

L'Urbain

A la Une du N°233

4 janvier 2008

<http://www.lurbain.fr/spip.php?article4029>

Aménagement du littoral : un enjeu méditerranéen

Les Journées de l'économie de la mer, les 13 et 14 décembre derniers à Marseille, ont servi de cadre à une réflexion détaillée sur les différents aspects de l'aménagement du littoral. Environnement, interface ville-port, extension de la plaisance, économie du littoral... Questions ouvertes et éléments de réponse.



Deux journées d'échange et plus de 500 participants pour esquisser les axes d'une politique d'aménagement et de développement du littoral maritime. Les 3^e Assises de l'économie maritime⁽¹⁾ qui se sont déroulées mi-décembre à Marseille ont été l'occasion de rencontres sans doute aussi intéressantes dans les couloirs que dans la salle. Des enjeux croisés comme l'essor du transport maritime, les politiques d'aménagement, les multiples projets d'urbanisation ou d'infrastructure mais aussi l'interaction de nos politiques (régionales, nationales, européennes, pays du sud de la

Méditerranée) avec les 22 pays riverains de la Méditerranée. Une étude réalisée par Anima Investment Network sur les pays du sud de la Méditerranée prévoit un doublement de la population (actuellement 250 millions d'habitants) au cours des prochaines décennies. Sur les rives du sud de la Méditerranée, la croissance économique atteint 5 % par an avec des tendances chiffrées à + 15 % voire + 17 % par an dans les secteurs de l'énergie, du BTP, des banques ou des télécoms. *"Ce n'est pas la Chine, ou pas encore, note Bénédic de Saint-Laurent, du réseau Anima. Mais, sur le plan environnemental, on fait au sud ce qu'on ne peut plus faire au nord"*. D'où le commentaire acerbe d'un journaliste marocain : *"Tous les projets sont bons pour détruire la nature."* Anima a chiffré à 10 milliards d'euros les besoins en équipements de stations d'épuration (pour les villes de plus de 10 000 habitants) des pays du Maghreb. On pourrait faire le même calcul pour l'eau potable (30 millions de Méditerranéens n'y ont pas accès), pour la préservation des espaces remarquables du littoral ou pour celle du milieu marin. Quadrature du cercle - sauf pour l'Algérie et la Libye - dans des pays à forte démographie, mais dépourvus d'une économie structurée et donc des moyens nécessaires.

Sans port, pas d'économie littorale. Sans ville, pas d'essor économique, culturel ou politique. Sans moyens, pas de politique environnementale. Au milieu, la mer. Une histoire d'hommes, d'espace ouvert, de forte attractivité, de zone d'échange, de patrimoine... L'espace littoral est plus que jamais un territoire d'enjeux où il est essentiel d'appliquer un management

environnemental basé sur un partage de l'espace. Compte tenu de la fragilité des écosystèmes, le principe du développement durable devrait s'y appliquer plus fortement que partout ailleurs. N'importe quel armateur vous démontrera *"que c'est plus facile, plus rapide et moins cher ailleurs"* lorsqu'il s'agit de créer ou de modifier un port. Est-ce là le prix d'un développement durable ? Affaire de politiques, d'urbanismes, d'ingénierie, de science et de démocratie. Tous à la fois chargés d'une *"gestion intégrée des bandes côtières"*. Sauf que le mot gestion est souvent dénaturé par une traduction imparfaite du mot anglais ("management" peut être compris comme administration ou gestion ce qui, en français, n'a pas exactement la même signification). Lorsqu'ils évoquent les politiques "en off", urbanistes et cabinets d'ingénierie soulignent de façon récurrente *"des problèmes flagrants de compétence interne (les bonnes personnes ne sont pas aux bonnes places) et de non-capitalisation des connaissances (on réinvente la roue au lieu d'utiliser ce qui marche ailleurs)"*. Et si l'on obligeait l'ingénierie et les scientifiques à travailler ensemble ? Ceci pouvant expliquer cela, l'AIVP (Association internationale villes et ports) est née en 1988 de la volonté des villes, des ports (et surtout de leurs partenaires institutionnels) de créer une structure permanente d'échange d'informations et de contacts pour faire aboutir leurs projets dans les meilleures conditions. Un réseau de 80 places portuaires (essentiellement en Europe, en Afrique et en Amérique latine) qui permet à l'association de piloter des études et expertises dans le domaine de l'urbanisme portuaire. Guy Daher (de l'agence Atelier 9) en est le représentant sur la place marseillaise. Il évoque quelques défis urbanistiques : la ville portuaire n'est pas homogène, les cas de crise identitaire sont nombreux, les friches peuvent être qualifiées de diverses manières. Et il cite les enjeux : réactivité et anticipation par rapport aux besoins, ne pas mettre en opposition les besoins des populations et ceux du port. Avec un mot clé : *"la porosité contrôlée"* qui pourrait résumer une sorte d'idéal urbanistique.

A côté - ou en marge - de cette boîte à outils généraliste de l'AIVP, chaque secteur économique cherche à exister et à prospérer. C'est le cas du réseau Riviera Yachting Network qui fédère les entreprises liées à la grande plaisance. Ou encore d'Odyssea (un réseau initié par la Fédération française des ports de plaisance) et qui propose de repositionner les ports de plaisance comme un moteur de développement. Démarche qu'explique Régis Lopez-Lang, responsable d'Odyssea : *"La majorité des ports de plaisance sont actuellement des parkings à bateaux. Cela génère une saturation des espaces et bloque toute forme d'essor économique. Nous proposons quatre thématiques d'escale (nautique, art de vivre et gastronomie, découverte, patrimoine) afin de redonner un sens à la croisière."* Cette démarche de labellisation intéresse vivement les ports de Sanary, Banyuls, Saint-Cyprien, Palavas... Pour le yachting professionnel (appelé à tort grande plaisance), c'est nettement plus compliqué. L'essor fulgurant de ce secteur au cours des cinq dernières années (croissance à deux chiffres pour les chantiers, augmentation de la longueur des bateaux) a créé des spéculations autour d'hypothétiques retombées financières. Chaque ville-port du littoral méditerranéen s'est mise à rêver au pactole. Un maxi-yacht (catégorie des plus de 24 mètres ayant obligatoirement un équipage) peut générer dix fois plus de taxes portuaires à espace égal. Sauf que le yachting professionnel est un milieu hermétique, hyper-confidentiel, imprévisible et très, très exigeant. Écrire que la France s'impose sur le marché de la grande plaisance relève de l'utopie sauf pour le triangle d'or (Antibes, Monaco, Riviera italienne). La France n'a pas le privilège d'investissements inconsidérés dans ce secteur : *"Les aménagements dédiés réalisés à Tarragone ont peu de succès"*, note Didier Chaumat, qui anime le réseau RYN. Reste la question du développement durable. *"Un mot valise qui peut avoir plusieurs sens"*, plaisante Jérôme Bignon, président du Conseil national du littoral. Et que chacun cuisine à sa façon : *"Pour développer l'économie sur le littoral, il suffit de faire du business développement durable sur ce littoral !"*, clame Christian Kermarrec, de PricewaterhouseCooper (service aux entreprises). Plus sérieusement, les pôles

de compétence, la création d'aires marines protégées ou les contrats de baies peuvent aboutir à une coexistence harmonieuse. Exemple avec le contrat de baie mis en place dans la rade de Toulon entre 2002 et 2007 (cf. *l'Urbain* du 8 décembre 2006). Une gestion collective d'un patrimoine commun ainsi que la coexistence et le développement d'activités comme le tourisme, la pêche, les industries et activités portuaires... Selon notre confère André Thomas du journal *Le Marin*, l'économie maritime se porte bien (lire encadré) et elle crée des emplois. Mais un rapport de l'Institut français de l'environnement (Ifen) indique "*que trois fois plus de terres ont été artificialisées sur les communes du littoral qu'ailleurs, au cours de la dernière décennie*" (cf. *l'Urbain* du 30 novembre 2007). En Paca, 40 % du littoral est urbanisé. On ne peut pas tout avoir.

1) Organisées en partenariat avec "Le Marin".

[Photos Michel Mescam]

Michel Mescam