à chaleur sur eau de mer, mais d'une manière raisonnable pour l'environnement et la biodiversité.

Je terminerai en citant un certain nombre d'opérations qui viennent d'être réalisées ou vont l'être en PACA.

La Seyne-sur-Mer a réalisé une opération très importante, près de 5 mégawatts, avec le système de boucle d'eau. Ensuite, des logements ou des immeubles administratifs se raccorderont ; 60 000 mètres carrés seront raccordés sur cette opération.

Sur Marseille, nous avons des opérations très importantes en cours. C'est compliqué, car il faut passer à travers le port autonome, mais c'est en bonne voie. De très belles réalisations se feront dans les mois ou années qui viennent.

Dans une commune proche de Nice - malheureusement, le projet n'a pas encore abouti -, nous avons envisagé, avec ces pompes à chaleur sur eau de mer, pour la partie rejet en mer, de tenter le dessablage d'un port.

**Jean-François RAPIN, Conseiller régional du Nord - Pas-de-Calais et Maire de Merlimont**

Je prendrai la parole très humblement, en tant qu' élu local, membre du Conseil National du Littoral, membre d'un Conseil de rivage, président d'un comité de pilotage Natura 2000 en terre, mais avec une expérience sur la question relativement intéressante.

Je ne reviens pas sur la méthodologie, mais voudrais attirer votre attention sur la façon dont nous allons devoir aborder les choses dans les semaines et mois à venir, car il me semble que cette affaire est très complexe.

Je suis sur une petite commune du littoral du Pas-de-Calais, sur un site prévu comme un parc marin - une mission commence début octobre -, comme un site Natura 2000 et convoité par le Conservatoire du littoral - je faisais partie de ceux qui l'ont décidé - pour une expérimentation de la gestion du domaine public maritime. Voilà un empilement de choses qui nous arrivent en même temps.

Nous, élus qui avons une petite expertise, arrivons à décrypter le message. Néanmoins, quand on s'adresse à ceux qui vont délibérer, entre autres les conseils municipaux, et, dans un second temps, quand on va créer des comités de pilotage avec des gens qui représentent les usagers professionnels, les usagers amateurs et qui n'ont pas forcément l'expertise que nous avons, cela paraît très compliqué. Avant d'engager quoi que ce soit, il sera nécessaire, pour les chefs de mission, de réaliser un grand décryptage de tout cela, afin de faire passer la chose plus facilement.

### **Eric FEUNTEUN, Professeur d'écologie au Muséum d'Histoire Naturelle et Directeur du CRESCO**

La notion d'écosystème arrange les scientifiques. Au fond, ses contours sont relativement flous mais se définissent quand même par des propriétés, c'est-à-dire qu'un écosystème va jouer un rôle, avoir des fonctions (frayère, nourricerie, transformation de l'énergie, épuration, etc.)

L'écosystème, ce sont aussi des gens, des animaux, des plantes. En ce moment, quand on parle de littoral et de mer, on a besoin de réinventer le concept d'écosystème littoral sous le regard de l'anthroposystème que cela représente. C'est un anthroposystème de production, d'échange et d'interface entre la terre et la mer.

En fonction de votre sensibilité, de votre culture, si vous êtes marin ou merien, vous regarderez de la mer vers le littoral et si vous êtes terrien, vous regarderez en sens inverse et ne verrez pas la même chose. Chacun s'invente son littoral suivant sa perception et sa culture.

Le littoral au sens large est une zone de production de biodiversité, car c'est dans une bande très étroite, de quelques kilomètres, entre terre et mer, que l'on va voir un maximum de production biologique avec une très forte biodiversité. Certaines espèces sont d'intérêt économique ou patrimonial, alors que d'autres sont bio-indicatrices et vont nous apprendre quelle est la santé de l'écosystème. La biodiversité accueillie localement va participer, à l'échelle régionale, au maintien d'une biodiversité qui, elle-même, contribue au maintien de la biodiversité à l'échelon national et européen.

Le littoral représente souvent une zone d'étape migratoire pour les oiseaux, une zone d'alimentation pour les mammifères marins, une zone de nourricerie ou de passage pour les poissons.

Je citerai l'exemple du Mont Saint-Michel et de ses abords qui sont l'enjeu d'un vaste projet d'aménagement. A l'intérieur de cette baie existe une zone de production de biodiversité très

riche, encore peu connue ; plus de 1 000 espèces sont désormais répertoriées et sont l'enjeu d'exploitations diverses pour la consommation humaine ou le tourisme.

L'écosystème, très habituellement, se décline en niveaux de production, c'est-à-dire qu'à la base de tout, on a la production primaire, les plantes, que ces plantes sont ensuite mangées par la faune sauvage, très abondante en baie, mais aussi par les moules, les huîtres et les moutons qui paissent dans les herbues. Au niveau supérieur, on aura la faune sauvage avec les oiseaux d'eau - 54 000 lignicoles, 12 000 oies et canards -, 100 espèces de poissons. Au même niveau d'exploitation, en face, on a la conchyliculture et les fermiers qui gèrent les moutons. Au niveau au-dessus encore, on a la pêche qui exploite les poissons, les phoques et les chasseurs.

Tout cet écosystème est fondé sur la production primaire. Au final, on exploite cette production primaire, c'est-à-dire la capacité d'un système à produire de la matière végétale.

Pour comprendre un écosystème, il faut comprendre quels services il va nous rendre et comment il interagit avec les écosystèmes voisins. Cela signifie qu'en tant qu'élus, on doit replacer l'action que l'on a quand on veut protéger l'environnement dans le cadre d'un réseau beaucoup plus large.

Le littoral est dynamique. Toujours en baie du Mont Saint-Michel, à l'occasion d'une tempête, une partie du sable et de la vase qui couvraient, sur plusieurs dizaines de centimètres, la côte a été évacuée et on a pu découvrir l'ancien littoral, avec des empreintes quasiment fossilisées d'aurochs ; cela signifie que le littoral bouge, que le littoral et les écosystèmes sont des ensembles dynamiques.

Pour faire face à ce côté dynamique, comme on n'aime pas que les contours d'une commune changent, les élus du littoral ont un certain nombre de projets. Or, ces projets doivent nécessairement être placés à l'échelle de l'écosystème. On ne peut pas sortir le projet local de la réflexion globale.

Le littoral, en réalité, englobe tout le bassin versant, puisque ce dernier envoie ses eaux vers le littoral et que des espèces de la mer y remontent, notamment les poissons ou oiseaux qui se nourrissent en baie et se reposent dans l'arrière-pays.

L'enjeu, aujourd'hui, pour le scientifique est d'essayer de définir quels sont ces territoires et à quelles échelles il faut gérer, enjeu de taille. Or, il se trouve que les perceptions actuelles ne tiennent pas compte de cette réalité.

On est en train d'inventer la notion de bassin versant maritime, qui fait face à celle de bassin versant côtier ; tout cela interagit également au niveau marin.

Sur cette carte, il y a deux Régions, deux Départements, deux Agences de l'eau, une trentaine de communes et tout cela interagit. Comment faire dans ce fatras ? Cela a été un motif de réflexion du Grenelle de l'environnement que d'essayer d'emboîter les échelles.

**Christophe LE VISAGE, Secrétariat général de la Mer**

On vous a présenté un paysage à la fois fascinant et effrayant, un tas d'acteurs, d'enjeux, les uns qui mangent les autres, des ressources nouvelles que de nouveaux acteurs viennent exploiter ou extraire... Nous sommes tous d'accord, le problème est compliqué.

Comme je suis technocrate, je ne vais pas présenter de solution. En revanche, je peux présenter une méthode et une approche : celle de la GIZC.

Usine à gaz, diront certains, mais le problème est complexe et c'est pourquoi la solution n'est pas simple. La Gestion Intégrée des Zones Côtières est peut-être une solution compliquée, mais le problème est très compliqué : faire cohabiter un tas d'enjeux et d'acteurs sur des territoires mal définis, qui se superposent, et que cela fonctionne.

La gestion intégrée, c'est extrêmement simple. On commence par recenser les enjeux et identifier les acteurs ; on voit qu'il y a des acteurs économiques, sociaux et environnementaux. Un enjeu est une solution à un problème, quelque chose qui est important pour quelqu'un. Il faut identifier ces enjeux en faisant des cartographies ; Olivier LAROUSSINIE a d'ailleurs indiqué qu'elles étaient incomplètes, qu'on commençait à en préciser certaines. Elles font peur. Natura 2000, c'est juste une cartographie de certains enjeux liés à la biodiversité. Quand on commence à faire des cartographies liées aux granulats marins, à l'énergie renouvelable, etc., on a un mille-feuille que vous connaissez tous ; malheureusement, ce mille-feuille, il faut essayer de le gérer.

Après l'inventaire, il faut faire de la prospective, c'est-à-dire partir de tout cela pour examiner ce qui serait possible. Le passé définit-il ce qu'est l'avenir ? L'avenir est-il simplement une situation figée, un arrêt sur image ? On voit bien que tous les problèmes que nous rencontrons viennent du fait que l'avenir n'est pas simplement un arrêt sur image. Soit on subit l'avenir, soit on essaye de l'anticiper. Faire de la prospective, c'est examiner le champ des possibles à partir de tous ces enjeux, des différentes combinaisons possibles, des conflits potentiels.

Tous les acteurs doivent se réunir pour le faire. Si un le fait tout seul, la prospective est simple : « *Je prends toute la place et les autres s'installeront sur ce qui reste* ».

Evidemment, cela n'a de sens que si cette prospective est partagée. C'est un exercice compliqué, parce que le problème est complexe, pas simplement parce qu'on a la volonté de mettre des solutions compliquées là-dessus.

Ensuite, on définit une stratégie. On est tous d'accord, il y a des possibles, l'un est meilleur ou moins mauvais que les autres, un compromis acceptable par la plupart des acteurs ; cette stratégie, on s'y arrête, on la décide ensemble. Cela s'appelle « vision » chez les anglo-saxons ; chez nous, cela ne s'appelle pas encore, mais on espère que cela s'appellera « stratégie nationale », « stratégie régionale » et « stratégie locale ».

Cette stratégie, c'est le contrat sur lequel tous les acteurs se mettent d'accord. Ensuite, il n'y a plus qu'à faire. On rentre alors dans la routine de la gestion. La gestion, ce sont forcément des systèmes, des hommes, des compromis et des gestions sectorielles. Il va falloir que chacun définisse comment son action et ses activités s'articulent avec ceux des autres, comment on protège à la fois le milieu et les activités qui en dépendent.

Il faut surveiller que ces plans de gestion se passent bien, installer des suivis, des surveillances, que ces dernières soient partagées, que chacun sache ce qui se passe, que nous ayons tous la même vision de la réalité, qu'il n'y en ait pas un qui garde les cartes sous son coude et que les autres ne les voient pas, finalement, parce que tout cela n'a pas de sens si l'on se contente de faire cet arrêt sur image, mettre de l'évaluation derrière. Voilà l'objectif que nous poursuivons ; l'avons-nous atteint ?

La gestion intégrée, présentée ainsi, c'est juste une méthode, pas une solution ; pour que cette méthode devienne une solution, il faut que les acteurs s'en saisissent. Les acteurs, ce sont nous tous autour de la table, l'Etat, les collectivités, les acteurs économiques, actuels et futurs, car on a bien vu que sur les énergies marines, les ressources, un nouveau champ s'ouvrait à nous, les citoyens et les scientifiques et experts. Cette spirale complexe, c'est la gestion intégrée, gestion intégrée des zones côtières et gestion intégrée de la mer.

Il n'y a pas de mystère, il n'y a pas de miracle, il y a une méthode et il n'y a plus qu'à l'appliquer.

### **Philippe BOENNEC**

Pour régler les problèmes de la Vendée et de la Loire-Atlantique, nous nous sommes inspirés de cette notion de bassin versant, parce que le bassin versant, c'est l'unité écologique de base, avec ce qui se passe derrière, puisqu'il y a le réceptacle du bassin versant ; cela nous a permis de dépasser les limites territoriales, départementales et communales.

Chez nous, l'amour n'a pas fonctionné ; nous sommes partis d'un mariage d'amour, mais nous allons nous diriger vers un mariage de raison qui sera sans doute plus efficace. Il faut quand même que les élus et les collectivités s'entendent. Or, tout le monde n'étant pas forcément du même bord politique, ce n'est pas toujours si simple.

Quand nous avons voulu mettre en place, dans la baie de Bourgneuf, la GIZC après une longue expérience de SMVM, 20 ans d'expérience de travail en commun - nous n'étions pas des novices dans cette affaire -, les services de l'Etat étaient très théoriques, alors que nous, élus, étions plutôt pratiques.

On s'aperçoit aujourd'hui que cette expérience a été mauvaise, alors que la mise en place du schéma d'aménagement des eaux par bassin versant a été une parfaite réussite. Sous l'autorité des services de l'Etat, les élus étaient animateurs dans le cadre d'une association d'élus et nous avons mis les acteurs autour de la table ; les élus connaissaient bien les acteurs et ont organisé toute cette discussion. Ce schéma d'aménagement et de gestion des eaux a été voté dans notre territoire par la commission locale à l'unanimité.

Nous, élus, sentons bien que nous devons mettre quelque chose en place, car il faut avoir de la prospective quand on fait du développement ; on ne peut pas avoir une politique au jour le jour, il faut des échéances beaucoup plus lointaines, pour nos enfants et petits-enfants.

Nous allons essayer de mettre en place une charte de développement dans notre secteur, mais sur la notion de bassin versant. En effet, il y a une ambiguïté, majorée par la démarche de Natura 2000 en mer : au niveau de l'autorité légale et administrative, il y a une limite évidente, mais cette laisse de mer n'est pas le mur de l'Atlantique, car tout cela est interactif ;



il faut qu'on essaye de trouver les moyens. Pour l'instant, on essaye de mettre en place une charte de développement - je crois qu'on va y arriver - avec tous les acteurs socioéconomiques et on essayera, ensuite, de voir avec les services de l'Etat, comment on peut réintégrer cela dans une gestion intégrée des zones côtières qui paraît l'outil adapté pour avoir un peu d'avenir sur ces différents territoires.

Il y a les écosystèmes, certes, mais derrière, j'attache beaucoup d'importance au côté social et économique ; il y les hommes et leur vie dans tout cela, comment on intègre tout cela, comment on modifie les comportements.

### **Marcellin NADEAU, Conseiller Général de Martinique - Maire du Prêcheur**

Je ne représente pas Serge LETCHIMY, je le remplace simplement. Il a été missionné par son groupe parlementaire sur le Grenelle de l'environnement et insistait sur l'importance de sa mission en disant que l'outre-mer représente 85 % de la biodiversité et du patrimoine naturel français, 90 % de ses espèces endémiques et 97 % de la superficie des eaux maritimes françaises.

En Martinique, à l'extrême Nord, il y a à la fois la forêt la plus importante du point de vue de ses ressources, de sa biodiversité, qui est d'ailleurs considérée comme un *hotspot* au niveau de la biodiversité végétale, et un espace marin intéressant, lieu de passage de baleines, etc.

Nous prenons une mairie, arrivons aux affaires en mars 2008, avec des convictions écologiques bien ancrées ; nous avons d'ailleurs été très fervents supporters d'un projet d'aire marine protégée, projet qui a évolué, puisqu'il était, dans un premier temps, porté par la DIREN, à l'époque des réserves marines nationales. De plus, le national nous faisait peur, car 7 000 kilomètres nous séparent.

Les pêcheurs nous posaient beaucoup de questions et avaient cette double qualité d'être pêcheurs et plongeurs. Il existait un problème de partage de l'espace marin entre des pêcheurs qui étaient mes électeurs, alors que les plongeurs ne l'étaient pas. Dans une vision égoïste, mon choix était très vite fait : les pêcheurs contre les plongeurs et on arrête cette histoire d'aire marine protégée qui était surtout défendue par des plongeurs et notamment des personnes qui avaient travaillé avec le commandant Cousteau.

Comme le disait l'universitaire, l'écologie est la compréhension de l'interdépendance des écosystèmes dans le cadre d'un écosystème global ; on ne peut pas être égoïste quand on prétend avoir des convictions écologistes.

Nous avons trouvé cette idée intéressante, d'autant qu'est intervenu par la suite un texte qui permettait de créer des réserves régionales ; même si la Région est loin du Prêcheur, elle est plus proche que Paris et nous nous approchions donc des lieux de pouvoir, de décision et de concertation.

C'est le premier projet que nous voulons absolument porter avec la complicité du Conseil régional, mais la zone dont je parle, c'est la mer, un littoral qui est d'ailleurs une zone domaniale littorale, et une forêt qui part de la zone littorale et qui va jusqu'à la montagne Pelée ; on passe d'une forêt mésophile à une forêt de montagne, en passant par une forêt hygrophile, c'est dire l'importance en termes de biodiversité.

Le Conservatoire du littoral, entre Prêcheur et Grand-Rivière, avait fait l'acquisition de 789 hectares en 2004. En 2006, les élections approchant, l'ancienne municipalité se réveille et se dit qu'il faut en faire quelque chose et décide de réhabiliter le site, mais surtout du point de vue patrimonial au sens matériel. En effet, cette habitation a donné lieu à de multiples activités depuis 1635 au fil du temps : sucrerie, distillerie, etc. Ce lieu a d'ailleurs vu naître un illustre écrivain, certes moins connu que Césaire : Raphaël Tardon, qui a écrit un roman intéressant sur l'évolution de la montagne Pelée, « *la Caldeira* ». Ce lieu ayant une importance culturelle, il a été décidé de réhabiliter le site.

Le Conservatoire du littoral nous a dit qu'il avait prévu un itinéraire d'interprétation, mais que nous ayons un projet d'animation était la seule condition à laquelle ils nous mettaient le site à disposition.

Or, le projet d'aire marine protégée est le point de départ d'un grand sentier de randonnée pédestre, ce qui n'est pas inintéressant. Dans un projet d'animation, il s'agit de faire le lien entre patrimoine matériel et patrimoine culturel immatériel ; cela pouvait être un espace dédié aux contes, en relation avec la terre et la mer, car parallèlement, un pêcheur/plongeur avait développé une activité de balades contées en mer.

Nous commençons à avoir une certaine cohérence. Reste qu'il y a peu de temps, je reçois une lettre du directeur de l'ONF indiquant : « *Conformément à l'article 135-5 du Code forestier, nous attendons l'avis que vous devez donner dans les trois mois sur un projet de réserve biologique, à la fois sur le périmètre et les activités autorisées dans le cadre de ce périmètre* » ; je suis alors tombé des nues.

Nous avons poussé notre réflexion, d'autant que nous avons fait le choix politique d'être dans un système de démocratie participative, donc rien ne se décide si les citoyens ne sont pas associés, au premier rang desquels les citoyens les plus concernés sur des activités de ce type.

L'idée nous est donc venue d'avoir une relation entre ces trois projets d'aire marine protégée, de réhabilitation du site avec un projet d'animation de l'anse Couleuvre et de réserve biologique de la Montagne Pelée et de la forêt entre Grand-Rivière et Prêcheur.

Il y a donc plusieurs acteurs, plusieurs projets ; nous, mairie, pensons qu'il est aberrant d'avoir plusieurs projets sur un même territoire, car nous ne sommes pas intéressés de faire de notre commune un parc réserve avec les ponts sauvages à visiter, surtout que le concept ne fonctionnera pas, parce que les meilleurs gardiens du temple demeurent les acteurs économiques ; on ne pourra pas avoir une aire marine protégée si le pêcheur ne joue pas le jeu.

De ce fait, se pose le problème du pilotage.

Nous avons, précédemment, évoqué la question de l'expertise. A Grand-Rivière, les pêcheurs ont démontré leur capacité d'expertise sur des problèmes de courantologie ; ils ont eu raison face aux ingénieurs de la DDE.

Il ne s'agira pas, dans cet esprit de gestion intégrée, d'avoir plusieurs pilotages segmentés ; nous voulons aller vers la transversalité du pilotage avec un comité de pilotage regroupant la Région, le Conseil général, l'ONF, la DIREN, les représentants de la mairie, mais aussi les

acteurs et mon collègue de Grand-Rivière avec lequel nous devons absolument envisager d'avoir une gestion commune à travers un contrat.

Les accords de coopération avec la Dominique sont tellement fragiles qu'hier, on m'a appris que deux de mes pêcheurs ont été arrêtés dans les eaux dominicaines et qu'il fallait les sortir de prison ; voilà des réalités de gestion intégrée !

### **Jean-Louis LEONARD, Député Maire de Châtelailon**

Amiral, je voudrais m'adresser à vous et faire trois remarques sur Natura 2000.

Sur la méthode d'abord, vous faites très bien votre travail, mais je constate que nous repartons sur les mêmes errements qu'en 2001 - vous avez comparé Natura 2000 en terre et Natura 2000 en mer - où l'on nous disait : « *Ce n'est pas un problème, vous pourrez continuer comme avant, les agriculteurs pourront continuer leur agriculture, etc.* »

J'étais un fervent partisan de Natura 2000. Je suis élu dans une commune dont 80 % de la surface est Natura 2000 en littoral, avec du marais, je pilote un site Natura 2000 de 15 000 hectares et je pourrais dire qu'on a menti aux gens, même si on l'a fait en toute bonne foi. Il va falloir rétablir un peu la vérité.

Sur la méthode, on est reparti de la même manière. En 2001, nous avions trois mois pour donner notre avis ; là, on a refait la même erreur, on continue à faire peur aux gens et c'est tout à fait regrettable. L'Etat n'a pas joué un rôle correct et pour des soucis de précipitation, on a refait la même erreur.

Ensuite, sur la gouvernance, on a fait des sites Natura 2000 en terre, avec des comités de pilotage présidés par les sous-préfets ; on a fait changer la loi, parce qu'on ne trouvait pas cela adapté, en décidant qu'une fois le DocOb signé, il serait préférable que le pilotage du site soit assuré par un élu. J'ai fait signer un DocOb par l'ensemble des acteurs - mettre la signature de la LPO à côté de celle du Président de la Fédération des chasseurs est un exploit - et aujourd'hui, pas de réunion, pas de suite donnée, le sous-préfet est toujours vaguement président du site et on constate que les choses n'avancent pas.

Les sites en terre étaient assez bien circonscrits, 15 000 hectares, on en connaissait les limites, les acteurs, etc. Là, on nous propose des sites Natura 2000 en mer gigantesques, où l'on va avoir des conflits. En effet, il y aura de réelles différences dans les usages ; quand on pêche la coquille Saint-Jacques dans les pertuis charentais ou au large de la Loire, ce n'est pas tout à fait la même chose ; or, nous avons les mêmes périmètres. On va mettre en place un comité de pilotage avec des gens qui ne se connaissent pas, qui n'ont jamais eu l'occasion de travailler ensemble, dont les usages et les contraintes économiques sont différents, avec des élus qui ont des objectifs souvent différents ; je crois qu'on va vers un échec de pilotage et de gouvernance.

De toute façon, vous l'avez dit, Monsieur le Préfet, l'Etat gardera le pilotage de tout cela ; il faut le dire très clairement aux élus et ne pas les leurrer.

Il y a une telle différence d'expertise, une telle différence de poids dans l'expertise entre des élus et des experts du muséum d'histoire naturelle que, finalement, nous ne pèserons pas. L'Etat doit faire son travail.

M. de CHAISEMARTIN demandait tout à l'heure ce qu'on allait faire de nos vases, comment on allait les évacuer, qui allait payer, etc. Cela va beaucoup plus loin que cela !

Qu'est-ce que Natura 2000 en terre ? On a décidé de signer un DocOb, 27 actions qui vont rentrer dans les contraintes d'agriculture durable. J'ai rédigé la loi sur les territoires ruraux avec Jean-François LEGRAND pour protéger les surfaces aquatiques et l'ensemble des zones humides, pour éviter de mettre du maïs partout. On a dit aux agriculteurs que ces actions allaient les aider, qu'on allait financer des actions des contrats d'agriculture durable niveau 3 et qu'ils y auraient tous accès. Aujourd'hui, bilan : nous avons les moyens d'en financer 30 % et nous nous sommes battus pour les financer.

Il faut être très réaliste. En étant parfaitement conscient de la nécessité de protéger, nous avons le devoir de dire la vérité aux élus, aux pêcheurs, aux agriculteurs, aux ostréiculteurs, aux mytiliculteurs.

Nous ne ferons plus comme avant et quoi qu'il arrive, il faut dire que nous allons raisonner sur un logiciel totalement différent, que nous ne pourrons pas financer ces contraintes, mais que les contraintes resteront. Lorsque nous serons à proximité d'un site Natura 2000, il se passera la même chose qu'en terre ; lorsque les élus auront un projet, ils ne le mèneront plus de la même manière, c'est-à-dire que les études d'impact ne seront plus des études d'impact mais des études d'impact Natura 2000 ; lorsqu'un élu voudra augmenter la capacité d'un équipement ou créer un équipement de plage, il aura des contraintes telles que si nous ne disons pas la vérité, les élus trinqueroient, parce qu'ils seront toujours au contact des acteurs.

Je crois qu'il faut être conscient que les pêcheurs de coquilles Saint-Jacques, agriculteurs, ostréiculteurs, mytiliculteurs ne feront plus comme avant ; ils n'auront plus la capacité de développer des filières ou des lignes de bouchot comme avant. Si nous voulons protéger nos côtes, il faut aussi dire la vérité aux acteurs.

### **Catherine BERSANI**

Il faut que nous avancions dans une dynamique dans laquelle les problèmes ne se posent plus de la même manière. Nous voyons les choses plus largement qu'avant et sommes obligés d'adapter notre manière d'être.

Philippe est de ceux à qui l'on ne raconte pas d'histoire et qui n'hésitent pas à dire ce qui ne va pas ; il est également de ceux, et vous l'êtes certainement également, qui cherchent des solutions pour sortir d'un état immobile ; quand on est dans une situation arrêtée, il faut qu'on en sorte en essayant d'élargir le cadre dans lequel se pose le problème.

Le choix de l'ANEL sur ces journées a été de dire que l'économie n'était ni l'ennemi du patrimoine, ni l'envers d'un décor maintenant périmé ; l'économie peut nous apporter un certain nombre de solutions, pourvu qu'on réussisse à considérer comme un atout quelque chose qui peut nous apparaître, au départ, comme une contrainte.

Jean-Yves de CHAISEMARTIN, très jeune élu, a un projet ; je voudrais qu'il nous dise comment, quand on a un projet à portée économique qui est en plein dans un écosystème, la mer, on fait ; tout n'est pas nécessairement rose, mais il existe des opportunités.

### **Jean-Yves de CHAISEMARTIN : projet d'hydroliennes**

J'espère qu'on va pouvoir se positionner aujourd'hui pour dire que le littoral ne sera pas figé, qu'on ne restera pas bloqué dans une grosse machine que l'on maîtrise mal, mais qu'au contraire, on va pouvoir développer un certain nombre de projets.

La Bretagne est avant-gardiste. Sur la charte des espaces côtiers, elle a pris les devants. Nous voterons bientôt cette charte en conseil municipal pour montrer que nous sommes vraiment dans cette perspective de défendre la compatibilité entre un développement du littoral, sa préservation et sa valorisation.

Paimpol a la caractéristique bien particulière d'avoir un port en centre-ville, avec un projet d'extension du bassin portuaire. Nous avons donc commencé par une étude d'impact Natura 2000 sur la fauvette paludicole, votée en conseil municipal ; on va suivre cette démarche et anticiper pour ne pas subir en faisant des relevés, comptant les œufs, voyant comment cela fonctionne.

Le projet d'hydroliennes émane d'EDF et vient d'une initiative industrielle qui cherche à développer - c'est une première en Europe - non plus des prototypes, non plus des tests sur des prototypes, mais une véritable ferme de production d'énergie marine sur le phénomène des marées.

Sur Paimpol, il y a une amplitude de 12 mètres en eaux vives, c'est-à-dire qu'on a 12 mètres de marnage. J'ai envie un certain nombre d'infrastructures portuaires qui n'ont pas à s'encombrer de ce type de phénomène autour de la Méditerranée ; cela nous demande des investissements beaucoup plus lourds, avec des impacts sur l'environnement beaucoup plus lourds.

Pour les énergies renouvelables, on va parler beaucoup d'éoliennes, des éoliennes à terre, mais aussi des éoliennes off-shore. Ces très grosses machines, dont les hélices peuvent faire 45 ou 50 mètres, demandent donc un ancrage au sol très lourd ; pour stabiliser une éolienne de 45 mètres de haut au-dessus du niveau de la mer, il faut une infrastructure très lourde.

Or, pour la même production d'électricité, pour une éolienne de 45 mètres, vous avez une hydrolienne de 15 mètres. En effet, l'eau est beaucoup plus dense et plus forte, donc beaucoup plus porteuse d'énergie que l'air.

Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas faire d'éolienne off-shore, mais qu'aujourd'hui, les hydroliennes doivent être prises en considération avec tout le sérieux qu'elles méritent ; l'exploitation de l'énergie marine est une très forte potentialité de production d'énergie renouvelable.

La France et la Grande-Bretagne, à elles deux, représentent 80 % du potentiel de production d'énergie hydrolienne en Europe, ce qui est loin d'être négligeable.

Nous avons, en Bretagne, une vraie dépendance énergétique. Aujourd'hui, l'énergie vient d'une centrale nucléaire à Flamanville, ce qui signifie qu'elle parcourt plusieurs centaines de kilomètres par des réseaux. L'avantage est de parler d'une production d'énergie en cycle court, c'est-à-dire à proximité des lieux de consommation.

Le projet concret existant aujourd'hui d'EDF, qui a été validé, consiste à installer entre trois et cinq machines, c'est-à-dire une production qui pourrait aller jusqu'à 20 mégawatts, ce qui représente, de façon très grossière, 20 000 foyers.

Cette production n'a aucun impact sur l'environnement ; on ne la voit pas puisqu'elle est sous l'eau, se situe à 15 kilomètres de la côte, sur une zone de réserve de pêche, ce qui ne pose pas de problème de compatibilité avec l'activité de pêche.

Au-delà, c'est aussi une opportunité pilotée par la Région Bretagne dans un plan énergie ; pour faire vivre cette ferme hydrolienne, on va passer un câble de 15 kilomètres qui reliera le continent au site de production. Pourquoi réserver ce câble à un seul projet de production ? Pourquoi le réserver strictement au projet d'EDF ?

L'ambition que l'on a aujourd'hui, que l'on développe et que je voulais vous présenter consiste à s'appuyer sur cette initiative industrielle pour mobiliser des acteurs techniques : l'ADEME, le Pôle Mer Bretagne, l'Ecole Centrale de Nantes, pour que ce soit l'opportunité d'un développement de territoire.

Paimpol a des arguments à faire valoir. Les élus sont mobilisés à tous les échelons, du Conseil régional aux communes, en passant par toutes les couches administratives, pour que ce projet soit une véritable opportunité.

Le plan énergie renouvelable de l'Etat sera acté en Conseil des ministres dans les semaines qui viennent et ce volet sur les énergies marines n'est pas mis en exergue ; on ne le considère pas comme une vraie potentialité de production d'énergie.

Si chacun pouvait prendre conscience aujourd'hui que sur de tels projets, on a l'occasion et l'opportunité d'avancer... C'est un bon exemple qui démontre cette compatibilité entre une vraie préoccupation environnementale et une préservation du littoral et, en même temps, une vraie opportunité d'activité et de développement pour un territoire.

Une forêt commence toujours par un arbre ; celui-là est peut-être un peu fébrile et jeune, à l'image de ses élus, mais loin de Brest, de Nantes ou des grands centres de décisions où l'on a l'intention de faire de grands bâtiments sur les énergies marines, ce projet a le mérite d'exister, est plein de potentiel et en local, on y croit !

### **Catherine BERSANI**

On a là un vrai sujet sur la gouvernance et sur l'articulation de toutes ces opportunités de transformer la richesse que nous avons, le patrimoine naturel, culturel, en opportunité d'action économique.

Nous avons, par ailleurs, un problème d'échelle. Nous sommes en France, sur les bords de mer, et en Europe. Il vient d'y avoir un événement important : la directive pour la stratégie

marine. Dans le comité opérationnel du Grenelle, nous avons été soucieux de voir comment le problème pouvait se poser et comment on pouvait le traiter.

Je vais demander à Yves HENOCQUE d'être notre porte-parole sur le sujet.

### **Yves HENOCQUE, Ifremer**

Avant d'aborder l'Europe, je souhaite revenir sur la remarque qui vient d'être faite : « *Nous ne ferons plus comme avant* » ; elle concernait Natura 2000, mais nous ne ferons plus comme avant de manière globale.

Je remercie profondément l'ANEL de créer l'événement, y compris jusqu'au niveau européen. Ici, on a des partenaires en présence qui font fonctionner cette mer et ce littoral :

- des représentants de l'Etat, Etat qui s'ouvre de plus en plus vers la gouvernance, avec tout ce que cela comprend, avec cette participation du secteur privé et de la société civile ;
- des élus du littoral qui regardent de plus en plus vers la mer. En effet, des changements de regard sont en train de s'opérer ; les élus découvrent plus qu'avant, notamment par rapport à un certain nombre d'outils qui se mettent en place, qu'il y a une potentialité extraordinaire à leurs pieds, pas simplement sur cette interface terre/mer, mais au-delà. On voit poindre le débat entre Etat propriétaire et gestionnaire de la mer et collectivités locales qui demandent de plus en plus à intervenir et à avoir leur mot à dire. On commence par Natura 2000, mais on parlera de plus en plus d'autres sujets et on le voit, par exemple, pour les éoliennes et hydroliennes en mer ;
- les scientifiques qui acceptent aujourd'hui l'incertitude ; on n'est plus dans les certitudes scientifiques où l'on va vous servir sur un plateau des vérités, on approche les écosystèmes, cela devient plus compliqué et on est moins sûr de soi ;
- les professionnels qui réalisent de plus en plus qu'ils ne sont pas simplement pêcheurs, mais également gestionnaires de la mer et qu'ils ont peut-être une responsabilité particulière en tant que gestionnaires de la mer. En effet, ils ne s'intéressent plus simplement à la pêche, mais au projet de développement pour l'énergie éolienne parce qu'on parle des mêmes territoires.

On arrive petit à petit à cette idée de planification stratégique en mer. On connaît la planification du territoire à terre, mais de plus en plus, vous, élus du littoral, allez être amenés, avec l'Etat, à parler de cette planification stratégique en mer par rapport aux activités qui vont se développer de plus en plus sur ce territoire pour en utiliser le potentiel.

En fait, à travers ces observations, on aboutit à quelque chose de fondamental. Il était demandé tout à l'heure une sorte de définition de la gestion intégrée des zones côtières. Ma définition tient en deux mots : des changements profonds de comportement. En effet, on n'aurait pas tenu ce genre d'assemblée il y a même cinq ans. Aujourd'hui, si l'on arrive à parler de cette manière, même avec tous les problèmes qu'il y a, c'est véritablement parce que je pense que chez les uns et les autres, les principaux partenaires de la côte et de la mer, il y a ce changement profond de comportement qui est à la base de nouvelles formes de gouvernance.

Cette gestion ne se décrète pas. On passe d'une culture de la certitude, avec les scientifiques aux premières loges, à une culture beaucoup plus d'apprentissage. Il s'agit, ensemble, de faire l'apprentissage de l'intégration des connaissances, de l'intégration du développement économique dans une nouvelle forme de gouvernance.

Un cadre fantastique nous est offert, ce qui n'est pas toujours le cas ; on a beaucoup de contraintes sur le plan européen, mais également de grosses opportunités. Pour la mer et le littoral, nous en avons une très importante : la mise en place de la politique du livre bleu sur la politique maritime intégrée et de son pilier environnemental qu'est la directive pour la stratégie pour le milieu marin.

Or, cette stratégie parle d'écorégion marine ; on inverse le regard, on ne regarde plus la mer de la terre mais la terre de la mer. Soudain, vous allez vous rendre compte que chaque commune, Département, Région appartient à ces écorégions marines. Cela va changer énormément les négociations par rapport à l'utilisation de ces écorégions marines.

Au niveau du comité opérationnel, nous avons essayé d'anticiper la mise en place de cette directive en étudiant ce que nous allions faire au niveau national, métropole et outre-mer. L'outre-mer a ses spécificités, mais par rapport à ces territoires maritimes, il nous faut pouvoir réfléchir sur l'ensemble des trois océans et pas simplement autour de la métropole.

Ce que nous avons proposé me semble essentiel dans la mise en place d'une stratégie nationale adaptable aux situations en outre-mer et de sa déclinaison ensuite par façade. C'est là que l'on va toucher du doigt ce partenariat obligé entre l'Etat et les collectivités territoriales, parce qu'il va falloir décliner cette stratégie nationale dans les deux sens. Il va falloir remonter cette information et ces désirs de planification par rapport au développement économique du littoral et aboutir à des plans stratégiques de façade ou par rapport à ces écorégions marines. Vous voyez bien le réseau de partenariat qui va devoir se mettre en place.

Je remercie vraiment l'ANEL, car je crois que l'événement a été créé aujourd'hui et va certainement continuer.

**Agnès VINCE, Adjointe de Mme JIGUET, Direction de l'Eau, Biodiversité - MEEDDAT**

Je tenais aujourd'hui, au nom de la Direction générale, à vous dire à quel point on s'engage pleinement dans la continuité des lignes dessinées dans le cadre des débats du Grenelle, en particulier au sein du Comité opérationnel « *gestion intégrée de la mer et du littoral* » présidé, à la demande du ministre d'Etat, par Jérôme BIGNON. L'Etat a voulu prendre rang et s'organiser pour y répondre à vos côtés.

Je voudrais souligner deux axes : l'importance pour l'Etat de construire une parole plus cohérente que par le passé et le dépassement des visions sectorielles qui sont aussi les nôtres, malheureusement, et que l'on tente de faire aller vers une gestion intégrée au sein de l'Etat, de telle sorte que nous puissions amener une vision cohérente.

La création du MEEDDAT émane de la fusion entre la dimension aménagement, la dimension énergie et la dimension environnementale. Cette création a quelques mois, mais nous sommes toujours dans une petite révolution culturelle qui nous oblige, tous les jours, à considérer que



cette fusion des différents ministères est un atout. Ces atouts ne sont pas toujours faciles à voir au quotidien, mais nous nous y attelons.

L'engagement de l'Etat se mesure également à travers les projets de loi proposés.

Par ailleurs, les services déconcentrés seront amenés à travailler de plus en plus, certains par voie de fusion, d'autres par voie de collaboration plus serrée, à avoir cette vision cohérente.

Le ministre a souhaité organiser une Direction générale par la fusion de trois Directions : la Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat, du logement et de la construction, la Direction de la nature et des paysages et la Direction de l'eau. Il s'agit, par une nouvelle Direction générale créée en juillet dernier avec un certain nombre de volontés explicites, de véritablement insérer au sein de cette Direction un grand nombre de politiques publiques qui s'appliquent sur les territoires, dont les élus sont, pour certaines, compétents, alors que d'autres sont sous la compétence de l'Etat.

Au sein de cette Direction générale, le Ministre a souhaité créer une sous-direction littoral et milieu marin. Il s'agit de la seule sous-direction créée de façon explicite ; en ces temps de grande rigueur pour l'organisation des services de l'Etat, la création d'une Direction in extenso est un événement que l'on peut souligner et que j'aimerais indiquer ici comme un atout, un acquis, afin de montrer notre volonté et notre engagement sur les thématiques mer et littoral.

La création de cette Direction, c'est d'abord le regroupement d'un certain nombre d'équipes qui existaient déjà : une équipe de la Direction de l'eau très tournée vers la connaissance des écosystèmes, des milieux marins, sa protection, une équipe de la Direction des transports compétente sur le domaine public maritime naturel qui a en charge la gestion et tout ce qui concerne le suivi du sentier du littoral et une équipe créée de toutes pièces, bébé du Grenelle et de votre comité opérationnel, le Bureau de la gestion intégrée et de la planification stratégique de la mer et du littoral.

Cette sous-direction a pour vocation d'être transversale ; la transversalité au sein des services de l'Etat n'est pas toujours chose facile. Nous nous appuyons donc beaucoup sur vous, nous nous appuyons beaucoup sur les collaborations avec le Secrétariat général de la mer qui est notre référent et nous ne ménagerons pas notre peine pour véritablement faire reconnaître, au sein de cette Direction d'abord, mais également, plus largement, au sein du ministère, avec nos collègues de la Direction des affaires maritimes, du ministère de l'Agriculture, du ministère de la Culture, ce qui vous préoccupe et pour lequel vous êtes en première ligne : la valorisation, la préservation et un développement équilibré du littoral et de la mer.

**Jérôme BIGNON, Député de la Somme, Président de l'Agence des Aires marines protégées, Président du Conservatoire du Littoral, Président du Comité opérationnel de suivi du Grenelle de l'environnement**

Je tenterai d'être bref, même si les sujets qui restent à traiter sont importants, puisque, finalement, on a abordé beaucoup de questions et qu'on a commencé à esquisser, à travers un certain nombre d'interventions, des solutions. Les travaux du COMOP ont consisté, pour le législateur qui s'emparera du sujet à partir de la semaine prochaine et pendant quelques mois,

à tracer des pistes qui puissent permettre au gouvernement de proposer un texte qui esquisse des solutions.

J'ai retenu trois reproches ou constats qui me paraissent fondamentaux, sur lesquels je souhaiterais revenir :

- l'absence d'approche stratégique ; on a l'impression que la politique nationale est la juxtaposition soit d'appels à projets, soit de coûts partis que l'on gère comme on peut ;
- l'absence de gouvernance ou une gouvernance inappropriée ;
- l'insuffisante prise en compte de la dimension écosystémique des problèmes, s'agissant d'enjeux aussi forts sur le littoral et sur la mer, surtout si nous avons maintenant cette vision intégrée de lieux extrêmement fragiles faisant l'objet d'une pression considérable.

Si nous cumulons ces trois reproches, il faut que nous trouvions des solutions à la hauteur des reproches. Toutefois, je sais qu'un certain nombre d'entre vous voudraient stigmatiser, montrer ou illustrer ces points.

Je laisse la parole à Gil BERNARDI et vous indiquerai ensuite, à partir des travaux du COMOP, si le Parlement suivait le gouvernement qui a suivi très largement ces travaux, comment on peut imaginer que dans les années qui viennent, nous allons pouvoir travailler ensemble sur ces sujets difficiles.

### **Gil BERNARDI**

En préambule, je souhaitais vous dire, Monsieur le Préfet, qu'il n'est pas question pour moi de remettre en cause l'infinie sagesse des Grecs anciens, ni la vôtre d'ailleurs. J'apprécie ce monde, mais j'ai peur que nous n'y perdions un peu notre latin, parce que nous sommes en train de perdre notre Sud.

J'ai été reçu par le ministre de l'Environnement et ai posé deux questions :

- Qui a défini ces zones ?
- Pourquoi ?

Je n'ai pas reçu de réponse sur la première question ; personne ne sait réellement qui a dessiné le trait ; c'est tantôt le Muséum, tantôt la Préfecture, tantôt la DIREN... En somme, ce n'est personne et ce n'est pas rassurant.

Par ailleurs, nous avons demandé qui était l'inventeur de la ressource qui permettait d'asseoir une protection ou une gestion de ces espaces, puisque, comme vous, j'ai lu l'article 28 du projet de loi sur le Grenelle de l'environnement et me suis aperçu qu'il fallait quantifier une déperdition de cette ressource pour pouvoir asseoir une politique de protection.

J'ai demandé à Mme la Ministre de me fournir l'inventaire de ces poissons qui ont disparu. Elle ne l'avait pas, pas plus que le ministère Borloo, et je constate qu'aujourd'hui, vous n'avez pas non plus la liste de ces poissons qui nous valent une protection aussi énorme qu'une immense zone Natura 2000 en mer, s'étalant de Hyères au Lavandou, qui a été posée sur le littoral Varois sans concertation, sans raison aucune, qui couvre le parc national de

Port-Cros et, sans distinction, une zone de lancement de missiles et autres armements militaires, zone importante pour notre pays et sa défense nationale, et une zone qui reçoit plusieurs grands ports de plaisance et une activité très importante.

Si vous pensez que les élus locaux ont peur, vous avez raison, parce que nous sommes dans un monde psychédélique, où on nous parle de gouvernance et de cohérence. La gouvernance est à l'ordre du jour, puisque ces COMOP et COPIL seront présidés par l'Etat, les élus auront des strapontins, mais en termes de cohérence, je ne trouve pas l'espace cohérent.

Je demande que les choses partent dans le bon sens et que nous définissions, si possible, des zones cohérentes, gérables et homogènes, ce qui n'est pas le cas. Nous sommes dans un monde curieux où toute l'Europe méditerranéenne a refusé d'avoir des zones Natura 2000 en mer pour des raisons qui la regarde et où l'on nous dit que c'est une décision Etat, que la mer c'est l'Etat, que cette zone sera assise sur une décision que personne ne veut endosser et que les élus locaux n'auront finalement pas leur mot à dire.

Je ne pense pas que ce soit une bonne façon d'avoir une vision d'avenir, d'avoir une assise démocratique et un produit.

Nous, élus, avons une responsabilité ; nous avons des pêcheurs, des plaisanciers, des gens qui vont sous l'eau, des gens qui vont sur l'eau, avec des sports nautiques, de la plongée et il n'est pas question que nous soyons totalement absents de ce débat, parce qu'il faut qu'il y ait débat, que l'on nous apporte une décision toute faite ou que, dans ce dossier, les élus soient absents ou couchés. Nous n'assumerons pas la perte de nos pêcheurs, même si, à l'heure actuelle, on nous dit que nous ne devons pas nous inquiéter, que les pêcheurs pêcheront et que les plaisanciers continueront à tirer sur leurs cordes. Cela ne fonctionne pas ainsi ! Nous avons une obligation d'information et nous ne pouvons pas rouler nos acteurs dans la farine.

En tant que Président du Syndicat des Communes du Littoral Varois, je peux dire que l'ensemble de mes collègues est inquiet ; vous ne les avez pas rassurés, Monsieur le Préfet, même si votre discours était vraiment très intéressant. Les propos de M. BOENNEC contribuent d'ailleurs à cette inquiétude.

Je crains fort que Natura 2000 en mer soit exactement la même mouture que Natura 2000 en terre. Nous sommes, à l'unanimité des élus du littoral Varois, en faveur d'une protection de notre milieu, mais pas dans un milieu où la ressource est en progression exponentielle, ce qui est le cas pour les baies d'Hyères et du Lavandou notamment, grâce aux parcs et à une gestion intelligente et responsable de nos pêcheurs.

Nous ne voulons pas qu'on nous impose une zone aussi énorme que celle-ci, dans laquelle il y aura forcément des conflits d'usage, dans laquelle l'activité humaine sera probablement anéantie par une protection qui ne fera que progresser.

Pour conclure, je dirai que s'il faut crier : « *Nicolas, ils sont devenu fous !* », nous le ferons.

## **Jean TANDONNET**

Premièrement, il faut voir que ce qu'a fait Catherine BERSANI, ce matin, a préfiguré ce que pourra être une réunion Natura 2000 en laissant s'exprimer tous les métiers.

Deuxièmement, en mer, les choses sont très grandes ; vous bénéficiez de ce qui se passe sur Port-Cros à La Londe. On ne peut pas travailler en mer sur une étendue extrêmement mince.

Troisièmement, sur la gouvernance, il faut bien comprendre que si nous avons été très vite au début pour différentes raisons sur lesquelles je ne reviendrai pas, maintenant, nous allons travailler avec vous, en fixant des échéances beaucoup plus posées pour travailler sans vous oublier.

Les comités de pilotage que nous allons mettre en place ensemble avec le commissaire général Alain Verdeaux ne vont pas débiter dans l'immédiat ; il faut que nous y réfléchissions avec vous. L'ambition que nous nous donnons ne porte pas sur les 31 sites de la Méditerranée, mais sur quelques-uns seulement, d'avoir un comité de pilotage emblématique pour le premier trimestre 2009.

Ensuite, il faudra travailler dans la durée avec vous, l'Agence, les spécialistes afin d'avoir un DocOb en 2012.

### **Eric TAVERNIER**

Sur le littoral de la Manche Est, l'ensemble des communes a voté contre le projet par manque de données scientifiques fiables, ce qui est fort dommage.

Toutefois, la vie continue pour les élus que nous sommes, et notamment au niveau du SDAGE ; nous sommes en train de définir le SDAGE, il faut rendre les copies pour 2009 et quand on connaît l'importance de l'interface entre les eaux douces et le domaine maritime, dès l'instant que l'on est au débouché d'un fleuve ou d'une rivière, il va falloir m'expliquer comment on va le prendre en compte par rapport à Natura 2000 en mer.

Par ailleurs, j'ai lu qu'éventuellement, dans le cas où l'on ne pourrait pas déplacer une activité économique, il existerait un phénomène de compensation. Qui va définir cette compensation et comment peut-elle exister ? Aujourd'hui, il n'y a pas de réponse sur le sujet.

Cette question m'a été posée par les extracteurs de granulats qui, aujourd'hui, ont vraiment le sentiment que l'on s'est moqué d'eux. En effet, le rapport Dupilet a interdit la signature de nouveaux permis d'extraction à terre. On les a donc mis en mer. Or, aujourd'hui - j'ai la chance de bien connaître le sujet, puisque j'ai été le directeur du GIS (Groupement d'Intérêt Scientifique), que nous avons anticipé toute la problématique et que cela a été inscrit dans le Contrat de Plan Etat-Région -, on nous demande les données et études que nous avons faites, notamment sur les anciennes souilles, pour les intégrer dans Natura 2000 et on nous dit que de nouvelles espèces apparaissent et qu'il va falloir les protéger.

### **Jérôme BIGNON**

Sur la cohérence des calendriers entre le SDAGE et Natura 2000, on a parfois l'impression de faire les choses à l'envers, mais on ne peut pas non plus attendre que tout soit fait... Il y a des problèmes de télescopage, il y aura des ajustements ; j'imagine que, comme d'habitude, on se débrouillera. Ce n'est pas idéal, mais on n'est pas dans un monde idéal.

Au sujet des compensations, je suis totalement incapable de vous répondre dans l'immédiat, mais je regarderai et nous tenterons avec le Président BONNOT de vous apporter une réponse.

**Alfred MONTHIEUX, Conseiller général de la Martinique, Maire du Robert**

Je remercie mes collègues de l'outre-mer qui se sont déplacés pour démontrer au Président de l'ANEL que nous sommes concernés par ce littoral. La question qui se pose en France se pose également dans les Départements d'Outre-mer. En effet, nous entendons souvent dire que l'outre-mer est une richesse pour la France et pour l'Europe, mais est-ce une richesse réelle ? Allez-vous l'exploiter un jour ou allez-vous nous permettre de l'exploiter, nous, peuple des Antilles et de La Réunion ?

Il faudrait que nous allions vers une gestion intégrée du vocabulaire politique des élus du littoral, parce que nous allons vers beaucoup de paroles, mais peu de concret. Nous Martiniquais, Guadeloupéens, Réunionnais et Guyanais, aspirons à des choses concrètes, puisque nous sommes géographiquement très éloignés de vous.

La loi de validation des titres avait évoqué que les titres présentés en 1955 ne devaient pas être représentés en 2001. Cette faute des services de l'Etat va permettre au Conservatoire du Littoral de faire l'acquisition de l'Ilet Chancel, patrimoine martiniquais. En effet, l'année dernière, le Conservatoire m'avait répondu que si l'Etat était propriétaire, l'acquisition par le Conservatoire n'était pas possible. Or, en fin d'année, on nous a dit qu'il y aurait un propriétaire privé, puisque l'erreur faite était de valider un titre qui avait déjà été vu en 1955.

Par ailleurs, l'Agence des 50 Pas Géométriques est une spécificité de Martinique et de Guadeloupe ; connaissez-vous son avenir ?

**Jérôme BIGNON**

Je sais qu'elle a une fin, mais l'idée serait de poursuivre, car elle fait du bon travail.

**Alfred MONTHIEUX**

Vous indiquez que l'Agence fait du bon travail. Or, certaines personnes de l'Etat ne tiennent pas ce discours. L'Agence a une action concrète en Martinique et en Guadeloupe ; nous espérons que l'Etat, un jour, contribuera davantage financièrement pour qu'elle aille plus loin dans son action. En effet, il ne suffit pas de mettre des hommes, il faut aussi des moyens pour que ceux-ci puissent travailler.

Par ailleurs, la mangrove en Martinique et en Guadeloupe est un patrimoine naturel. Or, lorsque nous demandons à l'ONF, la DIREN et la DDE, personne ne veut signer de convention avec les communes pour la nettoyer. La mangrove est donc en mauvais état. Cependant, comme nous ne sommes pas gestionnaires de cette mangrove, nous ne pouvons pas mettre beaucoup plus d'agents pour l'entretenir. Il faudrait que le Président BONNOT, qui a souhaité que nous participions à l'ANEL, qui a beaucoup démarché pour l'outre-mer, continue en ce sens, pour que l'outre-mer soit entendue au niveau de l'ANEL et du gouvernement.

J'avais interpellé le Secrétaire général à la mer, Xavier de la GORCE, il y a trois ans concernant la gestion intégrée ; il m'avait répondu favorablement. Grâce à son intervention, nous avons été retenus comme candidats pour une gestion intégrée des zones côtières sur le territoire français et avons été parmi les 24 lauréats.

Cependant, nous ne pouvons pas nous arrêter en si bon chemin. Ce matin, j'ai entendu de la gestion intégrée qu'elle était très complexe et présentait beaucoup de difficultés. Or, nous avons commencé sur une baie d'environ 14 kilomètres de profondeur : la baie du Robert ; il ne peut pas y avoir d'autre disposition municipale autour de cette baie que celles de la commune du Robert. Quelles aides l'Etat peut-il apporter à notre gestion intégrée ? En effet, nous avons demandé que la baie du Robert devienne un laboratoire pour la Martinique.

La réforme du permis de construire n'exige plus de dossier d'assainissement. Or, la Guadeloupe et la Martinique sont des petits pays ; comment pouvons-nous accepter des permis de construire sans imposer les dossiers concernant l'assainissement, à l'heure où nous parlons de qualité de l'eau et de développement durable ? Il faudrait que le Président BONNOT et M. BIGNON soient nos avocats pour éviter une libéralisation de la construction en Martinique et en Guadeloupe. En effet, si nous ne pouvons pas demander d'assainissement, ceux qui ont de l'argent construiront leur maison sans obligation d'assainissement et nous traduiront en justice.

Sur ma commune de 24 000 habitants, nous avons un projet européen, puisque nous travaillons sur la gestion intégrée des zones côtières, avons le front de mer à réhabiliter et la ville à réaménager. Nous ferons d'une pierre deux coups, puisque le cyclone Dean a ravagé la Martinique... J'en profite pour remercier les élus ici présents qui ont été sensibles à l'appel des Martiniquais, mais je comprends les autres, ceux qui n'ont pas répondu.

Le littoral est à protéger en Martinique ; le littoral urbain doit l'être également. Or, le seul moyen de le protéger est de nous permettre de construire des digues ; c'est pourquoi je demande votre accompagnement.

### **Yvon BONNOT**

Il est vrai qu'il y a des problèmes partout sur le littoral, que ce soit en outre-mer ou en métropole, mais il existe des possibilités sur les réserves foncières, où les élus ont des responsabilités.

Dans ma commune, on continue de déposer des dossiers de permis de construire incluant le projet de l'assainissement. Au contraire, c'est de plus en plus rigoureux, puisqu'avec les SPANC, nous devons nous investir encore un peu plus. On me demande souvent de refuser des permis de construire parce que les réseaux ne sont pas suffisants.

### **Jean-Claude BAUDRAIS, Maire de Pénestin**

Je suis tout à fait d'accord avec Gil BERNADI concernant les aires Natura 2000 qui nous posent problèmes. En effet, je suis maire d'une commune littorale, avec toutes les questions qui se posent sur l'estuaire de la Vilaine et 120 familles qui vivent de la pêche.

D'un côté, on a les questions posées sur Natura 2000 en mer, on commence à discuter et on tombe tout de suite sur le problème de la gouvernance. De l'autre, on travaille sur la GIZC et derrière tout cela, on aperçoit qu'il y a tout un univers de conquête, un peu à la Jules Verne : les hydroliennes, la houle, un certain nombre d'énergies et on se demande où est l'économie maritime.

Par ailleurs, si ces interactions entre le littoral et la terre sont majeures, comment la terre pourra-t-elle répondre à un certain nombre d'installations ?

Avec une volonté terrible d'aller de l'avant, de faire des choses sérieuses, dans une très grande concertation, avec de la gouvernance, quand nous allons à la rencontre des services de l'État sur un certain nombre de projets, sur des questions de remise en ordre d'un territoire, nous, « maires de vase », nous retrouvons confrontés à deux questions : L. 146-4-1 et L. 146-4-2. Il ne faut surtout pas avancer, car on pourrait sans doute déranger.

Si on veut des projets, il faut des espaces à projets et s'il faut des espaces à projets, alors il faut des règles du jeu ; c'est sans doute la gouvernance, mais derrière, il y a la grande puissance du gouvernant qui devra sans doute amender un certain nombre de textes pour que les prises de décision concertées puissent faire avancer certains projets qui, de toute façon, sont absolument nécessaires à la survie de nos territoires littoraux.

Gérer le paradoxe, c'est sans doute faire en sorte que certaines activités soient pérennisées sur ce territoire, afin qu'il ne devienne pas un territoire à touristes.

### **Jérôme BIGNON**

Le Premier ministre, lors de la dernière réunion du Conseil national du littoral, avait demandé que la commission permanente du Conseil national du littoral réfléchisse à un approfondissement de la loi littoral. Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit, il ne s'agit pas d'ouvrir le chantier d'une révision de la loi littoral, mais de regarder de façon approfondie les divergences d'interprétation, les difficultés jurisprudentielles et de faire un bilan.

Nous travaillerons avec Rivages de France, en partenariat avec l'ULCO (l'Université du Littoral de la Côte d'Opale), où il existe un master 2 spécialisé en droit du littoral, pour regarder les points bloquants d'ici le 30 juin 2009.

Il est toujours extraordinaire d'avoir des élus d'outre-mer dans nos réunions métropolitaines. Les sujets du littoral et de la gestion intégrée concernent évidemment la métropole, mais évidemment aussi l'outre-mer ; c'était d'ailleurs un des sujets forts du comité opérationnel.

L'outre-mer est à la fois une des richesses fantastiques de la France et une difficulté à laquelle nous sommes confrontés en permanence. Nous avons la chance d'avoir 11 millions de kilomètres carrés de mer dans un océan qui en comporte 350 ou 360 millions, ce qui est peu par rapport aux 350 millions, mais considérable par rapport aux autres pays, à supporter par une population de 65 millions d'habitants.

Par ailleurs, nous avons la chance d'être sous toutes les latitudes et dans tous les océans : Caraïbe, océan Indien, Pacifique...

Un des événements heureux de 2008 a été l'inscription du gigantesque lagon de la Calédonie au patrimoine mondial de l'UNESCO ; c'est la reconnaissance d'un élément du patrimoine qui positionne la France dans le Pacifique de façon extrêmement intéressante. C'est un projet extrêmement fédérateur pour un territoire calédonien qui souffre parfois, pour différentes raisons, de difficultés d'avoir un avenir partagé.

Les élus qui s'intéressent à la mer n'oublient jamais l'outre-mer, tant elle est présente dans notre vie et dans nos réflexions.

J'ai évoqué tout à l'heure les trois points qui posaient problème et les interventions faites depuis ont confirmé que nous pouvions probablement beaucoup améliorer les choses. Toutefois, il faut dire, à la défense globale des élus, responsables politiques et administratifs qui, depuis 30 ou 40 ans, gèrent ces problèmes, que nous avons une situation juridique - avec le droit interne, le droit européen et le droit international - et institutionnelle - avec la France métropolitaine certes, mais une France ultramarine extrêmement riche, répartie dans le monde entier, avec des statuts qui ont chacun leur particularité - extrêmement complexe.

Le problème des usages a été présent dans toutes les discussions de la matinée. Le monde change à une vitesse phénoménale et si nous pouvons considérer la pêche comme un usage ancien dans les océans, des centaines d'usages nouveaux et variés émergent, du kite surf au scooter des mers, de l'hydroélectricité aux recherches sur la biodiversité, sur la pharmacie... Le champ est tellement immense que nous avons du mal à bien le connaître et, de ce fait, à le maîtriser.

En juillet 2007, le Président de la République a réuni cinq collègues ; ils travaillent durement, discutent de façon assez nouvelle, moderne et multilatérale. En octobre, ils se mettent d'accord sur un relevé de conclusions qu'ils soumettent au Président de la République qui le valide et décide que ce relevé de conclusions se retrouvera dans la loi. La difficulté est que ce relevé de conclusions ressemblait à un inventaire à la Prévert, n'était ni très hétérogène, ni très cohérent ; ce n'est pas faire insulte à ceux qui l'ont rédigé, mais ils ont pris les sujets comme ils venaient et indiqué les sujets sur lesquels il fallait évoluer.

Ce paquet nous a été confié à Dominique BRESSON et moi-même en décembre 2007 et il nous a été demandé de rendre opérationnel ce que les signataires du Grenelle avaient décidé. Les difficultés ont alors commencé pour nous.

Nous avons constitué un groupe avec des personnes de qualité, qui sont souvent devenues des amis. Je vous raconterai, en terminant, comment tout cela se poursuit, puisque nous n'avons pas voulu arrêter là, alors que le COMOP a terminé ses travaux en juin et a remis ses rapports en juillet.

Nous avons pensé que si nous traitions les problèmes comme on nous les avait posés, nous ne résoudrions rien, c'est-à-dire que nous aurions pris la liste des problèmes posés et que nous aurions donné une liste de solutions qui n'auraient pas de cohérence, de globalité, de mise en perspective.

Cette liste à la Prévert a été un assez bon révélateur, en y ajoutant les difficultés juridiques, économiques, la situation mondiale, la particularité de la France, son positionnement en



Europe, les conventions internationales que nous avons signées, la directive stratégie du milieu marin qui était en cours de réalisation.

Nous avons pensé que nous devions prendre un peu de recul - nous avons un peu dépassé le mandat qui nous avait été donné, mais cela a été validé puisque les projets de loi reprennent nos réflexions - en nous disant que le milieu marin souffrait finalement d'une absence de stratégie. Il nous est apparu collectivement que politiquement, il appartenait à l'État et à lui seul, dans le cadre des concertations qu'il devait entreprendre, de définir la stratégie qu'il voulait pour la mer et le littoral.

Nous avons été entendus ; c'est dit dans l'article 33 du Grenelle I et décliné dans l'article 65 du Grenelle II qui est actuellement en Conseil d'Etat. Le Grenelle II n'ayant pas été adopté par le Conseil des ministres, je ne veux pas faire dire au gouvernement ce qu'il n'a pas encore dit, mais il a tout de même soumis au Conseil d'Etat un projet de loi qui inclut l'idée que d'ici 2012 - nous allons probablement essayer que ce soit avant -, une stratégie maritime sera définie par l'Etat, avec un instrument de gouvernance. En effet, le Conseil national du littoral deviendra le Conseil national du littoral et de la mer. Afin de tenir compte de la dimension ultramarine forte de la France, il est spécifié dans la loi que le Conseil national du littoral et de la mer devra tenir compte d'une représentativité de la Caraïbe, de l'océan Indien et du Pacifique.

D'après l'article 65 :

*« La stratégie nationale pour la mer définit les principes et les orientations générales de la gestion intégrée et de protection de la valorisation de la mer dans les domaines suivants :*

- *l'exploration, l'exploitation et la conservation biologique minérale et énergétique ;*
- *la protection et la conservation du patrimoine naturel marin et du patrimoine culturel marin ;*
- *l'observation et la surveillance de la mer et du littoral ;*
- *la gestion des risques naturels et la prévention des pollutions et des nuisances de toutes origines ;*
- *la régulation de l'activité et des espaces maritimes ;*
- *la recherche scientifique et la technique marine ;*
- *l'éducation, la formation, la culture et l'information du public. »*

Sur la suggestion d'Eric FEUNTEUN, la loi indique les modalités d'évaluation de sa mise en œuvre. Cette stratégie n'est pas définitive et devra être revue tous les six ans, donc pour la première fois avant 2017. Nous travaillerons donc tous ensemble sur un document pour nous permettre de savoir où nous allons.

Il y a évidemment le niveau local, où les opérateurs de la stratégie marine définie au niveau national seront présents : la commune, l'association, le port autonome, le Département, le syndicat de communes, les établissements publics, mais au milieu, nous avons décidé de ne pas suivre la déclinaison habituelle par région administrative, parce que cela n'avait pas de sens sur le plan écosystémique ; plutôt que d'avoir un regard de la mer vers la terre, nous

avons inversé les facteurs et avons donc une vision écosystémique par façade. La loi prévoit comment on définira les façades et dans quel degré de concertation.

Par ailleurs, la loi ne le dit pas, mais nous avons souhaité que ces façades, ces écosystèmes, aient une instance de concertation. Comme il y aura le Conseil national du littoral et de la mer, on devra prévoir - à juste titre, on nous a dit que cela ne relevait pas de la loi - des Conseils de façade de façon réglementaire le moment venu pour permettre à la concertation de s'opérer entre les Agences de l'eau, les Régions, les Départements.

Voilà ce qui a donné lieu à une dizaine de réunions de ce comité opérationnel, à des concertations importantes avec l'Etat, tous les acteurs (ONG, administrations, monde scientifique, monde économique). Si ce système avait existé, il est probable que nous n'aurions pas eu toutes les difficultés que nous avons levées ce matin, parce que nous aurions réfléchi.

Aujourd'hui, nous définissons les aires marines protégées sans cette vision stratégique ; demain, on le fera différemment. Aujourd'hui, un certain nombre de projets d'éolien en mer sont partis sans cette vision stratégique ; demain, on ne le fera plus. Aujourd'hui, on laisse faire de l'extraction en mer sans vision stratégique pertinente et écosystémique par rapport aux enjeux que peut connaître la région Bretagne ou la façade Atlantique, parce que ce sont des coûts partis ; le carrier le plus influent, l'éolien le plus influent ou la personne derrière le port maritime la plus influente fait fonctionner son projet en ne prenant en compte ni la dimension locale, ni écosystémique.

Nous voulons mettre un terme à cela ; le gouvernement a accepté de reprendre les conclusions du COMOP à l'article 33 du Grenelle I et aux articles 65, 66 et 67 du Grenelle II.

Evidemment, les parlementaires apporteront leurs contributions, leurs critiques, leurs suggestions, leurs enrichissements à cette réflexion.

Tout cela s'inscrit complètement dans les engagements mondiaux de la France, notamment ceux souscrits à l'article 17 de Rio, ainsi que dans la stratégie marine que l'Europe souhaite à travers la directive qui est en vigueur au mois de juin.

### **Xavier de la GORCE, Secrétaire général de la mer**

Je voudrais tout d'abord remercier le Président de l'ANEL de nous donner une occasion exceptionnelle de travailler ensemble, d'échanger, d'écouter les uns et les autres, dans le respect des opinions et des points de vue de chacun.

J'ai été pendant 13 ans directeur général de collectivité locale, de grande ville, de grande Région et de Grand Département ; j'ai cette sensibilité d'écoute des élus, de prise en compte de leurs préoccupations et intègre bien la façon dont ils fonctionnent, leurs responsabilités et les pressions qu'ils ont vis-à-vis de leurs électeurs.

Il existe deux puissants facteurs de modernisation de notre France :

- l'Union Européenne ;

- les collectivités décentralisées, à associer aux associations, aux ONG, aux scientifiques, aux partenaires économiques.

L'État, même s'il a un rôle éminent en mer, ne peut ni ne veut être seul à agir en mer. Comme M. BIGNON l'a fort bien dit, il y a dans toute l'architecture du Grenelle des instances de vraie concertation. Je vais être optimiste sur cette concertation. Les temps ont changé, l'État également, tout comme chacun d'entre nous. Comme cela a été dit, il y a cinq ans, cette réunion n'aurait probablement pas pu se tenir ou en tout cas pas dans ces termes. Nous avons fait un progrès considérable.

En quatre ans que j'occupe ce poste, c'est une des réunions les plus riches auxquelles j'ai participé, mais c'est aussi la première fois que je vois un Préfet maritime que personne n'a appelé « Amiral » ; il est reconnu comme le Préfet de la mer. Appuyez-vous sur le Préfet de la mer. Il existe des autorités terrestres, des Préfets terrestres, mais le Préfet coordinateur en mer est celui qui connaît la mer, celui qui a certainement la vue la plus complète, la plus large, la plus spécifique à la mer.

Ces travaux du COMOP n'ont pas été faits uniquement par les technocrates ; ils ont été assistés par les technocrates, mais ont été conduits d'abord par un élu. Le législateur va compléter, modifier. Je pense que nous aurons une stratégie nationale dans un délai que l'on pourra certainement raccourcir par rapport aux échéances actuellement prévues, des stratégies de façade, des mises en œuvre locales. La France se sera alors dotée d'un véritable, d'un véritable mode de gouvernance.

Le rôle du SG Mer est de faire la coordination interministérielle, pas d'assurer la tutelle du MEEDDAT, mais de coopérer avec les ministères qui ont des responsabilités en mer pour faire que la dimension transversale, globale et interministérielle de la mer soit prise en compte à chaque niveau de la réflexion et, ensuite, naturellement, à chaque niveau de l'action.

## **Clôture des travaux**

**Yvon BONNOT**

*Maire de Perros-Guirec, Président de l'ANEL*

Il me revient, mais je serai court, au moment où ces Journées nationales se terminent, de dire que ce fut un succès et de remercier tous les participants.

La journée a été très dense hier, plus axée sur le patrimoine maritime sous tous ses aspects (à terre, en mer, sous la mer) qui peut avoir un effet de levier économique.

Il a été dit que l'ANEL avait créé l'événement ; chacun s'est exprimé librement, le débat était ouvert et cela n'empêche pas de continuer la réflexion au sein d'un Conseil d'administration qui sera élargi. Comme vous le disiez, le MEEDDAT a fait sa révolution culturelle ; je pense que nous avons fait notre révolution culturelle sur cette forme de débat.

L'ANEL avait proposé en 1995 le Conseil national du littoral ; il se transforme aujourd'hui en Conseil national du littoral et de la mer. Compte tenu des projets en mer, il est indispensable d'avoir une réglementation qui permette de les envisager.

Une phrase m'a marqué : « *on ne fera plus comme avant* » ; il faut le dire et notre rôle à l'ANEL est de communiquer sur ce point.

Au moment de terminer ces Journées de l'ANEL, nous devons prolonger notre réflexion sur Natura 2000 et sur les aires marines protégées.

L'ANEL est là pour écouter les élus. À vous, maintenant, de faire passer le message de l'ANEL sur le terrain !