

Vers la relocalisation des activités et des biens

5 territoires en expérimentation

Actes du séminaire national de restitution
du 30 juin 2015



Sommaire

Page

Préambule.....	3
Programme de la journée.....	4
Ouverture(s).....	7
Présentations introductives.....	9
<i>Cinq projets pour l'expérimentation d'une recomposition spatiale</i>	
<i>Anticiper les risques et les impacts du changement climatique.</i>	
<i>Intégrer la gestion du trait de côte et la qualité des écosystèmes littoraux</i>	
Bilan et perspectives des démarches – Séquence 1.....	15
<i>Petit-Bourg : "Mise en sécurité des sites de Bovis, de Bel-Air et de Pointe-à-Bacchus"</i>	
<i>Hyères-les-Palmiers : "La plaine du Ceinturon face aux risques littoraux"</i>	
<i>Lacanau : "Site-atelier du littoral aquitain pour la relocalisation"</i>	
Bilan et perspectives des démarches – Séquence 2	37
<i>Vias : "La côte Ouest"</i>	
<i>Ault : "La falaise vive, vers une construction de démarche résiliente"</i>	
Introduction de l'après-midi.....	52
Adapting to coastal change in England :some practical experiences.....	53
Bilan et perspectives – Séquence 3	57
<i>Réflexions sur l'élaboration de stratégies partagées de relocalisation et d'anticipation des impacts des phénomènes naturels sur les territoires littoraux</i>	
Éléments de synthèse	73
Conclusion.....	77
Sigles et acronymes.....	79

Préambule



5 territoires en expérimentation

Séminaire national de restitution
mardi 30 juin 2015
Maison internationale, Cité Universitaire de Paris (14^{ème})
9h30 - 16h30



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
www.developpement-durable.gouv.fr

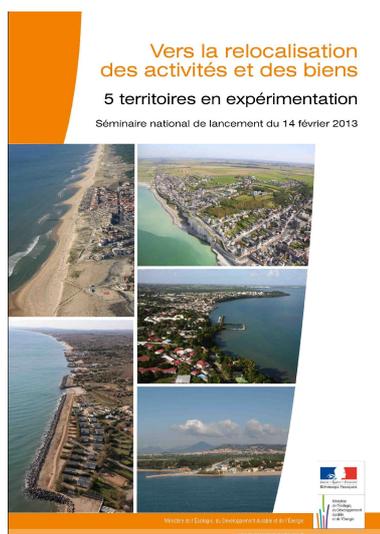
Le présent document rend compte du séminaire national de restitution de l'appel à projets "**Expérimentation de la relocalisation des activités et des biens : vers une recomposition spatiale des territoires exposés aux risques littoraux**" tenu à la Cité internationale universitaire de Paris le 30 juin 2015.

Suite à l'appel à projets lancé en 2012 par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie dans le cadre de la "stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte", cinq expérimentations portées par les collectivités ont été retenues pour leur pertinence et leur engagement.

Deux ans après le lancement officiel de la démarche par le ministère lors du premier séminaire national du 14 février 2013, et un an après le séminaire national à mi-parcours du 19 mai 2014, le séminaire national de restitution avait pour objectif de présenter le chemin parcouru par les différentes démarches, leurs atouts et leurs difficultés. Il a été également l'occasion d'échanger sur les suites et les propositions d'actions et de recommandations susceptibles d'alimenter les réflexions nationales sur ce sujet et les travaux du comité national de suivi de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte, co-présidé par mesdames les députées Pascale Got et Chantal Berthelot.

Organisée par la direction de l'eau et de la biodiversité (DEB), en lien avec la direction générale de la prévention des risques (DGPR) et la direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DHUP), la journée s'est déroulée en deux grands temps dont le présent document reprend le séquençage :

- une matinée consacrée au bilan et aux perspectives des cinq démarches : anticiper les risques et les impacts du changement climatique, intégrer la gestion du trait de côte et améliorer les écosystèmes littoraux, réinventer le littoral de demain, réfléchir à de nouveaux modèles économiques et spatiaux littoraux...
- une après-midi de réflexions sur l'élaboration de stratégies partagées de relocalisation et d'anticipation des impacts des phénomènes naturels sur les territoires littoraux, articulées autour des expériences, pistes et perspectives dans les sites en projet.



disponibles sous <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Strategie-nationale-de-gestion.html>

Programme de la journée

Journée animée par **Vincent Edin**, journaliste indépendant

- 9h30 Ouverture** par **Ludovic Schultz**, sous-directeur du littoral et des milieux marins à la direction de l'eau et de la biodiversité (DGALN) et **Marc Jacquet**, chef du service des risques naturels à la direction générale de la prévention des risques (DGPR)
- 9h40 Présentation de l'appel à projets** par **Mireille Guignard**, bureau du littoral et du domaine public maritime naturel, sous-direction du littoral et des milieux marins, direction de l'eau et de la biodiversité (DGALN)
- 9h50 "Anticiper les risques et les impacts du changement climatique intégrer la gestion du trait de côte et la qualité des écosystèmes littoraux"** : éclairage par **Catherine Meur-Ferec**, géographe et professeur à l'université de Brest
- 10h00 Présentation du bilan et prospectives des démarches des cinq sites**

10h05 Séquence 1

En présence de **Frédéric Bonnet**, architecte-urbaniste, agence Obras, Grand Prix de l'urbanisme 2014

Petit-Bourg, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Guy Losbar, maire de Petit-Bourg et conseiller communautaire à la communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre

Julien Piquion, responsable développement durable et transition énergétique à la communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre

Hyères-les-Palmiers, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Jean-Pierre Giran, député-maire de Hyères-les-Palmiers

Jacques Bruno, responsable du secteur environnement à la mairie de Hyères-les-Palmiers

Lacanau, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Laurent Peyrondet, maire de Lacanau

Xavier Poux, ingénieur agronome, docteur en économie, maître d'œuvre bureau d'études ASCA

Échanges avec la salle

10h50 Séquence 2

En présence de **Jean-Marc Bichat**, architecte-urbaniste, agence JAM

Vias, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Gwendoline Chaudoir, maire de Portiragnes, vice-présidente à l'environnement à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

Jordan Dartier, maire de Vias, vice-président au tourisme à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

Nicolas Lerner, sous-préfet de Béziers

Ault, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Gaëlle Schauner, directrice de l'aménagement au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard

Benoit Marsal, chef de projet développement au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard

Échanges avec la salle

12h00 Déjeuner-buffet

14h00 Introduction par **Philippe Guillard**, adjoint au directeur de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN)

14h10 Éclairage sur une politique nationale des risques littoraux outre manche : "**Adapting to coastal change in England: some practical experiences**" par **Nick Hardiman**, senior coastal adviser à l'Agence environnementale du Royaume-Uni

10h50 Séquence 3

Éclairage par **Alfred Peter** paysagiste : " écologie festive "

Vias, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Denis Millet, directeur général adjoint à l'aménagement du territoire, communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

accompagné d'**Henry Ollagnon**, consultant "gestion du vivant et stratégies patrimoniales"

Hyères-les-Palmiers, avec le représentant des porteurs de la démarche :

Jacques Bruno, responsable du secteur environnement à la mairie de Hyères-les-Palmiers

Ault, avec la représentante des porteurs de la démarche :

Gaëlle Schauner, directrice de l'aménagement au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard

Petit-Bourg, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Guy Losbar, maire de Petit-Bourg et conseiller communautaire à la communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre

Myriam Roch-Bergopsom, directrice de l'Agence de 50 pas géométriques de la Guadeloupe

La côte aquitaine, avec le représentant des porteurs de la démarche :

Renaud Lagrave, président du GIP Littoral Aquitain, vice-président de la région Aquitaine

Échanges avec la salle

16h00 **Éléments de synthèse** par **Pascale Got**, députée de Gironde et **Chantal Berthelot**, députée de Guyane, et co-présidentes du Comité national de suivi de la "stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte"

16h20 **Conclusion** par **Jérôme Bignon**, sénateur, représentant de l'Association nationale des élus du littoral (ANEL)

Ouverture(s)



Ludovic Schultz

*sous-directeur du littoral et des milieux marins
à la direction de l'eau et de la biodiversité (DGALN)*

Marc Jacquet

*chef du service des risques naturels
à la direction générale de la prévention des risques (DGPR)*



Ludovic Schultz
*sous-directeur du littoral et des milieux marins
à la direction de l'eau et de la biodiversité (DGALN)*

Mesdames les députées,
Mesdames et Messieurs les élus,
Mesdames et Messieurs,

Je suis très heureux de vous accueillir aujourd'hui à la Cité internationale universitaire de Paris et d'ouvrir les débats de cette journée consacrée à la restitution des expérimentations dans le cadre de l'appel à projets "Relocalisation des activités et des biens : vers une recomposition spatiale des territoires exposés aux risques littoraux".

Je souhaiterais tout d'abord vous remercier pour votre participation à cette journée sur ce sujet important et passionnant qu'est l'adaptation de nos territoires aux évolutions climatiques.

En particulier, je voudrai saluer et remercier pour leur présence les représentants des collectivités porteuses de ces projets, et leur partenaires, parfois venus de très loin, de Guadeloupe notamment : Monsieur le Maire de Petit-Bourg et les élus de la communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre, les représentants du Syndicat Mixte Baie de Somme – Grand Littoral Picard, Madame et Monsieur les Vice-présidents de la communauté d'agglomération Hérault – Méditerranée, Monsieur le Maire de Lacanau et Monsieur le président du GIP Littoral Aquitain, Monsieur le Député-maire de Hyères, Madame la directrice de l'Agence des 50 pas géométriques de Guadeloupe, Monsieur le Préfet ainsi que les représentants des services de l'État.

Je remercie également pour leur présence Mesdames et Messieurs les conseils et experts du groupe conseil de suivi national dont l'apport et les éclairages ont été très précieux et seront encore très précieux pour le suivi de ces expérimentations.

Je salue enfin la présence de Mesdames les Députées Chantal Berthelot et Pascale Got, co-présidentes du Comité national de suivi de la "stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte".

Il me semble en effet important de rappeler que le bilan des cinq expérimentations en cours fait ainsi partie des actions prioritaires de la feuille de route des travaux du Comité national de suivi. Nous devons aboutir en fin d'année à des recommandations et des préconisations au niveau national pour la mise en œuvre de ce type de démarche dans les territoires qui le souhaiteraient.

Ces travaux alimenteront également la contribution française à la 21^{ème} conférence des parties (COP) de la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques qui se tiendra à Paris du 30 novembre au 11 décembre 2015.

Ces cinq projets témoignent en effet de l'engagement des collectivités et de réflexions de moyen et long termes pour que les territoires littoraux puissent mieux s'adapter aux évolutions à venir dues au climat.

Il s'agit par ces travaux de démontrer comment faire de l'évolution de phénomènes naturels et d'aléas une opportunité pour repenser le développement et l'aménagement du territoire. Et, ce faisant, réinventer les modèles économiques et spatiaux en cherchant à partager cette démarche avec l'ensemble les acteurs concernés.

Avant de céder la parole à la direction générale de la prévention des risques (DGPR) qui, avec la direction de l'eau et de la biodiversité (DEB), a cofinancé cet appel à projets, je vous présenterai rapidement le déroulement de cette journée au programme très dense comme vous le verrez. Elle s'organisera en deux grands temps.

Tout d'abord, ce matin, deux séquences permettront de présenter le bilan et les perspectives des cinq démarches avec l'éclairage de plusieurs experts.

Puis, cette après-midi, après quelques mots d'introduction de Philippe Guillard, adjoint au directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature, nous bénéficierons du témoignage de nos collègues anglais avec l'intervention de Nick Hardiman de l'Agence environnementale du Royaume-Uni dont je remercie vivement la participation aujourd'hui.

Cette intervention sera suivie d'une table ronde réunissant porteurs des projets et experts pour échanger et débattre de la question de l'élaboration de stratégies partagées.

Enfin, Mesdames les députées Chantal Berthelot et Pascale Got, co-présidentes du Comité national de suivi, nous dresseront une synthèse des principaux éléments à retenir avant que Monsieur le Sénateur Jérôme Bignon, représentant de l'Association nationale des élus du littoral (ANEL), ne clôture cette journée.

Bien entendu les démarches ne s'arrêtent pas avec cette journée. Il s'agit de projets de moyen et long termes et les travaux du Comité national de suivi proposeront des recommandations et des préconisations au niveau national pour en faciliter la mise en œuvre.

C'est ce que vont éclairer les échanges de cette journée grâce aux contributions des cinq expérimentations.

Je vous remercie.



Marc Jacquet
*chef du service des risques naturels
à la direction générale de la prévention des risques (DGPR)*

Mesdames et Messieurs les parlementaires,
Mesdames et Messieurs les élus,
Mesdames et Messieurs, chers collègues et experts

Quelques mots pour vous dire combien il était également important pour la direction générale de la prévention des risques (DGPR) d'accompagner cet appel à projets "Relocalisation des activités et des biens : vers une recomposition spatiale des territoires exposés aux risques littoraux" tant il est clair qu'il existe une articulation très étroite, au niveau des risques littoraux, entre l'érosion côtière et la submersion marine, et qu'il convient donc de prendre en compte de façon globale, et à la bonne échelle, l'ensemble de ces éléments.

C'est dans cet objectif que cet appel à projets a été lancé il y a un peu plus de deux ans. Le 14 février 2013, nous étions ainsi ensemble dans cette configuration à l'Institut océanographique de Paris pour inaugurer le soutien et l'accompagnement de l'État aux cinq collectivités retenues.

Il y a un an, le 19 mai 2014, nous nous retrouvions à l'Aquarium tropical de la Porte Dorée pour faire un point d'étape sur les différentes démarches, témoigner de leur avancement et faire l'inventaire de leurs perspectives et de leurs difficultés.

Et aujourd'hui – nous nous en félicitons, nous sommes à nouveau réunis pour ce séminaire de restitution qui va montrer combien les travaux que vous avez menés sur le terrain, en associant toutes les parties prenantes, ont permis d'apporter un certain nombre de solutions, un certain nombre de propositions, ont posé clairement un certain nombre de questions tant sur les plans techniques, juridiques que financiers.

Je voudrais donc ainsi tout d'abord remercier l'ensemble des acteurs qui, sur le terrain, ont conduit ces travaux dont nous allons avoir aujourd'hui la restitution et les premiers éléments de synthèse qui, comme cela a été indiqué, seront portés par les deux co-présidentes du Comité national de suivi et par les propositions qu'elles seront amenées à faire à cette première étape de la mise en œuvre de la "stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte".

Je voudrais souligner l'articulation importante qui doit être assurée entre la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte et la stratégie nationale de gestion du risque d'inondations et notamment, sur le littoral, son volet submersion marine. Nous avons tous en mémoire la tempête Xynthia, cette catastrophe, ces dommages humains et matériels, qui ont été à l'origine de la relance au niveau national d'une politique de prévention et de gestion du risque de submersion marine qu'il nous faut articuler de manière très étroite avec la gestion intégrée du trait de côte.

D'où ce travail partenarial entre la direction générale de la prévention des risques (DGPR) et la direction de l'eau et de la biodiversité (DEB) pour avancer ensemble sur ce sujet et ces questions.

J'évoquerai également les évolutions à venir liées au changement climatique qui nous font prendre conscience combien il est nécessaire de changer la façon de concevoir l'aménagement du territoire et de passer – c'est d'ailleurs tout l'objet de la stratégie nationale – d'un réflexe encore assez systématique de défense contre la mer, qui est de moins en moins tenable sur une grande majorité de territoires, à une vision partagée de l'aménagement du territoire prenant en compte les différents volets et les différentes possibilités d'intervention.

Je voudrais donc vous remercier toutes et tous, à la fois pour votre présence aujourd'hui et pour l'ensemble des travaux réalisés. Comme je l'ai indiqué, c'est effectivement, pour la direction générale de la prévention des risques (DGPR), un enjeu tout à fait important.

Mesdames et messieurs, je vous souhaite une bonne journée et des débats que j'espère riches, instructifs et constructifs.

Présentations introductives



Cinq projets pour l'expérimentation d'une recomposition spatiale

Mireille Guignard

*bureau du littoral et du domaine public maritime naturel
sous-direction du littoral et des milieux marins
direction de l'eau et de la biodiversité (DGALN)*

Anticiper les risques et les impacts du changement climatique Intégrer la gestion du trait de côte et la qualité des écosystèmes littoraux

Catherine Meur-Ferec

géographe et professeur à l'université de Brest

Cinq projets pour l'expérimentation d'une recomposition spatiale

Mireille Guignard

bureau du littoral et du domaine public maritime naturel
sous-direction du littoral et des milieux marins
direction de l'eau et de la biodiversité (DGALN)

L'appel à projets "Relocalisation des activités et des biens : vers une recomposition spatiale des territoires exposés aux risques littoraux" s'inscrit dans le premier programme d'actions de la "stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte".

Adoptée en mars 2012, la stratégie nationale est issue des réflexions menées dans le cadre du Grenelle de la mer, et plus particulièrement du comité opérationnel 6 "Aménagement, protection et gestion des espaces littoraux", et des travaux d'un groupe de travail présidé par le député Alain Cousin.

Cette stratégie constitue une véritable feuille de route qui engage l'État et les collectivités à mieux prendre en compte l'érosion côtière dans les politiques publiques.

Elle se fonde sur un constat partagé. Le littoral est un territoire unique, exceptionnel, riche en biodiversité, fortement convoité, le lieu de nombreuses activités en développement constant aujourd'hui, mais également un territoire soumis à de forts risques naturels : érosion, submersion, cyclone...

La stratégie repose sur huit principes communs et sept recommandations stratégiques.

Son premier principe est un principe fondateur, une notion fondamentale : le trait de côte est naturellement mobile. Il ne peut pas et ne doit pas être fixé partout.

Son second principe fonde la notion de relocalisation : *"Il est nécessaire de planifier maintenant et de préparer les acteurs à la mise en œuvre de la relocalisation à long terme des activités et des biens exposés aux risques littoraux, dans une perspective de recomposition de la frange littorale, et ce même si des mesures transitoires sont mises en œuvre."*

Il est donc urgent d'anticiper, de planifier et de véritablement considérer la relocalisation – qui a longtemps, et encore aujourd'hui, été nommée recul ou repli stratégique, comme une option stratégique en alternative à la défense contre la mer à tout prix.

Pour initier ce principe de relocalisation et inscrire les territoires dans une dynamique de recomposition spatiale, un appel à projets a été lancé en 2012 auprès des collectivités intéressées.

Suite à l'avis et aux recommandations du jury de sélection du 22 novembre 2012, cinq projets ont été retenus pour leur pertinence et leur engagement avec les différents partenaires locaux.

Répartis sur l'ensemble des façades maritimes de métropole et d'outre-mer, ils sont représentatifs de différentes morphologies de littoral (dunaire, sableuse, rocheuse, à falaise) et de typologies d'enjeux variées.

- le site de Ault porté par la commune et le syndicat mixte Baie de Somme – Grand Littoral Picard : la problématique du recul inéluctable des grandes falaises normando-picardes,
- la côte aquitaine et les trois sites-ateliers de Lacanau, Labenne et La Teste-de-Buch portés par les communes assistées par le GIP Littoral Aquitain : une côte sableuse soumise à une érosion importante,
- le site de la côte Ouest de Vias porté par les communes de Vias et Portiragnes, et la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée : une problématique de cabanisation d'une plaine côtière soumise à des aléas importants d'érosion, de submersion et d'inondation,

Stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte

Vers la relocalisation des activités et des biens



ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

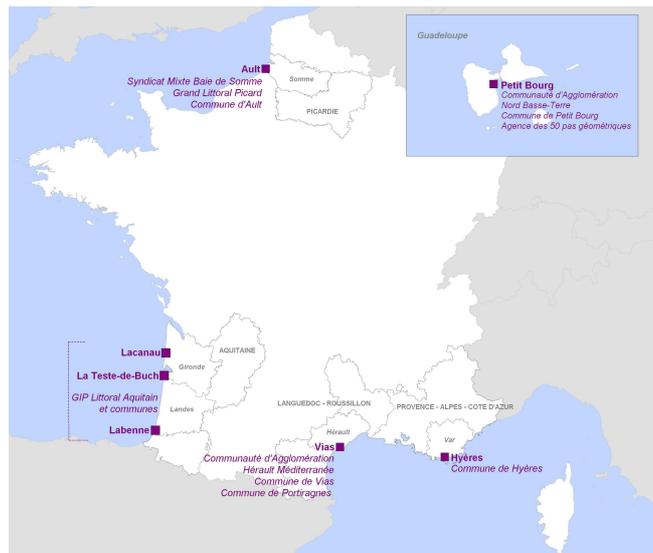
Présent
pour
l'avenir



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

www.developpement-durable.gouv.fr

- le site de la plaine du Ceinturon porté par la ville de Hyères : une plaine maritime aux nombreux enjeux et soumise également à de multiples risques : érosion, submersion et inondations,
- les sites de Bovis et de Pointe-à-Bacchus portés par la ville de Petit-Bourg en Guadeloupe, avec la Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre et l'agence des 50 pas géométriques : une côte littorale à petite falaise sur un territoire soumis à de nombreux risques et marqué par la problématique spécifique de l'occupation "spontanée" de la bande des 50 pas géométriques



Ces cinq territoires ont bénéficié d'une subvention de la direction de l'eau et de la biodiversité (DEB) et de la direction générale de la prévention des risques (DGPR) pour le financement des études préalables et de faisabilité (techniques, économiques, foncières, sociales, environnementales, administratives, financières, juridiques...) nécessaires à la définition d'une stratégie et d'un programme d'actions opérationnelles concertés et partagés de relocalisation d'activités et de biens.

Ils ont également bénéficié du soutien d'un groupe de conseils et d'experts issu du jury de sélection et enrichi au fil de l'eau par l'ensemble des partenaires et/ou intervenants qui ont un moment participé les démarches, tant au niveau local qu'au niveau national. Et nous les remercions vivement ici de leur engagement et contribution.

Après deux ans de réflexions et les séminaires nationaux de lancement du 14 février 2013 et de mi-parcours du 19 mai 2014, le séminaire national de restitution va permettre de découvrir et de partager ensemble, le chemin parcouru, les atouts et les difficultés de ces démarches.

Dans son prolongement, les cinq expérimentations feront l'objet d'un cahier d'enseignements, d'un livret de propositions, en vue de nourrir, dans le cadre des travaux du comité national de suivi, les réflexions en cours sur les recommandations et les préconisations susceptibles d'être proposées pour faciliter la mise en œuvre de ce type de démarche de relocalisation dans les territoires qui le nécessiteraient et qui le souhaiteraient, dans une volonté de requalification et d'anticipation et de mise en place globale de stratégies littorales.

Vers la relocalisation des activités et des biens
5 territoires en expérimentation
 Séminaire national de lancement du 14 février 2013

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Vers la relocalisation des activités et des biens
5 territoires en expérimentation
 Actes du séminaire national de lancement du 14 février 2013

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Vers la relocalisation des activités et des biens
5 territoires en expérimentation
 Actes du séminaire à mi-parcours du 19 mai 2014

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

disponibles sous <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Strategie-nationale-de-gestion.html>

Anticiper les risques et les impacts du changement climatique Intégrer la gestion du trait de côte et la qualité des écosystèmes littoraux

Catherine Meur-Férec
géographe et professeur à l'université de Brest

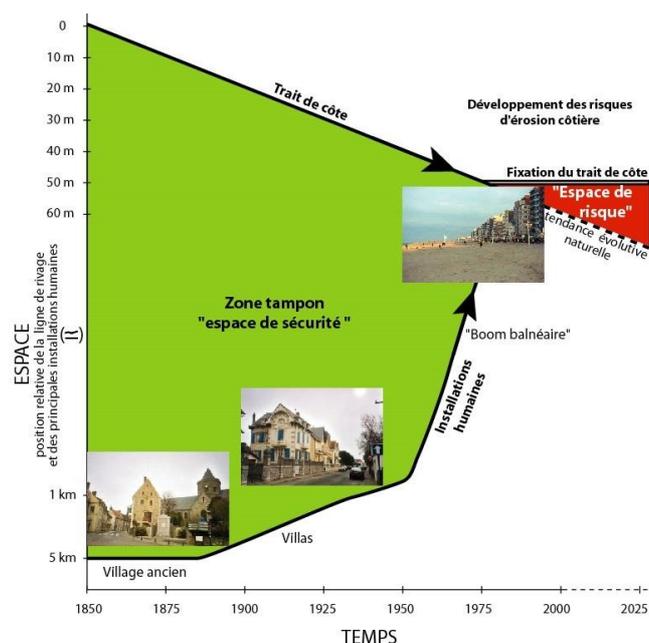
L'émergence du risque à la convergence des dynamiques naturelles et anthropiques

L'émergence du risque, c'est, de manière classique, la rencontre d'un aléa et d'un ou plusieurs enjeux bâtis.

Donc, d'une part, un aléa : une tendance généralisée au recul des côtes et le contexte mondial est peu favorable à une réduction de cette tendance érosive à l'avenir.

Et d'autre part, des enjeux et une occupation des côtes de plus en plus dense. Les très fortes dynamiques économiques et sociales de la seconde moitié du 20ème siècle ont conduit à une occupation de l'espace de plus en plus proche du rivage. Elles ont entraîné un phénomène généralisé de concentration des populations dans les communes littorales.

De façon générale, sur la plupart des littoraux urbanisés du monde, l'évolution naturelle et l'occupation humaine du rivage aboutissent ainsi à un prévisible "télescopage". Recul du trait de côte vers la terre d'une part, concentration des installations humaines vers la mer d'autre part, ces dynamiques convergentes sont à l'origine de l'émergence, puis de la multiplication des risques liés à la mobilité du trait de côte.



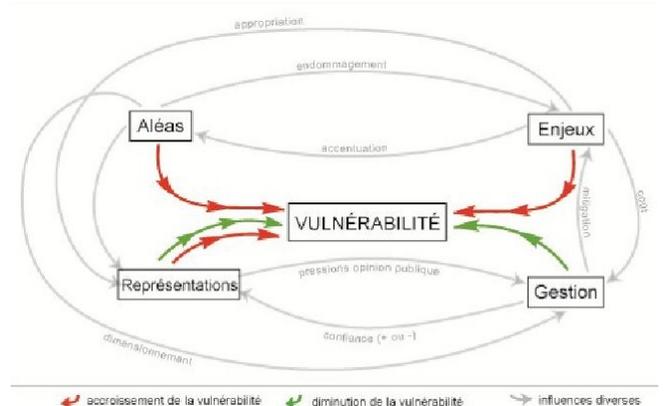
Les quatre dimensions de la vulnérabilité systémique

L'évaluation de la vulnérabilité, définie comme fonction de facteurs conjoncturels (aléas) et de facteurs structurels déterminés par le contexte socio-économique, culturel, fonctionnel et institutionnel d'un lieu et d'une époque, constitue une étape préalable au choix de solutions de gestion du littoral.

La vulnérabilité dite systémique peut être appréhendée comme la résultante de quatre composantes principales et inter-dépendantes :

- les aléas, traditionnellement étudiés par les géographes "physiciens" lorsqu'ils sont dits "naturels" : tous les événements qui vont causer les situations de dommages,
- les enjeux, notamment bâtis, généralement estimés par les économistes ou les géographes "économistes" : tout ce qui est exposé à l'aléa,
- les représentations, domaine de la sociologie et de la géographie "sociale" : la perception des risques par les habitants et les acteurs chargés de leur gestion,
- la gestion à travers l'étude des politiques d'aménagement : l'ensemble des politiques publiques, ouvrages, équipements et opérations menées sur la côte.

C'est en étudiant ces quatre composantes et dimensions que peut être tenté de définir la vulnérabilité des territoires.



Les quatre composantes de la vulnérabilité

Les aléas : gérer l'incertitude

Par nature, les côtes sont des milieux extrêmement dynamiques soumis à des forçages très importants.

Les processus de submersion et d'érosion sont le plus souvent imbriqués.

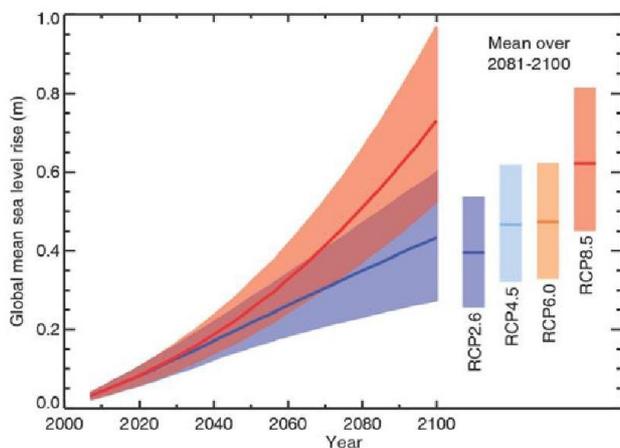
Le contexte actuel tend à l'augmentation de ces processus d'érosion et de submersion. Et ce, pour deux raisons principales :

- un contexte de "pénurie sédimentaire". à l'échelle des temps géologiques. Il n'y a plus d'apports massifs de sédiments à la côte. Nous gérons un stock relictuel qui ne se renouvelle plus de façon importante.
- une tendance à l'élévation des niveaux marins, qui, même il est resté mesurée à ce jour – 3 mm/ an depuis la seconde moitié du 20^{ème} siècle, est aujourd'hui certaine et ne qui ne pourra probablement qu'augmenter.

Ces deux éléments pris ensemble ne peuvent que faire perdurer la tendance érosive.

Nous savons – c'est une certitude, que les phénomènes d'érosion et de submersion vont s'accroître, dans les décennies et les siècles à venir.

Mais nous ne savons pas – et nous ne saurons pas, quelles seront l'ampleur et la temporalité de ces phénomènes: quelle seront la vitesse et l'ampleur de la remontée du niveau marin ? Quel sera l'effet du changement climatique sur la tempétuosité ?



Prévisions : 26 à 98 cm
selon les modèles et les émissions CO2 pour 2100 (GIEC, 2013)

Ce sont des paramètres que nous n'avons pas et que nous n'aurons pas avec précision, même si on peut essayer d'affiner les modèles en développant l'observation.

Il conviendra donc de gérer cette incertitude. Par définition, gérer les risques, c'est gérer l'incertitude.

Mais cette incertitude ne doit pas paralyser la prise décision politique et l'action.

Les enjeux bâtis : une absence de régulation spontanée en vue

Comme en témoigne ces quelques chiffres issus de l'observatoire national de la mer et du littoral (ONML), la pression d'urbanisation et de construction ne se relâche pas sur les territoires littoraux :

- 12 % des surfaces de logements neufs construits de 1990 à 2012 situés dans communes littorales alors qu'elles ne représentent que 4 % du territoire : une pression trois fois plus forte que la moyenne française métropolitaine,
- un prix de vente moyen des terrains à bâtir dans les communes littorales 60 % plus élevé que la moyenne de France métropolitaine (105 €/m² en 2012).

Ce prix ne cesse de monter et a progressé de près de 40 % entre 2006 et 2012.



Gâvres, 2011 © I. Le Berre

Les acheteurs présentent également un profil spécifique en bord de mer. Ils sont en général plus âgés et les catégories socio-professionnelles supérieures sont sur-représentées.

A ce jour, rien n'indique donc une diminution et une régulation spontanée des enjeux bâtis dans les zones exposées.

Au contraire, comme en témoignent de nombreux conflits, tensions et difficultés dans le cadre de l'élaboration des plans de prévention des risques littoraux, le littoral conserve tout son intérêt et son attractivité.

Et il est difficile aujourd'hui de se prononcer sur les effets qu'auront les stratégies de relocalisation qui visent à anticiper la suppression de certains bâtiments afin de réduire la vulnérabilité à long terme.

Sur les espaces non bâtis, la problématique se pose de manière légèrement différente. Sur ces espaces, enjeux de nature et zones tampon de protection contre la mer, l'érosion et la submersion ne posent pas de problème en soi. Ces processus qui sont à l'origine de la dynamique des milieux côtiers et de leur biodiversité ne devraient pas les menacer dans le futur.

Bilan et perspectives des démarches



Séquence 1

En présence de **Frédéric Bonnet**, architecte-urbaniste, agence Obras, Grand Prix de l'urbanisme 2014

Petit-Bourg, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Guy Losbar, maire de Petit-Bourg et conseiller communautaire à la communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre

Julien Piquion, responsable développement durable et transition énergétique à la communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre

Hyères-les-Palmiers, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Jean-Pierre Giran, député-maire de Hyères-les-Palmiers

Jacques Bruno, responsable du secteur environnement à la mairie de Hyères-les-Palmiers

Lacanau, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Laurent Peyrondet, maire de Lacanau

Xavier Poux, ingénieur agronome, docteur en économie, maître d'œuvre bureau d'études ASCA

Petit-Bourg

"Mise en sécurité des sites de Bovis, de Bel-Air et de Pointe-à-Bacchus"

Guy Losbar, maire de Petit-Bourg et conseiller communautaire à la communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre

Julien Piquion, responsable développement durable et transition énergétique à la communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre

Portée par la communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre (CANBT), avec l'appui technique de la commune de Petit-Bourg et de l'Agence des 50 pas géométriques de Guadeloupe, la démarche vise à la mise en sécurité des sites côtiers de Bovis et de Bel-Air à Pointe-à-Bacchus, situés respectivement au sud et au nord du centre-ville, en inscrivant les perspectives de relogement dans les projets de développement urbain portés par la commune de Petit-Bourg.

La bande des 50 pas géométriques : un contexte particulier propre à l'outre-mer

Les deux secteurs d'études sont situés dans la zone dite des 50 pas géométriques.

Cette bande littorale de 81,20 mètres à compter de la limite haute du rivage de la mer est intégrée au domaine public maritime de l'État depuis la loi "Littoral" du 3 janvier 1986.

Elle accueille, pour des raisons historiques et économiques, la majorité des centre-bourgs et près de 30 % de l'activité économique de l'archipel. Elle supporte de plus un grand nombre d'"occupations spontanées" dépourvues de titre de propriété. Les "cabanes" initiales des années 1950/1960 se sont progressivement durcies, en particulier dans les années 1990, pour devenir de véritables maisons, parfois de taille importante. Ces secteurs, issus d'un habitat "spontané", sont généralement insalubres et présentent de grands déficits en équipements

Conscient de la réalité d'une occupation qui s'est développée au fil du temps, souvent pour pallier à l'absence de propositions de logements et de foncier, l'État a, au travers de la loi n°96-1241 du 30 décembre 1996, ouvert des possibilités de régularisation des occupants des zones urbaines, ou d'urbanisation diffuse, de la bande des 50 pas géométriques.

L'agence des 50 pas géométriques : régularisation et aménagement

Établissements publics nationaux créés la loi n°96-1241 du 30 décembre 1996 dans chaque département antillais, les Agences des 50 pas géométriques ont pour objectif d'assurer un "développement harmonieux de la zone et d'en organiser l'aménagement".

Ces agences, instruments de coopération entre l'État et les communes, ont ainsi pour missions premières d'établir des programmes d'équipement des terrains relevant de leur compétence – zones urbaines et zones d'urbanisation diffuse – et d'émettre des avis sur les projets de cessions envisagés à titre gratuit ou à titre onéreux.

En 2010, elles se voient confier de nouvelles missions relatives à la régularisation des occupants sans titre : observation et suivi des occupations, recherche des occupants éligibles à la régularisation et assistance dans leurs démarches, établissement des formalités et documents nécessaires à la cession et contribution à la libération des terrains dont l'occupation sans titre ne peut être régularisée et au relogement des occupants.

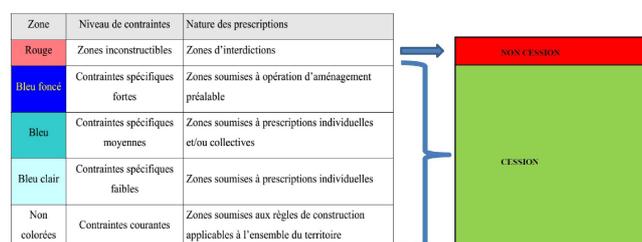
Le Nord Basse-Terre, un territoire soumis à de multiples risques naturels

La Guadeloupe, territoire insulaire subtropical restreint, est soumise à de nombreux risques naturels majeurs : risque sismique, risque volcanique, cyclones, tsunamis, inondations, mouvements de terrain, érosion... Le Nord Basse-Terre n'y déroge pas.

Si la frange littorale, où se concentre la majeure partie des populations, des biens et des activités économiques, s'avère particulièrement vulnérable, l'omniprésence des risques naturels sur ce territoire exigu rend difficile l'identification d'espaces disponibles exempts de tout risque.

La totalité du territoire est ainsi couverte par des plans de prévention multi-risques élaborés à l'échelle communale et approuvés entre 2002 et 2012.

Si la loi n°96-1241 du 30 décembre 1996 a ouvert des possibilités de régularisation des occupants sans titre et de cession des terrains, depuis 2012, les services de l'État la refusent lorsque les constructions sont situées en zones soumises à risques forts et en zones rouges des plans de prévention des risques naturels. Or, en Guadeloupe, sur les 8 000 constructions susceptibles de faire l'objet d'une régularisation / cession, environ 2 000 sont dans cette situation.



Une révision des plans de prévention des risques naturels lancée sur toutes les communes

L'ensemble des plans de prévention des risques naturels du territoire guadeloupéen est actuellement en révision, dont celui de la commune de Petit-Bourg devrait être approuvé d'ici la fin de l'année 2015.

Il est envisagé, dans ce cadre, l'instauration d'un zonage orange pour lequel "l'aménagement et l'urbanisation devront reposer sur une réflexion préalable globale, pouvant déboucher sur des travaux visant à réduire la vulnérabilité sur le long terme".

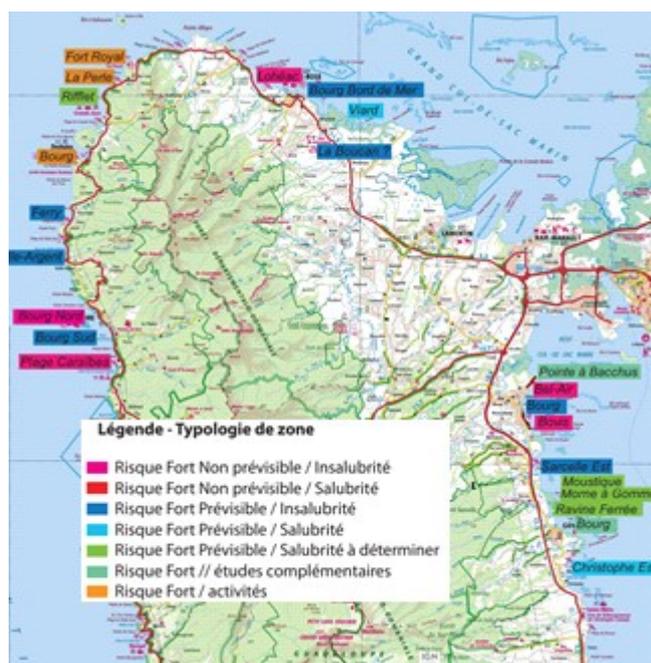
Niveau d'aléa	Zones à enjeux forts	Zones à enjeux modérés	Zones à enjeux faibles
Aléa fort	Orange	Rouge	Rouge
Aléa moyen	Orange	Bleu	Rouge
Aléa faible	Bleu	Bleu	Bleu
Aléa nul	Non colorées		

La question reste toutefois aujourd'hui ouverte sur d'éventuelles possibilités de cession des terrains compris dans ces futures zones orange.

Zone	Niveau de contraintes	
Rouge	Zones inconstructibles	NON CESSION
Orange	Zones admissibles	???
Bleu	Zones constructibles sous prescriptions	CESSION
Non colorées	Contraintes courantes	

Le risque et l'insalubrité sont indissociables au Nord Basse-Terre

Le caractère spontané des habitations a créé de l'insalubrité dans ces zones déjà soumises aux risques. Il arrive ainsi que les problématiques de risques soient en partie traitées par les politiques de lutte contre l'insalubrité (RHI ou RHS) pour trouver des solutions pérennes.



Risques et insalubrité sur le territoire de la CANBT © CANBT

Les sites de Bovis, de Bel-Air et de Pointe-à-Bacchus : un littoral de falaises argileuses marqué par une forte érosion

Les quartiers littoraux de Bovis, de Bel-Air et de Pointe-à-Bacchus, situés en continuité du centre urbain de la commune de Petit-Bourg, présentent tous les trois une forte exposition aux risques d'érosion côtière.

L'ensemble de leur frange littorale est ainsi classé en zone à risques forts de houle cyclonique et de mouvement de terrain. Consécutifs à l'agressivité de la houle, l'érosion de la falaise et le départ massif de pans argileux menacent directement plusieurs constructions. A certains endroits, ce phénomène est accentué par un manque de gestion des eaux pluviales et les forts ruissellements que cela peut entraîner.

Les trois secteurs d'études, Bovis, Bel Air et Pointe-à-Bacchus, englobent à eux seuls plus d'une centaine de constructions situées dans des zones soumises à risques forts. Le centre-bourg de la commune est, quant à lui, soumis au risque de submersion marine.

Une étude relative à l'analyse et à la projection statistique de l'évolution du trait de côte à différents horizons temporels pour le littoral de Petit-Bourg sera confiée au BRGM.

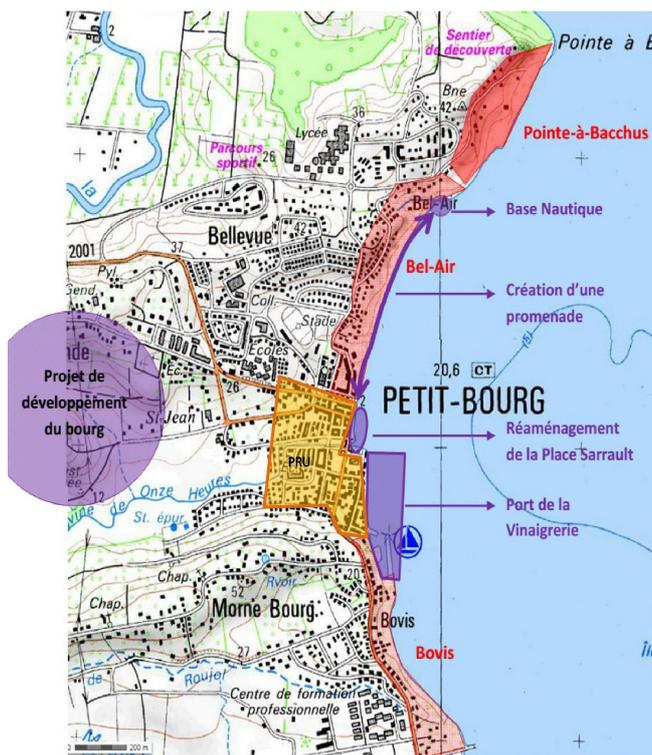


Phénomène d'érosion sur le site de Bovis © DEAL Guadeloupe

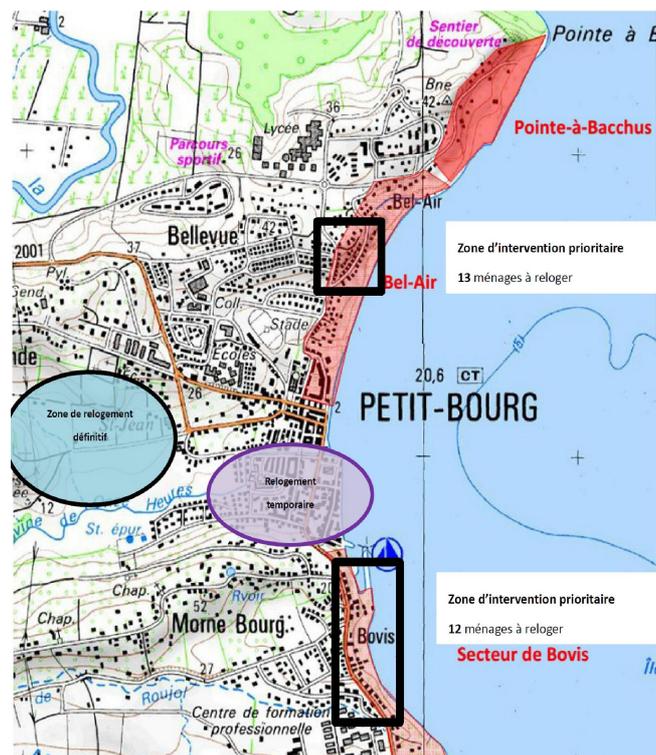
Le projet a ainsi pour objectif la mise en sécurité de ces trois sites en inscrivant les perspectives de relocalisation dans les projets d'aménagement et de développement portés par la commune de Petit-Bourg.

Située à proximité des principaux pôles d'emploi de l'île, la commune connaît en effet, depuis plusieurs années, un développement important que reflètent les nombreux projets de la ville et de la CANBT : réaménagement de la place Sarrault, restructuration et agrandissement du port de la Vinaigrerie, aménagement d'une promenade littorale, réalisation récente d'une base nautique, projets de rénovation urbaine et de développement du bourg, notamment au travers du projet de création d'un éco-quartier dans le secteur de Saint-Jean.

Le plan local d'urbanisme est actuellement en cours de révision et devrait être approuvé d'ici la fin de l'année



Secteurs d'études et projets d'aménagement de la commune © CANBT



Secteurs d'intervention prioritaires et perspectives de relogement © CANBT

Le programme d'intervention

Sur le secteur de Point-à-Bacchus, le niveau de précision des études d'aléas existantes ne permet pas aujourd'hui de statuer au cas par cas, construction par construction, sur une décision de relocalisation.

Une étude de risques complémentaire va être engagée pour caractériser de manière plus fine l'aléa et l'imminence de son occurrence, identifier les travaux susceptibles d'être réalisés pour mettre le site en sécurité et évaluer la faisabilité technique et le coût de ces travaux.

Une analyse "coûts/bénéfices" sera également conduite pour permettre de comparer le coût du montant des travaux à réaliser pour mettre les constructions hors risques et le montant des indemnités et des relogements à mettre en œuvre si les constructions ne peuvent être maintenues.

Sur les sites de Bovis et de Bel-Air, deux secteurs prioritaires d'intervention ont été définis sur la base des études de risques existantes et des enquêtes de terrain réalisées.

Ces deux secteurs, qui intéressent respectivement 12 et 13 ménages, sont caractérisés par une exposition importante à des risques de mouvement de terrains et une forte insalubrité.

La mise en place d'opérations de résorption de l'habitat insalubre est envisagée sur ces deux sites.

Dans un premier temps, des propositions de relogement temporaire seront faites aux familles concernées :

- par la mobilisation des dents creuses du centre-bourg dont 8 à 10 logements mobilisables en août 2016,
- au sein du parc de logement existant (bailleur social),
- par un retour au sein des familles ou une reconversion professionnelle.

En parallèle, le projet de relogement définitif sera co-construit avec les habitants. A ce titre, le projet d'éco-quartier de Saint-Jean porté par la commune permettrait de proposer rapidement des solutions de relogement et de relocalisation des activités pour les personnes concernées.

La définition du schéma d'aménagement de ce quartier fera l'objet d'une démarche d'approche environnementale de l'urbanisme et intégrera les besoins exprimés par la population.

De manière corollaire, dans le cadre d'un programme d'études sur l'adaptation aux changements climatiques, la commune conduira une réflexion prospective pour mesurer les incidences de la hausse du niveau de la mer sur le centre-bourg et évaluer la capacité à opérer un recul stratégique permettant la relocalisation du centre ancien vers le quartier de Saint-Jean.

La valorisation des espaces libérés

Des premières réflexions sur les possibilités de valorisation des espaces libérés ont été engagées : promenade littorale, parcours cyclable, aménagements paysagers...

Dans le quartier de Bovis, les risques liés à l'érosion menacent directement la route départementale située à proximité immédiate de la falaise. Sur ce site, pour assurer la stabilité des terrains et protéger la route, les premières propositions faites visent à transformer la falaise en talus par le biais d'une pente plus faible et de rampes piétonnes.

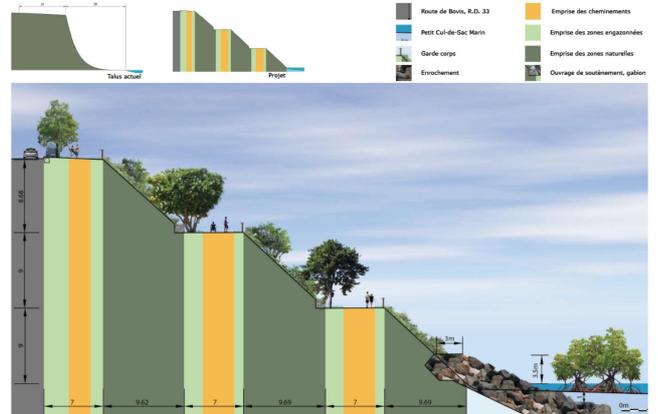
Elles constituent une première base de réflexion qui devra néanmoins être approfondie avant que ne soit arrêtée une solution définitive.



Proposition d'aménagement sur le site de Bovis © CANBT

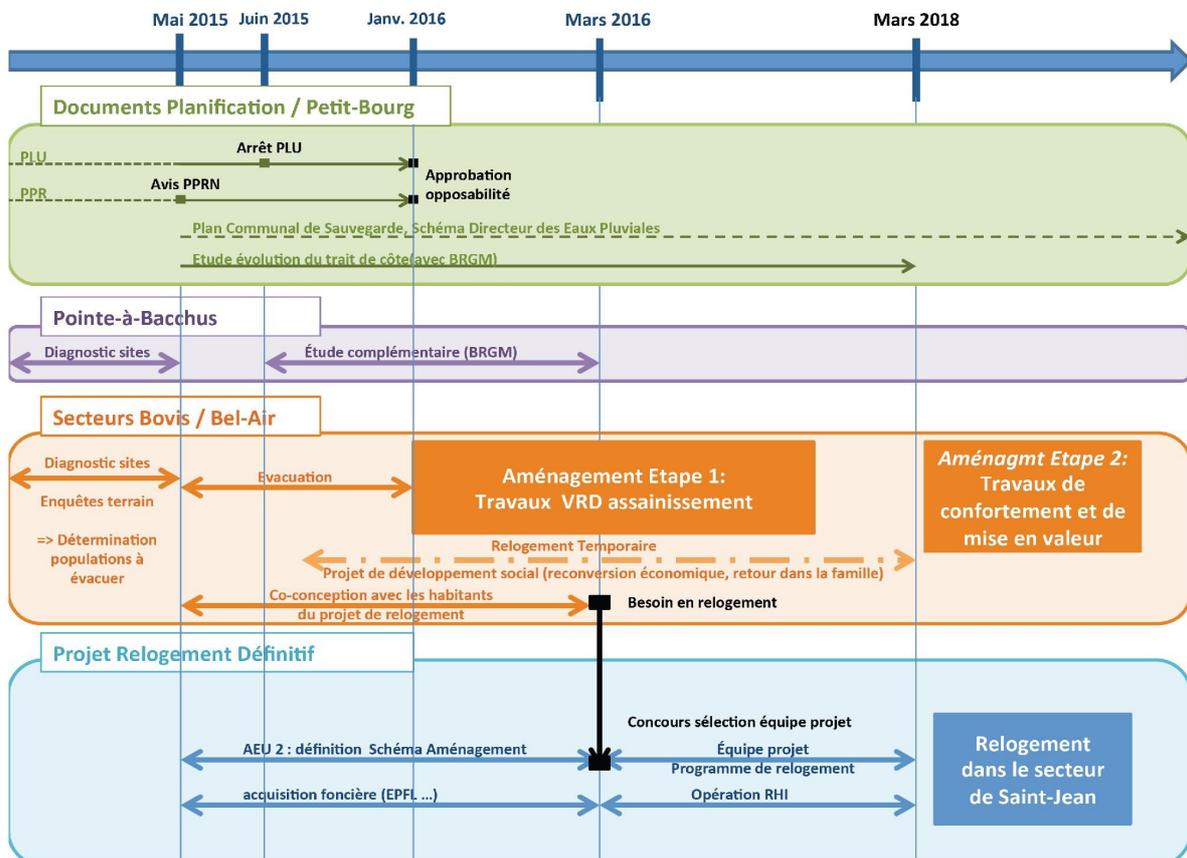


Proposition d'aménagement sur le site de Bel-Air © CANBT



Coupe de la proposition d'aménagement sur le site de Bovis © CANBT

Le calendrier prévisionnel



Le regard de Frédéric Bonnet

Architecte-urbaniste, agence Obras, Grand Prix de l'urbanisme 2014

Mandataire avec Thomas Bellouin, architecte, de la mission d'appui initiée en mai 2015

Penser la relocalisation et la recomposition spatiale implique, me semble-t-il, de prendre de la hauteur et du recul, de considérer le territoire dans son ensemble et dans sa profondeur.

Cela suppose également de s'intéresser à la manière dont les territoires se sont historiquement constitués sur leurs sols, leurs formes géologiques et leurs éléments naturels.

La topographie sur laquelle est implantée la ville de Petit-Bourg a ainsi joué un rôle déterminant dans l'organisation de ses activités.

La commune s'étend du sommet des montagnes jusqu'à la mer. Sa limite ouest s'appuie sur la ligne de crête de la chaîne de montagnes qui s'étire du nord au sud de Basse-Terre.

Plusieurs rivières ou ravines descendent vers la mer perpendiculairement au trait de côte, chacune disposant d'une embouchure singulière constituant son accroche au littoral de manière thématifiée :

- au nord, la rivière Lézarde s'achevant par la traversée des mangroves du Conservatoire du littoral,
- à hauteur du bourg, la ravine de Onze Heures dont l'embouchure canalisée est, cette fois, urbaine,
- au sud, la rivière Moustique s'ouvre finalement sur la plage de Viard.

Ces trois cours d'eau sont le support de trois systèmes agricoles, principalement installés dans les plaines côtières et dont les points bas peuvent être partiellement inondés lors des pluies cycloniques.

Ces plaines agricoles marquent d'importantes césures dans l'urbanisation qui a plutôt cours sur les points hauts. La ville est ainsi rythmée par une alternance d'espaces construits et d'espaces naturels. Les cours d'eau organisent l'articulation de l'arrière-pays avec le littoral et deviennent partie prenante de la structure urbaine.

En négatif des vallées agricoles, plusieurs chemins implantés sur des crêtes sont le support d'une urbanisation remontant du bourg vers les hauteurs de la ville.

- au nord, le chemin Hauteurs Lézarde,
- de part et d'autre du bourg, le chemin de Blonde et les chemins de Morne-Bourg et de Duquerry,
- au sud, les chemins de Montebello et Carrère.

Ces chemins, qui relient le bourg à son arrière-pays, et ce malgré la présence de la route nationale dont l'effet de rupture doit toutefois être relativisé s'accompagnent de modes d'habiter spécifiques, dont les qualités diffèrent de celles offertes dans le bourg : parcelles plus grandes, échappées visuelles sur la mer cette fois distante et, enfin, un rapport très fort avec la nature et les paysages agricoles environnants.

Mais on constate que de nombreuses maisons ou parcelles sont à l'état d'abandon malgré le caractère attrayant de ce cadre de vie.

Les chemins de crêtes habités, tout comme les plaines agricoles organisées de part et d'autre des cours d'eau, convergent vers le littoral. Ces deux unités paysagères alternant espaces urbanisés et césures, font donc la jonction entre l'arrière-pays et le littoral, entre le parc naturel dans les hauteurs et la mer.

La démarche de relocalisation et de recomposition spatiale, bien qu'initée à partir des risques engendrés par l'érosion littorale, ne doit ainsi pas faire oublier que la ville de Petit-Bourg a une épaisseur, une profondeur, et que sa structure ne se résume pas à la bande littorale.

Ce site a en effet des ressources extraordinaires bien au-delà du trait de côte. En retrait, c'est absolument magnifique. Il y a un potentiel paysager extraordinaire. Grâce à la structure de ce paysage, on a, dans l'épaisseur même du territoire, des vues sur le littoral et des vues sur la mer.

La ville de Petit-Bourg est riche de paysages variés, lesquels peuvent être valorisés dans le cadre de la relocalisation.

Ces unités paysagères contrastées offrent des qualités complémentaires. Il s'agirait donc aujourd'hui de jouer sur ces différents tableaux pour associer la relocalisation des activités et des biens avec une recomposition spatiale cohérente.

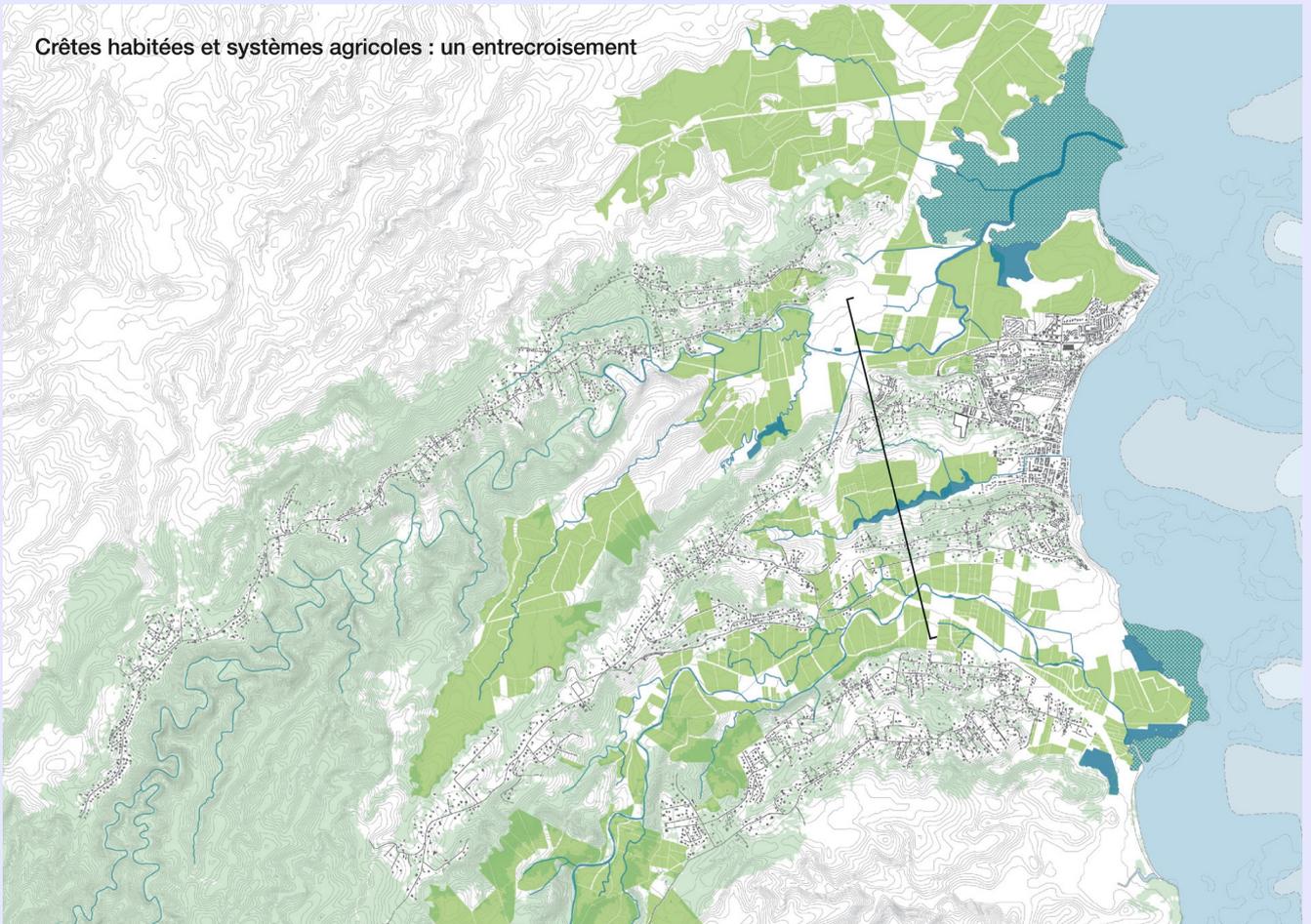
Il pourrait être ainsi envisagé de poursuivre le développement de Petit-Bourg selon une trame urbaine forte, pensée au prisme de ces unités paysagères, et respectueuse de ces particularités géographiques.

Les chemins de crête présentent de nombreux atouts et peuvent être matière à projet.

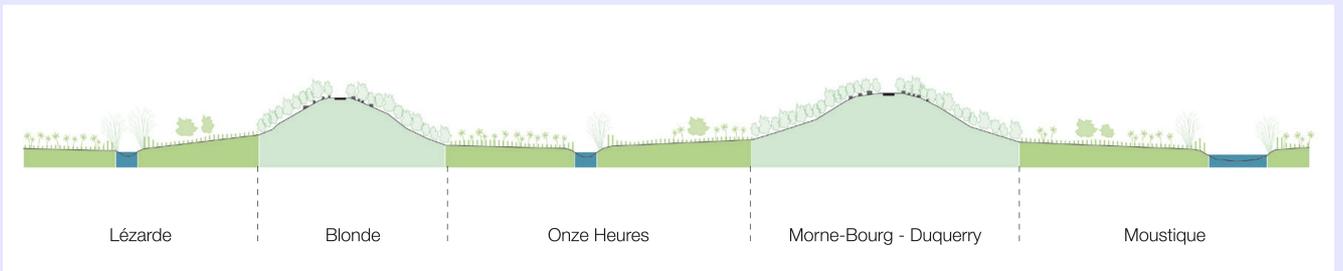
Les projets de la ville, en cours ou récemment réalisés, sont également avantageusement localisés dans ces différentes unités paysagères et me semble devoir être mis en réseau de manière à en décupler les effets.

Cette articulation n'est pas seulement nécessaire à la cohérence des projets entre eux. Elle doit également permettre de saisir, d'un seul regard, les nouveaux équilibres à mettre en place pour valoriser chacune de ces unités paysagères et amener les conditions d'un attrait susceptible d'inciter les populations concernées par les différents risques à se déplacer.

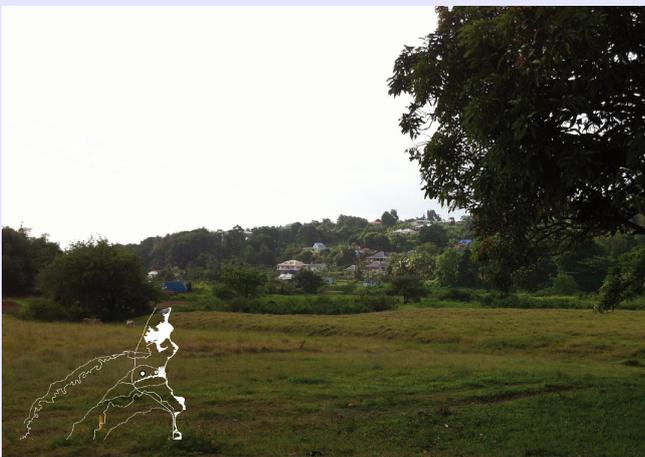
Crêtes habitées et systèmes agricoles : un entrecroisement



Crêtes habitées et systèmes agricoles : un entrecroisement © T. Beillouin / F. Bonnet



L'alternance des plaines et des chemins de crêtes structurant la commune de Petit-Bourg © T. Beillouin / F. Bonnet



Le paysage agricole : héritage, bien commun et valeur ajoutée aux habitations © T. Beillouin / F. Bonnet

Hyères-les-Palmiers "La plaine du Ceinturon face aux risques littoraux"

Jean-Pierre Giran, député-maire de Hyères-les-Palmiers

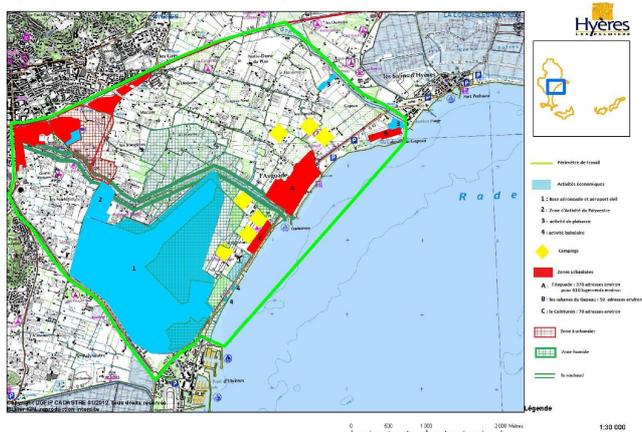
Jacques Bruno, responsable du secteur environnement à la mairie de Hyères-les-Palmiers

L'engagement de la commune de Hyères-les-Palmiers dans l'appel à projets "Relocalisation des activités et des biens" repose sur un simple constat : une érosion importante et un risque de submersion marine de la route départementale et des plages bordant la plaine côtière du Ceinturon.



Phénomène d'érosion le long de la route départementale © F. Bonnet

Sur cette base, un périmètre de réflexion sensiblement plus vaste, intégrant l'ensemble de la plaine du Ceinturon, a été défini en vue de quantifier, de manière plus globale, les risques d'érosion et de submersion marine à long terme, d'identifier les enjeux soumis aux risques et de définir un programme d'actions et d'aménagement à long terme.



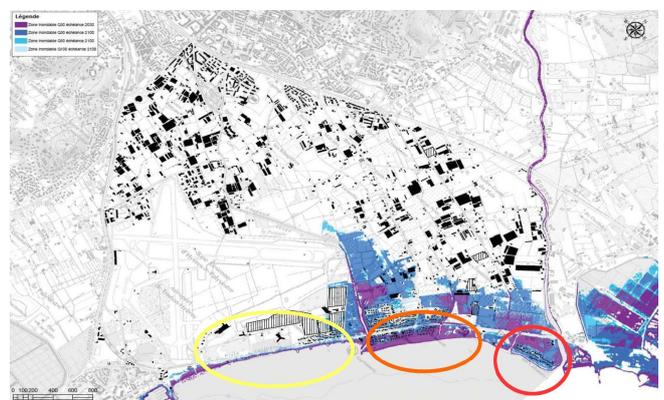
Périmètre d'étude © Ville de Hyères

Les résultats des études de l'aléa submersion marine ont ainsi montré une répartition non homogène des phénomènes.

La modélisation réalisée, à savoir une méthode locale à haute définition, nous a notamment permis de nous éloigner assez largement de la vision un peu pessimiste, pour ne pas dire catastrophique, qui était celle du territoire à risque important d'inondation pour lequel l'ensemble du périmètre allait globalement être submergé dans les 30 ou 100 ans avec une perspective annoncée de relocalisation sans qu'on ne se soit toutefois préoccupé de savoir où pourraient se situer les nouvelles localisations.

Cette définition de l'aléa, complétée par des réflexions portant sur l'habitat, le tourisme, et les déplacements, a conduit in fine la commune à découper le territoire en trois secteurs distincts afin de répondre aux ambitions de la vie locale, à la préservation du paysage et aux risques :

- une zone d'habitat pavillonnaire soumis à de forts risques dont il apparaît nécessaire d'envisager le déplacement à long terme,
- le centre-ville du quartier historique de l'Ayguade – le roi Saint Louis y a débarqué à son retour de croisade. Sur ce secteur susceptible d'être impacté à terme par la submersion marine, des dispositions et des prescriptions urbanistiques, notamment en termes de mutation de l'habitat, seront à mettre en œuvre pour garantir sa résilience.
- une zone de front de mer dont la morphologie actuelle protège le rétro-littoral et qui devra garder ce rôle tout en faisant l'objet d'une requalification paysagère.



Les trois secteurs d'intervention identifiés © Ville de Hyères

Les études et réflexions menées dans le cadre de l'appel à projets nous ont ainsi permis de définir des situations différentes sur le trait de côte et d'avoir une approche différenciée plus pragmatique, plus locale et plus réaliste que l'approche globale et très pessimiste qui avait précédé.

Ceci étant, je souhaiterais faire quelques commentaires et réflexions de portée plus générale.

Comme évoqué lors des présentations introductives de ce matin, il est important de se projeter progressivement dans le temps. Je crois ainsi que toute précipitation est maladroite. D'ailleurs, si d'aventure nous n'avions pas conduit d'études particulières plus détaillées, nous serions peut-être en train de nous demander comment évacuer le quartier de l'Ayguade et comment le relocaliser.

Je crois qu'il faut être progressif.

Nous sommes ainsi en train d'élaborer le plan local d'urbanisme. Cela doit éclairer notre réflexion et nous rappeler que, si un plan local d'urbanisme s'inscrit dans une perspective de 15 à 20 ans, il a également vocation à préparer les plans ultérieurs.

Il y a donc un nécessaire phasage de la réflexion et des mesures à prendre sans sauter brutalement à l'échéance de 100 ans parce que je crois qu'alors, nous pourrions prendre des décisions qui pourraient s'avérer totalement erronées.

Le président Jacques Chirac avait ainsi cette phrase magnifique : "les prévisions sont difficiles, surtout lorsqu'elles concernent l'avenir".

Je crois qu'il nous faut avoir ce degré de prudence et avancer, non pas de manière trop lente, mais pas à pas et par phase successive.

Par ailleurs, et cela a également été déjà évoqué ce matin, on ne peut pas isoler le trait de côte de tout le reste.

Quand on me parle de relocalisation, je peux, bien entendu, l'envisager mais, même dans une ville comme Hyères à la superficie relativement importante (13 300 hectares), nous sommes cernés.

Nous sommes cernés par le plan de prévention des risques d'inondations, par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport, par des terres agricoles qu'il faut promouvoir, par des espaces naturels qu'il faut préserver et par une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager que, bien entendu, nous respectons.

Où pourrait-on relocaliser ? Il n'y a plus de place. Il n'y a pas de possibilités.

Et j'ajouterais que, si relocaliser est une chose, dans le même temps l'État nous prescrit la création de 4 000 logements dans les dix à quinze ans à venir, dont 1 000 logements sociaux dans les deux ans.

Je veux bien mais on ne peut pas gérer des problèmes avec des départements ministériels qui s'ignorent mutuellement. Il faut bien prendre en compte la réalité.

Quand l'État nous impose de construire davantage, alors que simplement 50 hectares sont désormais urbanisables dans la ville de Hyères et que, dans le même temps, des problèmes de relocalisation se font jour, il faut nous dire où, quand et comment. On ne peut pas simplement avoir des directives contradictoires et gérer l'impossible. C'est, pour moi, fondamental.

Si d'aventure nous devions relocaliser, il faudrait que l'État se pose à terme la question de la reconversion de zones naturelles en zones constructibles, même si cela doit choquer, y compris le ministère de l'environnement. Il faudrait qu'il se pose la question du classement en zones urbanisables de zones agricoles.

Autrement la réponse est très simple : on peut trouver la solution mais ailleurs qu'à Hyères. Bien au-delà, dans l'arrière-pays où les problèmes d'inondation du Gapeau seront moindres et où les risques de submersion marine n'existeront pas.

Mais cela veut dire qu'on décide la fermeture ou la fin d'une ville à moyen ou à long terme. Il n'y a pas d'autres hypothèses. Il n'y a pas d'autres solutions. Il y a donc véritablement là un enjeu considérable de lucidité et de réalisme. Comment faire, devant ces contraintes, toutes légitimes mais parfaitement contradictoires, pour trouver à terme une solution ?

C'est peut-être une équation sans solution. Peut-être cela veut-il dire que des communes telle que la ville de Hyères et ses 60 000 habitants, qui a une certaine réalité, une certaine existence et une certaine ambition, doivent commencer à entamer leur processus de fermeture, sinon de disparition progressive ? Ou alors faut-il avoir une vision peut-être plus réparatrice pour essayer de préserver l'essentiel ?

Mais c'est déjà véritablement compliqué de faire un plan local d'urbanisme sous quinze ans et d'avoir une vision à long terme dans cette situation.

Pour ne pas être trop désagréable, je préciserais que l'État vient de nous refuser le classement en catastrophe naturelle de destructions importantes en bord de mer liées à l'action des vagues.

Je le comprends mais nous sommes un peu en contradiction. Si ces phénomènes existent, est-ce que l'État doit monter en réparation ou en contribution ?

Voilà ce sur quoi je souhaitais attirer l'attention. Je ne veux pas empêcher l'approfondissement de ces études bien au contraire. Elles nous ont été utiles. Elles nous permettent de poser les problèmes, sinon de les anticiper, et d'avoir une atmosphère de réflexion pour l'avenir. Mais il faut "décompartmenter" l'État.

Autrement, si, dans la salle d'à côté, se tient une réunion animée par la direction de l'équipement, j'ai peur que ces orientations soient en contradiction avec celles sur lesquelles nous échangeons ici.

Le regard de Frédéric Bonnet

Architecte-urbaniste, agence Obras, Grand Prix de l'urbanisme 2014

Mandataire de la mission d'appui initiée en juin 2015

Hyères est un territoire unique et extraordinaire.

Alors que, le plus souvent, sur la Côte d'Azur, le rocher tombe dans la mer, nous sommes ici en présence d'une importante plaine littorale parallèle à la mer.

L'identité du site est multiple comme l'est le territoire, à la fois maritime et terrestre, méditerranéen et provençal, urbain et rural, intérieur et littoral, des îles et du continent. Cette diversité se retrouve dans la richesse des écosystèmes et la variété des paysages qui composent une mosaïque changeante.

Accrochée au versant sud de la colline boisée du Castéou, la ville historique surplombe la plaine. Pour ma part, je crois qu'elle offre des capacités de renouvellement urbain relativement considérables. Comme souvent en site contraint, tel que la région parisienne, il est possible de trouver beaucoup de place pour construire, sans trop de problèmes de foncier et de démolition, et tout en étant raisonnable en terme de densité.

Zone de marnage et d'interface entre l'eau et la mer, la plaine littorale sépare la partie urbanisée de Hyères du littoral. Jadis marécageux, aujourd'hui drainé et en partie urbanisé, cet espace reste encore largement agricole.

Il est marqué par la présence des deux grands salins et de l'aéroport : des grands systèmes qui tirent parti de l'horizontalité, même si, bien évidemment, de manière un peu différente.

Le littoral est quant à lui marqué par une succession de hameaux et d'îlots habités. D'occupations plus récentes que les noyaux urbains historiques, ils n'en possèdent pas moins également leur propre histoire, tel le village de l'Ayguade dont l'histoire, déjà traditionnelle, est très ancrée dans la culture locale.

Ce littoral abrite des endroits formidables tel que, par exemple, le cordon qui mène à la presqu'île de Giens : un "parc habité" où, derrière le cordon sableux, à l'ombre des pinèdes, habitats éphémères ou sédentaires occupent l'espace de vie.

Mais ce littoral est également marqué par des aménagements et des points durs, tels les ports, qui, implantés sur une plaine sableuse naturellement mobiles, ont fortement influé sur la manière dont les sédiments se distribuent aujourd'hui dans la baie.

Si on a la chance que ce littoral ne soit pas complètement urbanisé, quelques points noirs tel que, par exemple, ce parking "sauvage" sur le cordon littoral utilisé par les gens qui vont à l'aéroport, en altèrent également les qualités paysagères.



Parking "sauvage" à proximité de l'aéroport © F. Bonnet

Un des enjeux du projet est ainsi, me semble-t-il, d'arriver à remettre à niveau les endroits les plus artificialisés et les plus dégradés. Les remettre au niveau du rêve de la ville, de ce parc littoral et de ce formidable paysage.

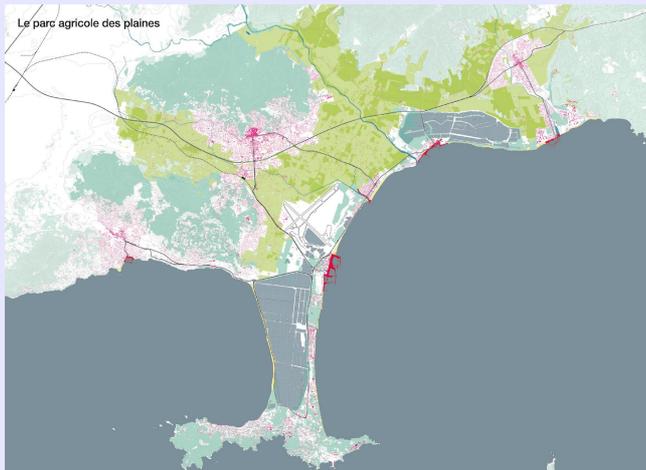
L'enjeu est également de retrouver une continuité paysagère sur l'épaisseur de littoral. En connectant l'ensemble, en réinventant des continuités, des solidarités et des proximités nouvelles, la ville de Hyères pourrait finalement retrouver une relation directe à la plage.

Pour terminer mon propos, je m'appuierais sur quelques images d'Henri Prost datant des années trente. Dans son plan d'aménagement de la côte varoise, Henri Prost envisageait ainsi la création d'une ossature de voies de communication reliant les communes du littoral et tracées en parfaite harmonie avec la topographie et le paysage comme en témoignent ses propositions d'aménagement paysager de voiries de bord de mer, tant en corniches qu'en cordons littoraux.

Une partie de ce projet a été réalisée et certaines routes sont aujourd'hui l'héritage de ces réflexions d'avant-guerre.

Elles me semblent toujours d'actualité et susceptibles de pouvoir constituer une source d'inspiration pour retrouver un paysage où la route traverserait la forêt en bord de mer.

Sur cette question des risques, une question dure et aride d'un point de vue technique, si nous n'arrivons pas à la positionner dans un rêve, dans quelque chose qui porte une qualité paysagère, des qualités d'usages que tout le monde puisse s'approprier, il est plus difficile de s'insérer et de rentrer dans le champ technique. A un moment donné, il faut avoir une vision de projet.



Le parc agricole des plaines © F. Bonnet



Le parc habité du littoral © F. Bonnet



Le centre-ville historique de Hyères-les-Palmiers vu depuis la plaine agricole du Ceinturon © F. Bonnet



La route du front de mer (Boulevard de la Marine – RD42) © F. Bonnet



© H. Prost



© H. Prost

Lacanau

"Site-atelier du littoral aquitain pour la relocalisation"

Laurent Peyrondet, maire de Lacanau

Xavier Poux, ingénieur agronome, docteur en économie, maître d'œuvre bureau d'études ASCA

Lacanau est une commune du littoral aquitain particulièrement touchée par le recul du trait de côte lié à l'érosion marine. Les tempêtes de l'hiver 2013 et 2014 ont révélé l'ampleur des phénomènes mais également la difficulté de prévoir l'évolution du trait de côte : suite à ces événements, le trait de côte aujourd'hui est d'ores et déjà celui qui avait été estimé pour 2040.

Compte-tenu de l'organisation urbaine de la station balnéaire, qui concentre sur le front de mer 20 % des résidences secondaires, ainsi que la majorité des activités commerciales, c'est l'économie touristique de Lacanau dans son ensemble qui est aujourd'hui menacée à terme.



Le périmètre de vulnérabilité à l'horizon 2100 © GIP Littoral Aquitain

Initiée en 2009, une première réflexion sur l'élaboration d'une stratégie locale de gestion de la bande côtière avait permis de dégager douze scénarios d'évolution combinant lutte active dure, lutte active souple et relocalisation. Sur ces douze scénarios, deux avaient été retenus par la commune, le premier impliquant une protection en dur du front de mer avec des rechargements en sable au sud et le second impliquant la relocalisation du front de mer.

La stratégie locale n'ayant pu statuer entre ces deux options, la commune a souhaité poursuivre, au travers de l'appel à projets et avec l'appui du GIP Littoral Aquitain et du bureau d'études ASCA, la réflexion sur ces deux scénarios.

Un comité de concertation au cœur de la démarche

Les canalais étant les premiers concernés à la fois par l'érosion et par les stratégies d'adaptation envisageables, la démarche s'est fortement appuyée sur un comité de concertation local constitué de représentants des résidents et des acteurs économiques, environnementaux et institutionnels du territoire. Ce comité a été associé à l'ensemble des étapes de la réflexion, en tant que groupe de travail actif et enceinte de discussion des enjeux.

La démarche a également fait l'objet d'efforts importants d'information et de communication, notamment au travers de forums "grand public".



Forum "grand public" © GIP Littoral Aquitain



Réunion du comité de concertation © GIP Littoral Aquitain

Une démarche prospective pour éclairer des choix stratégiques

Davantage qu'une approche prévisionnelle, susceptible d'être remise en question à l'occasion d'un événement extrême futur, le parti a été pris de conduire une réflexion prospective à long terme.

La prospective permet en effet d'envisager une variabilité à long terme et de s'adapter à un large champ des possibles. C'est ainsi en envisageant plusieurs futurs possibles que les enjeux d'adaptation à l'érosion ont pu être caractérisés.

Un scénario fictif "révélateur" qui montre la nécessité d'une politique ambitieuse

Dans un premier temps, un scénario dit "révélateur" a été élaboré avec pour objectif d'imaginer l'évolution de la station de Lacanau à l'horizon 2050/2100 dans un contexte de mobilisation politique, institutionnelle et financière des différents acteurs publics inscrite dans la continuité de celle d'aujourd'hui.

Ce scénario ne signifie pas une absence d'actions publiques de la part des acteurs mais celles-ci sont mises en œuvre "comme d'habitude" avec les mêmes contraintes et les mêmes régulations politiques, réglementaires et financières qu'aujourd'hui.

Ses enseignements en sont clairs : en conservant les cadres réglementaires, politiques et financiers actuels, on risque fort de déboucher sur une situation chaotique, où la gestion des problèmes n'est pas à la hauteur des enjeux.

Une approche planifiée et ambitieuse s'impose donc et ce d'autant plus que les conséquences des tempêtes de l'hiver 2013-2014 sont venues confirmer la véracité du scénario.

Quatre scénarios souhaitables pour explorer différentes stratégies d'adaptation à l'horizon 2100

En alternative au scénario révélateur, le comité de concertation a donc été sollicité pour envisager quatre scénarios de ce que pourraient être des futurs souhaitables, considérant différents registres de l'économie et de la vie communale.

Deux dimensions ont été considérées dans ces scénarios :

- une première relative au mode de gestion du trait de côte : trois scénarios envisageant une relocalisation du front de mer et une renaturation de la dune, après une phase de protection transitoire, et un scénario envisageant une lutte active avec un ouvrage dimensionné pour 2100,
- une seconde dimension portant sur le modèle de développement urbain et socio-économique.

Intitulé du scénario	Logique d'ensemble du développement	Gestion du risque d'érosion littorale à l'horizon 2050-2100
Scénario A : Un cadre de vie préservé	Un développement de la Commune sur un équilibre tourisme – tertiaire valorisant le cadre naturel	
Scénario B : Glisse et nature	La valorisation de la spécificité « glisse » de Lacanau complétée par les atouts nature	Relocalisation et renaturalisation de la dune (après une phase de lutte active temporaire pour préparer la recomposition urbaine)
Scénario C : Grand Bordeaux	Jouer la carte du grand Bordeaux pour un dynamisme touristique de qualité	
Scénario D : Panorama Côte d'argent	Un positionnement touristique haut de gamme	Protection par une lutte active forte (enrochement)

Ces quatre scénarios explorent donc des logiques de développement et de gestion du trait de côte contrastées, couvrant les différents choix pouvant être envisagés pour l'avenir de la station. Ils permettent d'éclairer les enjeux et les décisions susceptibles d'être prises.

Aucune stratégie ne s'impose : des bénéfiques, des incertitudes et des risques dans toutes les options

Les trois scénarios reposant sur une relocalisation sont économiquement justifiables et apparaissent souhaitables au regard de la qualité de leurs projets de développement urbain et touristique.

Le fait de retrouver une dune au fonctionnement naturel permet de recréer une plage centrale et d'envisager un rapport au risque d'érosion plus durable, sans engager une lutte difficilement tenable techniquement et financièrement à long terme.

Mais les conditions de réalisation financières, institutionnelles, et réglementaires de ces scénarios ne sont aujourd'hui pas réunies.

Le montant des acquisitions foncières nécessaires à la mise en œuvre des scénarios représente près de 302 M€ et le déficit actualisé des projets de relocalisation varie entre 482 M€ pour des modalités d'acquisition "classiques" et 206 M€ pour des modalités d'acquisition "innovantes".

Aujourd'hui, sur une commune comme Lacanau, la mise en œuvre de la taxe GEMAPI ne semble pas possible.

Il n'existe pas non plus d'établissement public foncier susceptible d'appuyer la commune pour la mise en œuvre d'un projet d'une telle ampleur.

En parallèle, si la construction d'un ouvrage de défense dimensionné pour 2100 semble possible sur le plan technique et économiquement plus atteignable, le recours à cette stratégie renvoie la station à un report du risque et des enjeux dans le temps, voire à leur aggravation à plus long terme.

Le coût de l'ouvrage est estimé à 50 M€ et le déficit actualisé du projet de lutte active s'élève quant à lui à près de 53 M€.

Le financement de l'ouvrage représente près de 31 000 € par propriétaire

La commune de Lacanau se retrouve donc aujourd'hui face à un choix cornélien dont les enjeux financiers et réglementaires la dépassent.

Mais, si à l'issue de la réflexion, aucune stratégie ne s'impose, les différentes actions possibles et leurs conditions de réalisation sont néanmoins dorénavant clairement identifiées.

Les quatre scénarios

Le scénario A – Relocalisation – Cadre de vie préservé



SCENARIO A EN 2050 : UN CADRE DE VIE PRESERVE

Légende : Vue 3D artistique en 2050 à marée basse après enlèvement des ouvrages de protection.

Limites d'utilisation : Photomontage réalisé dans le cadre de l'étude de faisabilité de la relocalisation en Aquitaine - appel à projet MEDDE - site atelier de Lacanau - interprétation interdite sans lecture préalable du rapport : les scénarios souhaitables à Lacanau, EREA ASCA QUADRA, 2014. Diffusion et reproduction interdite.

Commanditaire : GIP Littoral Aquitain

Réalisation : QUADRA / février 2015

Sources : Orthophoto et Bd Topo IGN 2013, convention PIGMA n°0003

LITTORAL AQUITAIN



Le scénario B – Relocalisation – Glisse et nature



SCENARIO B EN 2050 : GLISSE ET NATURE

Légende : Vue 3D artistique en 2050 à marée basse après enlèvement des ouvrages de protection.

Limites d'utilisation : Photomontage réalisé dans le cadre de l'étude de faisabilité de la relocalisation en Aquitaine - appel à projet MEDDE - site atelier de Lacanau - interprétation interdite sans lecture préalable du rapport : les scénarios souhaitables à Lacanau, EREA ASCA QUADRA, 2014. Diffusion et reproduction interdite.

Commanditaire : GIP Littoral Aquitain

Réalisation : QUADRA / février 2015

Sources : Orthophoto et Bd Topo IGN 2013, convention PIGMA n°0003

LITTORAL AQUITAIN



Le scénario C – Relocalisation – Grand Bordeaux



SCENARIO C EN 2050 : GRAND BORDEAUX

Légende : Vue 3D artistique en 2050 à marée basse après enlèvement des ouvrages de protection.

Limites d'utilisation : Photomontage réalisé dans le cadre de l'étude de faisabilité de la relocalisation en Aquitaine - appel à projet MEDDE - site atelier de Lacanau - interprétation interdite sans lecture préalable du rapport : les scénarios souhaitables à Lacanau, EREA ASCA QUADRA, 2014. Diffusion et reproduction interdites.

Commanditaire : GIP Littoral Aquitain

Réalisation : QUADRA / février 2015

Sources : Orthophoto et Bd Topo IGN 2013, convention PIGMA n°0003

LITTORAL AQUITAIN



Le scénario D – Lutte active – Panorama Côte d'argent



SCENARIO D EN 2050 jusqu'en 2100 : PANORAMA COTE D'ARGENT

Légende : VUE 3D artistique en 2050 à marée haute après réalisation entre 2020 et 2050 des travaux de confortement du front de mer tel que dimensionné dans le rapport ISL-CASAGEC de 2014 pour tenir jusqu'en 2100. Situation après succession importante de phases d'érosion entraînant un recul du trait de côte sur les parties non protégées et un abaissement du profil de l'estran devant les ouvrages.

Limites d'utilisation : Photomontage réalisé dans le cadre de l'étude de faisabilité de la relocalisation en Aquitaine - appel à projet MEDDE - site atelier de Lacanau - interprétation interdite sans lecture préalable du rapport : les scénarios souhaitables à Lacanau, EREA ASCA QUADRA, 2014. Diffusion et reproduction interdites.

Commanditaire : GIP Littoral Aquitain

Réalisation : QUADRA / février 2015

Sources : Orthophoto et Bd Topo IGN 2013, convention PIGMA n°0003

LITTORAL AQUITAIN



Le regard de Frédéric Bonnet

Architecte-urbaniste, agence Obras, Grand Prix de l'urbanisme 2014

Mandataire de la mission d'appui initiée en juin 2015

Le territoire de Lacanau est marqué par une omniprésence de la nature basée sur le tryptique "plage/lac/forêt". Et ce qui est intéressant, c'est qu'il n'est pas besoin d'aller au bord de la mer pour rencontrer des paysages incroyables. Le lac est ainsi extraordinaire.



Le paysage extraordinaire du lac de Lacanau © F. Bonnet

Dans cet environnement naturel garant de l'attractivité du territoire, vient s'insérer une structure urbaine organisée autour de plusieurs pôles distincts : la station littorale, le bourg ancien et divers lotissements implantés dans la forêt.

Ces lotissements sont une manière d'habiter, certes au bord de la mer, mais dans l'épaisseur du territoire, que je trouve relativement remarquable dans sa conception : une grande ville-parc faite d'un réseau de cités-jardins implantées dans la pinède, que je trouve plutôt réussies, et dont il est possible que leur conception se soit inspirée des cités-parcs américaines.

Dans cette même analogie, les voies et infrastructures reliant les différents pôles pourraient être comparées aux "parkways" américaines, ces promenades et routes panoramiques traversant les parcs naturels.



La liaison entre la station littorale et le bourg ancien : une "parkway"
© F. Bonnet

Le territoire est également marqué par un réseau dense de sentiers forestiers et de pistes cyclables.

A contrario, le front de mer s'avère beaucoup plus dur en termes de paysage : le parking dans le sable, la route et les terrasses de café comme à Paris ou comme à Bordeaux. Il est, finalement, beaucoup plus urbain que le reste de la commune qui dispose d'une qualité paysagère incroyable.



Le front de mer de Lacanau © F. Bonnet

Comme vous le proposez dans certaines de vos propositions et esquisses, il pourrait être ainsi envisagé de dédensifier le front de mer et le bourg littoral dans une perspective de retour à un état plus naturel sous forme, par exemple, d'un parc dunaire.

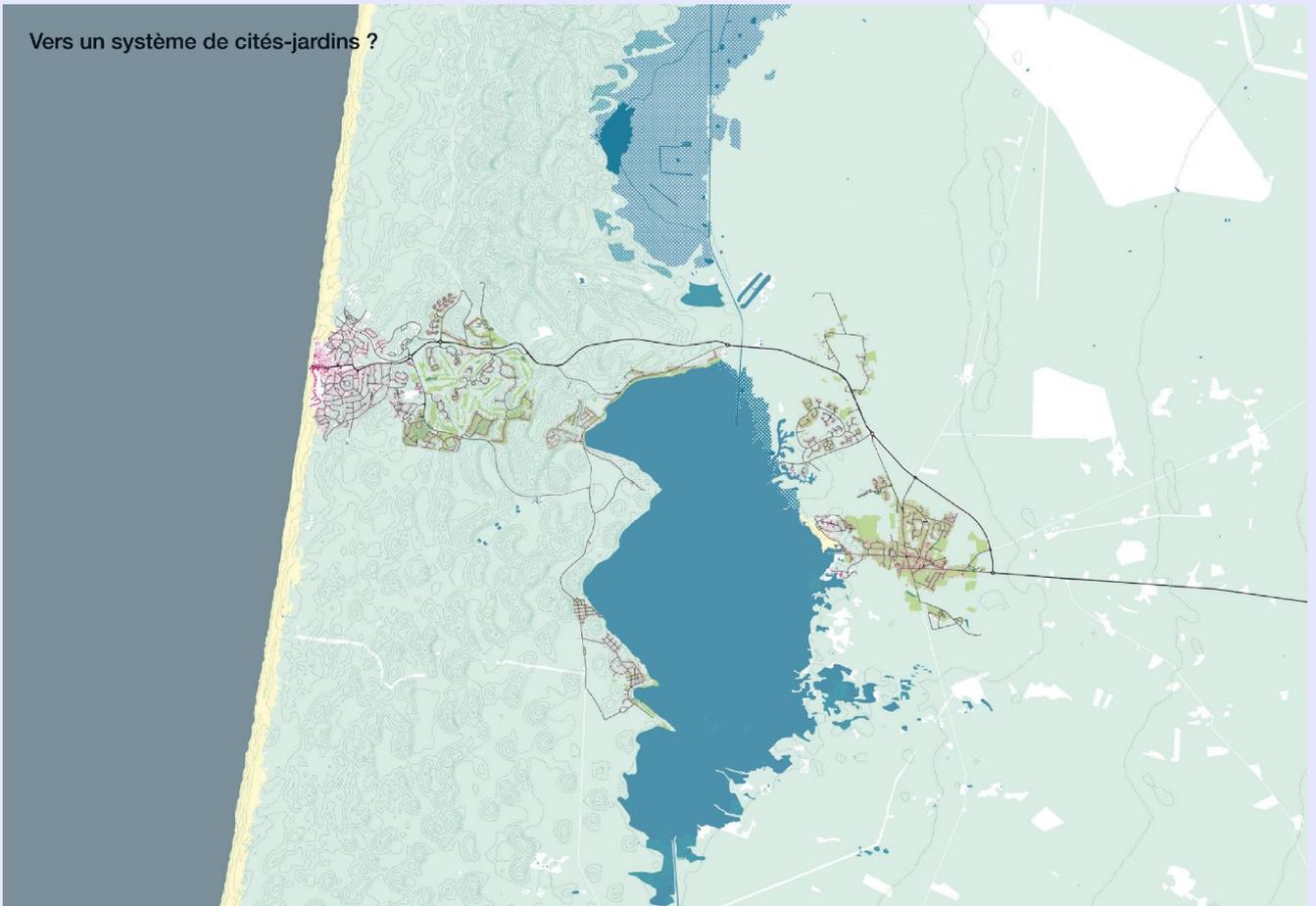
Un des enjeux du projet est, me semble-t-il, d'anticiper – et effectivement, cela se fera dans la durée, dans le temps et progressivement – sur notre rapport à la mer et à la nature dans 10, 20 ou 30 ans.

On peut en effet très bien imaginer qu'il évolue et soit complètement différent de la situation que nous connaissons aujourd'hui.

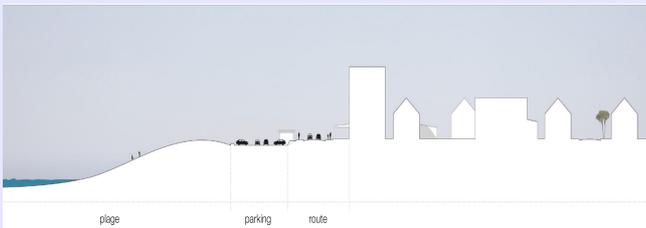
En ce sens, l'expérience néerlandaise est, à mon avis, relativement instructive. Ainsi, à Alkmaar, la ville est en retrait de quelques kilomètres. Tout le monde va à la plage à vélo ou à pied à travers un magnifique parc dunaire. Ce parcours fait partie de l'expérience. Il n'y a pas que la plage. Habiter au bord de l'eau n'est plus le seul enjeu.

On peut ainsi très bien imaginer qu'avec le temps, on commence à se réappropriier l'épaisseur et le paysage de la forêt.

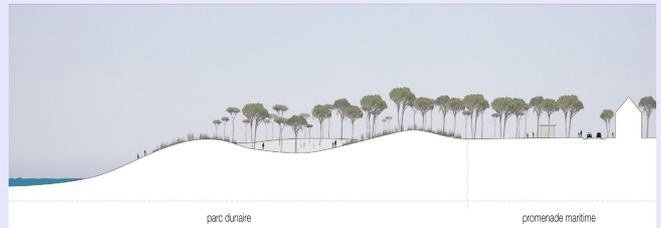
Vers un système de cités-jardins ?



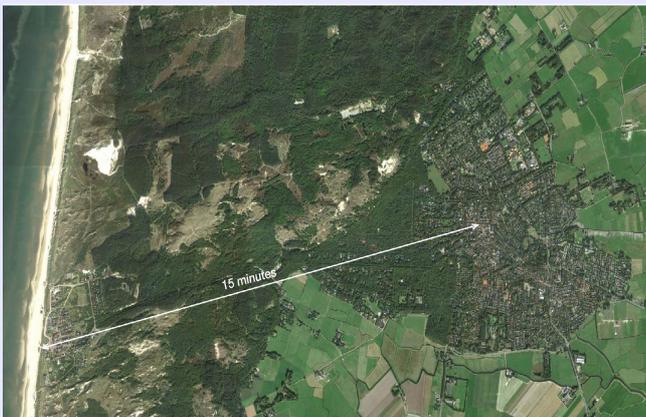
Vers un système de cités-jardins ? © F. Bonnet



Vers une dédensification du bourg littoral... © F. Bonnet



...et l'aménagement d'un parc dunaire © F. Bonnet



Alkmaar (Pays-Bas) : temps de parcours à vélo © F. Bonnet



Habiter au bord de mer en vélo : temps de parcours à vélo © F. Bonnet



Jean-Pierre Giran

Député-maire de Hyères-les-Palmiers

Je souhaiterais réagir sur deux points évoqués par Frédéric Bonnet lors de son intervention.

J'apprécie ainsi beaucoup votre optimisme sur le renouvellement urbain. Mais la totalité du centre-ville de Hyères est, d'une part, une cité médiévale – et je ferai barrage à tous ceux qui voudront monter des immeubles de dix étages en pleine cité médiévale – et, d'autre part, constituée de rues victoriennes absolument magnifiques. Une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager a ainsi été mise en place pour protéger ce patrimoine.

Là encore, c'est une difficulté. Alors, bien sûr, il est possible de trouver deux ou trois quartiers plus récents où il serait, d'ailleurs paradoxal de parler de renouvellement urbain et de recomposer des bâtiments neufs sur des bâtiments relativement peu anciens.

Mais protégeons la ville et la vieille ville. C'est notre patrimoine.

Alors comment fait-on ? Je n'ai toujours pas trouvé la solution. C'est une direction théorique mais, quand on est sur le terrain, c'est plus compliqué.

Le deuxième point sur lequel je souhaiterais apporter quelques commentaires complémentaires concerne ce parking "sauvage" situé sur le cordon littoral et utilisé par les gens qui vont à l'aéroport.

J'ai souhaité éliminer ces voitures et les repousser sur le parking de l'aéroport qui me paraît plus adapté. L'État a refusé car c'est une propriété de l'État. Il faut donc que je fasse une opération de déclassement et de désaffectation avant de pouvoir prendre une décision.

Sur le plan touristique, c'est une catastrophe, et, sur le plan de l'érosion, c'est une deuxième catastrophe.

Mais comme ce domaine appartient à l'État, je ne peux pas prendre de dispositions comme, par exemple, faire payer pour favoriser, par un effet de prix relatif, un transfert vers l'aéroport.

J'attends, et peut être que, dans un an et demi, je serai parvenu à faire déclasser ce territoire et à le désaffecter.

C'est là la difficulté, l'extraordinaire difficulté, et cela me semble, une nouvelle fois, faire partie des relatives contradictions que j'évoquais tout à l'heure.

Frédéric Bonnet

Architecte-urbaniste, agence Obras, Grand Prix de l'urbanisme 2014

D'une manière générale, il me semble que la question, non pas du dé-compartimentage, mais du travail transversal inter politiques publiques (sur le logement, sur l'environnement...) s'améliore, même si elles sont effectivement très sectorisées et relèvent de plus, très souvent, de ministères différents.

Mais les ministères travaillent entre eux, les services travaillent entre eux et je suis optimiste. La tendance est forte et les ministres eux-mêmes en sont convaincus. Je travaille ainsi avec Madame Pinel, Ministre du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité, qui s'intéresse à de nombreuses questions ne relevant pas nécessairement de son champ d'action mais plutôt de ceux des ministères de la culture ou de l'écologie.

Si je ne connais pas suffisamment Hyères pour pouvoir juger de la situation, je trouve ainsi que, de manière générale, les choses vont plutôt dans le bon sens, même s'il est vrai qu'il y a encore des contradictions et qu'il y a probablement encore d'importants progrès à faire. Le mouvement est tendanciellement positif mais on part néanmoins de situations où les politiques publiques s'opposent.

Je m'en suis aperçu lors de l'atelier national "Territoires en mutations exposés aux risques" sur lequel j'ai, très concrètement, travaillé pendant dix-huit mois et où, effectivement, j'ai rencontré des contradictions dans les territoires.

Mais l'art de la politique et l'art du projet c'est de résoudre les contradictions. Et on commence enfin à comprendre qu'on peut faire des choses ensemble et qu'il n'y a pas forcément de contradictions définitives.

Jacques Bruno

Responsable du secteur environnement à la mairie de Hyères-les-Palmiers

Ma question portera sur le site de Lacanau, et plus particulièrement sur les coûts et les chiffres annoncés qui, même dans les scénarios de relocalisation présentés, semblent également intégrer des coûts relatifs à la mise en place d'ouvrages de protection.

Laurent Peyrondet

Maire de Lacanau

Effectivement, même dans l'hypothèse où, in fine, nous dirigerions vers un scénario de relocalisation, un ouvrage sera réalisé pour assurer une protection temporaire jusqu'en 2050. Mais nous nous engagerions alors à supprimer cet ouvrage en 2050 pour inciter les gens, soit à vendre, soit à utiliser leurs biens mais à partir au bout de trente ans. Autrement, cela ne fonctionnera pas.

Comme je l'ai précisé lors de mon intervention, aucun choix politique n'a encore été fait aujourd'hui. Le choix politique sera fait quand nous disposerons de tous les outils.

Et j'irai même plus loin : je ne sais si un jour nous relocaliserons à Lacanau. Mais ce que je souhaite, c'est qu'au niveau national, Lacanau permette, à travers le site pilote qu'il est aujourd'hui, qu'à chaque fois qu'il y aura besoin de relocaliser, on puisse disposer des outils nécessaires pour ce faire.

Aujourd'hui, nous n'avons pas encore fait le choix de relocaliser à Lacanau.

Vincent Edin

Animateur – Journaliste indépendant

Quand vous dites "se doter de tous les outils", combien de temps vous donnez vous pour faire un choix et prendre une décision ?

Laurent Peyrondet

Maire de Lacanau

J'espère d'ici la fin de l'année. Entre les travaux du Comité national de suivi et la mobilisation du GIP Littoral Aquitain et de son président Renaud Lagrave, je pense qu'il peut y avoir des résultats d'ici la fin de l'année.

L'enjeu est national et dépasse de loin le seul cas particulier de Lacanau. Même si les enjeux y sont forts, Lacanau reste tout petit.

Pour notre part, nous ferons le choix de la relocalisation ou de la protection une fois que nous aurons tous les outils nécessaires pour pouvoir juger en toute sérénité.

Xavier Poux

Ingénieur agronome, docteur en économie, maître d'œuvre bureau d'études ASCA

Je souhaiterais souligner un point qui me semble important.

J'ai effectivement, lors de mon intervention, insisté sur l'opportunité de remettre un scénario de lutte active dans le champ des possibles. Mais ce scénario de lutte active n'est pas simplement "on fait une digue pour protéger l'existant". Ce n'est pas juste une digue pour protéger la station MIACA des années 60 et tenter de la faire perdurer jusqu'en 2100. Cette digue permet de rebondir sur un projet urbain qui valorise cet ouvrage et le front de mer.

L'ensemble des scénarios étudiés ont par ailleurs été assortis d'évaluations économiques pour voir l'ensemble des coûts et l'ensemble des bénéficiaires.

Il ressort de ces études que, d'une part, les scénarios de relocalisation sont faisables à enveloppe urbaine constante, notamment en densifiant l'existant, et d'autre part, qu'ils sont soutenables et faisables d'un point de vue économique. Ils ont un retour économique positif. C'est une conclusion à laquelle nous ne nous attendions pas forcément car il faut bien comprendre que, sur Lacanau, les scénarios de relocalisation entraînent la perte de tout le front de mer qui, aujourd'hui, concentre notamment la majorité des locations.

Il y a donc un manque à gagner économique et le problème est là. Si on arrivait à rayer d'un trait de plume ce front de mer, il n'y aurait plus de problèmes. Mais ce serait dénier la réalité sociale et économique de cette commune.

Le ticket d'entrée pour mettre en œuvre cette relocalisation s'avère toutefois très élevé : entre 200 et 400 M€ selon les hypothèses prises.

Les scénarios de relocalisation sont donc faisables à long terme mais ils entraînent et engagent des choix comptables.

Thierry Laverne

Paysagiste conseil de l'État

J'étais précédemment en poste en Gironde et je connais bien ce territoire. J'y ai réfléchi et j'ai été confronté à ces questions il y a une dizaine d'années.

Il est vrai que, quand on se promène dans votre territoire, quand on le découvre, on a le sentiment d'un territoire merveilleux mais, en même temps, d'une promesse non tenue à l'arrivée. Et donc finalement une sorte de déception quand on arrive au bord de la mer et une envie de revenir à l'intérieur des terres, de revenir sur le lac.

Cela pose effectivement la question, au travers de l'opportunité que représente ce projet, d'une redéfinition, comme le montrait Frédéric Bonnet au travers de sa belle coupe, d'une situation littorale qui soit véritablement une promesse et à la mesure de l'excellence de votre territoire.

C'est le premier constat. Cette idée que la nature peut retrouver sa place, y compris sur le bord de mer, dans un mode de vie susceptible d'être réinventé à l'occasion de votre projet.

Je voudrais également rendre hommage au travail de la MIACA. Car si la situation est grave ici, elle n'est pas désespérée. On voit que vous avez des solutions. Elle aurait pu être pire : on aurait pu imaginer que tout ce littoral soit exposé aux mêmes risques.

Finalement, la métaphore de la station de montagne, avec la ville de vallée, la station et la station d'altitude, pourrait être convoquée quand on regarde l'aménagement de la côte littorale aquitaine.

C'est cela qui est beau dans votre territoire, comme quand on franchit la vallée et qu'on arrive dans la station, puis dans la station d'altitude : on a traversé la montagne. Et la montagne reste la montagne.

Quand ici, on passe de la ville à Lacanau-Lac puis à Lacanau-Océan, on traverse toujours un territoire de nature et on a le sentiment d'être toujours dans cette nature. Et on arrive ensuite dans une station très localisée.

Cette situation est extrêmement belle. Il me semble ainsi nécessaire de conforter et confirmer ce projet d'excellence inventé par la MIACA il y a une trentaine d'années et qui, à partir de cette situation naturelle, de cette qualité paysagère, a conduit à un mode d'habiter particulier que vous avez révélé au travers de votre projet.

Ce qui est intéressant également, c'est qu'à la montagne, nous sommes en train de réinventer les projets des stations d'altitude parce qu'il n'y aura plus de neige et qu'ici, il nous faut réinventer le projet de nos stations littorales puisqu'il y aura trop d'eau.

Cette idée de la réinvention du projet urbain à partir de ces nouvelles conditions naturelles, que ce soit à la montagne ou sur le littoral, est véritablement un projet d'avenir.

Laurent Peyrondet

Maire de Lacanau

Je reconnais effectivement que l'on puisse parfois être choqué, lorsqu'on arrive sur le front de mer, par certains immeubles ou par les parkings.

Il est vrai que ces parkings sont d'une autre époque et ne sont pas très élégants. Le projet aujourd'hui est de les faire disparaître à court et moyen terme en créant des parkings extérieurs avec des navettes et d'aménager le front de mer de manière plus naturelle avec, peut-être, des activités, des promenades et de l'événementiel.

C'est ce que nous avons commencé à faire dans le cadre des travaux de reconstruction suite aux tempêtes de 2014. Le perré reconstruit s'avère beaucoup plus doux, avec une plage de repli – comme nous ne nous doutions pas que le sable reviendrait cette année en cette quantité, il nous fallait une plage de repli à marée haute. Premiers travaux que nous allons poursuivre en enlevant toute pollution visuelle telle que la publicité, en envisageant des éclairages indirects...

Il y a ainsi, d'ors et déjà, de nombreuses petites choses à faire pour rendre ce front de mer attractif et le rendre accessible à tout le monde.

Hélène Rey-Valette

Maître de conférence en économie – Université de Montpellier

Je souhaiterais faire deux remarques.

Dans le cadre d'un projet de recherche financé par le programme LITEAU du ministère de l'Écologie, nous menons depuis plusieurs années, sur le territoire du SCOT du Biterrois, des enquêtes sur les questions de solidarité et de justice et nous nous sommes aperçus d'une évolution des mentalités dans le temps.

Je voudrais ainsi rendre compte, dans un premier temps, de la perception des acteurs et de la diversité des acteurs.

Il y a différents types d'utilisateurs. Il y a les gens qui sont en première ligne, qui ont vue sur mer et pour lesquels, comme en témoignent le nombre toujours plus important de publications au niveau international, se posent des questions de justice. Utiliser des fonds publics pour préserver ces logements et ces aménités spéciales peut en effet se faire au détriment des plages, et donc, du coup, de tout ce qui va être usages récréatifs d'un large bassin d'utilisateurs qu'il est parfois difficile d'identifier.

Nous avons ainsi été très surpris dans le cadre du SCOT du Biterrois. Nous sommes allés interroger des gens jusqu'à Saint-Chinian, c'est-à-dire à peu près à 40 km dans la montagne. Et nous ne nous attendions pas à un tel niveau de concernement et de consentement à payer des gens pour protéger ce patrimoine et ces plages dont ils sont aussi usagers et dont ils bénéficient également des retombées touristiques.

Je crois donc que, sur ces notions de solidarité, il faut bien poser la question : qui bénéficie de quoi ? Et à quelles échelles ?

D'une manière générale, même si, bien sûr, les gens qui sont devant ne veulent pas partir pour plein de raisons, tout le monde est quand même globalement très conscient et, je dirai, inquiet de l'avenir.

Ils sont tous inquiets de la perte de valeur immobilière de leurs maisons. Ils sont inquiets quant aux évolutions possibles des assurances. Dans nos enquêtes, ils s'accordent tous ainsi, dans une proportion importante, sur le fait qu'il est probable que le système d'assurances évolue vers un système non-solidaire. Ils sont inquiets quant à une perte possible, en tout ou partie, de leur patrimoine, notamment chez les personnes âgées qui souhaitent pouvoir en léguer la totalité à leurs enfants.

Et du coup, des projets de relocalisation d'envergure présentent un intérêt collectif, y compris pour préserver, finalement, la valeur de ce patrimoine.

Nous menons des enquêtes tous les ans depuis 2007 et il en ressort que, depuis deux à trois ans, la relocalisation passe dorénavant avant la digue.

Les gens sont désormais conscients qu'on ne pourra plus lutter contre la mer indéfiniment et s'inscrivent donc tous pour la relocalisation à condition qu'elle soit progressive et bien gérée dans le temps.

Il est également un deuxième point que je souhaitais aborder.

Comme l'ont montré les différents scénarios prospectifs, que nous avons réalisés sur Béziers, le changement climatique n'entraînera pas que la montée du niveau de la mer. Il va impacter un ensemble de variables : risques de salinisation des nappes phréatiques, augmentation des sécheresses en été...

Sources d'inquiétude grandissante dans les populations, ces enjeux devront donc également bien être pris en compte dans les réflexions.

Guy Losbar

Maire de Petit-Bourg et conseiller communautaire à la communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre

Sur Petit-Bourg, les populations sont bien conscientes du risque et elles sont aujourd'hui en attente de solutions, même si parfois – il faut le reconnaître, une certaine suspicion peut se faire jour vis-à-vis des pouvoirs publics. Certains craignent en effet que les opérations de "mise en sécurité" ne cachent en réalité une expropriation pour réinvestir le foncier et favoriser des aménagements dont ils ne seraient pas bénéficiaires.

Malheureusement – et nous reviendrons probablement sur ce point cet après-midi, les dispositifs existants ne sont pas toujours adaptés.

C'est en particulier le cas pour les populations du secteur de Bovis, voire également de Bel-Air, qui figurent parmi les catégories sociales parmi les plus défavorisées. Comme elles ne sont pas propriétaires, elles ne peuvent pas bénéficier d'un certain nombre de dispositifs existants. Ce qui complique quelque peu le processus de relocalisation.

Jean-Pierre Giran

Député-maire de Hyères-les-Palmiers

Je crois également qu'il y a effectivement une conscience croissante des dangers et donc, de la nécessité potentielle d'une relative relocalisation à terme.

Mais nous sommes un peu dans la même situation que pour les logements sociaux. Il y a une conscience collective de la nécessité de faire davantage de logements sociaux et d'avoir une mixité sociale. Sauf que – c'est la fameuse thèse du "nimby" : nous sommes tous d'accord sauf chez moi.

Ainsi, si on posait la question ponctuellement à chacun sur sa propriété, sur son territoire, sur ses impôts personnels... je ne suis pas certain que la conscience positive atteindrait les mêmes niveaux. En effet, dès qu'on passe aux coûts personnels, cela devient un peu plus compliqué.

Je crois donc qu'il y a un progrès mais je crois qu'il faut du temps.

C'est là, si vous voulez, que nous sommes entre deux stratégies : une stratégie de dramatisation pour faire prendre conscience mais qui peut aussi avoir des effets pervers, ou une approche plus progressive pour favoriser une traduction de l'opinion générale en opinion personnelle.

Laurent Peyrondet

Maire de Lacanau

Sur Lacanau, les travaux du GIP Littoral Aquitain, le comité de concertation et les nombreuses réunions publiques avec, à chaque fois, 700 à 800 personnes, ont permis une réelle prise de conscience.

La population sait parfaitement que, si, cette fois, nous avons pu payer, nous ne le pourrons plus à l'avenir. Comme je le leur rappelle assez souvent quand ils se plaignent, nous avons dépensé 3,5 M€ pour sauver leurs appartements.

Mais il suffit d'un peu de beau temps, que le sable revienne en quantité, et le prix de l'immobilier repart à la hausse sur le front de mer. C'est ce qui est en train de se passer puisqu'après une grosse chute sur les droits de mutations l'année dernière, le marché de l'immobilier reprend, même en front de mer, et les ventes reviennent au niveau de 2011.

Aujourd'hui, si nous avons bien un plan de prévention des risques littoraux, il ne correspond pas tout à fait à l'urbanisation que nous avons en front de mer. Les notaires ne sont donc pas toujours obligés d'informer les propriétaires qu'il y a un risque d'érosion, même s'ils en sont parfaitement informés, les médias ayant en effet très bien relayé ce qui s'est passé à Lacanau pendant l'hiver 2013/2014.

Bilan et perspectives des démarches



Séquence 2

En présence de **Jean-Marc Bichat**, architecte-urbaniste, agence JAM

Vias, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Gwendoline Chaudoir, maire de Portiragnes, vice-présidente à l'environnement à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

Jordan Dartier, maire de Vias, vice-président au tourisme à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

Nicolas Lerner, sous-préfet de Béziers

Ault, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Gaëlle Schauner, directrice de l'aménagement au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard

Benoit Marsal, chef de projet développement au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard

Vias "La côte Ouest"

Gwendoline Chaudoir, maire de Portiragnes, vice-présidente à l'environnement à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

Jordan Dartier, maire de Vias, vice-président au tourisme à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

Nicolas Lerner, sous-préfet de Béziers

La situation de la côte Ouest de Vias, complexe et singulière, est au cœur de multiples enjeux.

Autrefois terre de confins peu investie économiquement mais patrimoniale importante, elle est devenue, en 50 ans, extrêmement attractive du fait du développement du tourisme côtier en Languedoc Roussillon.

Le département de l'Hérault est ainsi le 4^{ème} département français en termes de tourisme. Avec 31 campings, la commune de Vias est la 2^{ème} station balnéaire d'Europe en capacité d'accueil d'hôtellerie de plein air. La commune, qui compte 5 500 habitants à l'année, accueille, en période estivale, 60 000 touristes par jour sur un linéaire de 6 km.

Le tourisme est donc un enjeu essentiel pour la commune de Vias mais également pour le territoire de communauté d'agglomération Hérault Méditerranée (CAHM). Le touriste peut ainsi, après avoir posé sa caravane dans un camping, aller visiter la commune de Pézenas, la ville de Molière. C'est donc tout un territoire qui fonctionne autour de ce littoral et profite de ses retombées.

Sur la côte Ouest, on compte 13 campings disposant de 3 500 emplacements. Créateurs d'emploi, ces campings représentent également, en taxes de séjour, une recette essentielle pour la collectivité de plus de 300 000 €.

La côte Ouest est également fortement marquée, depuis plusieurs décennies, par un phénomène d'occupation spontanée et de "cabanisation" qui s'est fait au gré des ventes de parcelles autrefois viticoles et de l'implication et de l'attachement des nouveaux arrivants. On compte aujourd'hui sur le site environ 3 500 parcelles privées et près de 2 500 logements saisonniers.

Mais, malgré son caractère très anthropisé, le territoire est encore reconnu comme "naturel" car "non bétonné".

C'est un territoire où se cumulent de nombreux risques majeurs, qu'ils soient naturels (inondations fluviales, érosion du trait de côte, submersion marine, montée du niveau de la mer liée au changement climatique), ou liés à la (sur)fréquentation du site en période estivale (incendie, pollution ou surexploitation de la nappe de l'Astien, inadéquation des voies de circulation, insécurité...)

Le nouveau plan de prévention des risques d'inondations et littoraux approuvé par le préfet le 3 avril 2014 consacre ainsi la quasi-totalité de la côte Ouest en zone rouge.



La côte Ouest de Vias ©CAHM



Dégâts des tempêtes de l'hiver 2014 sur le camping des Petits Mousseux ©CAHM

Le front littoral est, quant à lui, soumis à une très forte érosion se traduisant par la disparition progressive des plages et l'altération du cordon dunaire. La moyenne des taux moyens de recul sur l'ensemble du littoral de Vias Ouest s'élève à -1,35 m/an avec des taux pouvant s'élever jusqu'à -2,5 m/an.

La démarche engagée s'inscrit ainsi dans une perspective de reconquête de l'ensemble de la plaine côtière située entre les stations de Portiragnes et Vias Plage et de recomposition progressive d'un territoire habité soumis aux risques d'inondation, de submersion marine et d'érosion du littoral.

Portée par la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, la commune de Vias et la commune de Portiragnes, elle bénéficie également, depuis l'origine, d'un soutien, d'un appui et d'un accompagnement important de la part des services déconcentrés de l'État.

Le projet vise, dans une double approche cohérente, d'une part, à court terme, à restaurer le trait de côte et le cordon dunaire, et d'autre part, à plus long terme, à restructurer l'ensemble de la plaine "cabanisée" et amorcer une réappropriation naturelle de ce site aujourd'hui dégradé.

La mise en place d'une démarche patrimoniale, un préalable indispensable

Pour tenter de sortir des situations de blocage auxquelles a conduit l'histoire de la côte Ouest de Vias et renouer le dialogue entre les différentes parties, la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée s'est engagée, en partenariat avec AgroParisTech et son association rattachée, l'Adeprina, dans une démarche qualifiée de patrimoniale.

Cette démarche a mobilisé l'expertise locale et globale de plus de 100 personnes stratégiquement représentatives depuis l'été 2012 jusqu'à la signature de la charte patrimoniale le 20 février 2015.

Elle a été conduite en deux temps :

- un audit patrimonial portant sur la *"recherche des conditions et des moyens d'une dynamique d'adaptation de qualité de la côte Ouest de Vias à l'évolution des risques naturels"* a permis l'audition individuelle et sécurisée de 80 personnes en 60 entretiens, d'août à décembre 2012 ;
- puis deux séries de séminaires, par famille d'usagers et thématiques, ont été mis en place au printemps 2013 sur le thème des *"conditions et moyens de mise en œuvre d'une gouvernance pour une meilleure gestion de la qualité du littoral de la côte Ouest de Vias face à l'évolution des risques naturels"*.

La démarche patrimoniale a permis de dégager une sorte "d'accord de vision" entre les personnes mobilisées, que ce soit en termes d'identification de la situation, des acteurs et des problèmes, de diagnostic de l'action engagée que de prospective.

La charte patrimoniale qui en découle constitue l'expression écrite d'un "dessein commun" à moyen et long termes qui sera la base de la conduite de l'action en commun.

Dans le cadre de ces réflexions, de nombreuses propositions d'actions ont été identifiées et réunies sous la forme de dix fiches actions transversales qui ont vocation à constituer un vivier d'idées susceptible de nourrir les réflexions futures.

La charte vise également à organiser les conditions contractuelles de la gouvernance, au service des signataires.

Elle comporte trois instances :

1. une instance de décision composée d'élus, qui assure la responsabilité politique du dispositif et peut faciliter la mobilisation des co-financements nécessaires à la mise en œuvre des actions.

2. un conseil de gestion patrimoniale, instance de co-intelligence, de dialogue et d'évaluation formée de l'ensemble des signataires de la charte qui vise à formuler des avis dans le respect des principes et objectifs de la charte.
3. une instance de facilitation, placée sous la responsabilité du président de l'instance de décision et portée par la communauté d'agglomération, qui a pour mission de faire fonctionner le dispositif en accord avec les principes de la charte.

Une première étape : la reconstitution du cordon dunaire

Issus de réflexions engagées dès 2005, ces travaux, qualifiés de première phase, visent à recréer un système cohérent, cordon dunaire et plage, dont la durée sur le court terme permet, dans le cadre d'une seconde phase, la réflexion sur la définition d'un projet d'aménagement concerté à plus long terme en vue d'écrire une nouvelle page de l'histoire de la côte Ouest.

Les travaux portent sur un linéaire de 3,4 km et seront réalisés en plusieurs exercices jusqu'en 2018.

Le premier exercice, qui couvre sur un linéaire de 900 mètres, a été engagé en février et va s'achever en ce début du mois de juillet. Les deux exercices suivants sont envisagés de janvier 2017 à mai 2018.

Les travaux comprennent :

- la suppression des plateformes littorales (retrait des bungalows, des enrochements, des réseaux divers...),
- le régalage sur les plages des sables stockés derrière les enrochements,
- la création d'un cordon dunaire ou le confortement des points de faiblesse de la dune (brèches, siffles-vents...),
- le rechargement initial de la plage en sable extrait au droit du domaine des Orpellières (Valras-Plage) : l'exercice nécessite ainsi 60 000 m³ d'apports de sable,
- la protection du cordon dunaire (végétalisation adaptée, ganivelles, accès piétons et secours),
- la création d'un sentier littoral.

Ils ont nécessité un important travail de fond avec l'ensemble des acteurs impliqués, les communes et la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, les services de la sous-préfecture, de la DREAL et de la DDTM, la SAFER, l'EPF, France Domaine... afin de surmonter les problématiques rencontrées.

Le principe des aménagements doux proposés est encore difficilement accepté par certains acteurs en l'absence d'une vision globale sur le devenir de la côte Ouest et au regard des aménagements réalisés depuis quarante ans en Languedoc-Roussillon.

Les travaux de restauration du cordon dunaire – Exercice 1



©CAHM



©CAHM



©CAHM



© CAHM



©CAHM

Le projet fait ainsi l'objet d'une forte opposition portée par une association, regroupant campings et propriétaires concernés par un futur exercice, pour laquelle la solution des brise-lames paraît plus adaptée. Opposition qui s'est notamment traduite par de nombreux recours sur les arrêtés d'autorisation des travaux du premier exercice.

Par ailleurs, malgré des aménagements identifiés à l'échelle d'une cellule sédimentaire, l'absence d'un schéma de gestion des sédiments a amené les communes situées en fin de cellule à contester la zone de dragage du sable. Il s'agit en effet d'un secteur identifié pour leurs éventuelles et probables propres opérations de rechargement.

Dès le départ, s'est également posée la question de la maîtrise foncière, notamment en l'absence de références pour l'acquisition des biens ou sur les conditions de leur éventuel déplacement et relocalisation sur le secteur.

Si, sur le premier exercice, après une longue et intense phase de négociations avec les trois campings – qui ont accepté de perdre quelques emplacements et/ou avaient la possibilité de se réorganiser à l'intérieur de leur périmètre, et les huit propriétaires privés concernés, les terrains ont pu être acquis à l'amiable par l'intermédiaire de la SAFER, la partie s'annonce plus difficile pour les deux prochains exercices.

Une grande partie des parcelles concernées appartiennent en effet à des propriétaires privés qui ont de très fortes attaches sentimentales et patrimoniales à leurs biens. Ce sont des propriétés qu'ils ont, parfois, depuis des générations : leur arrière-grand-père, ou leur grand-père, avait acheté ce bout de terre pour venir passer quelques semaines de vacances au bord de la mer Méditerranée.

Ces personnes sont très attachées à leurs biens et ne veulent pas partir. Et la logique financière trouve là ses limites. La valorisation que l'on peut faire d'un terrain naturel non constructible de 400 m² n'est pas à la hauteur de l'attachement qu'ont ces personnes. Il est difficile de proposer un prix qui soit de nature à les faire renoncer à leurs cabanes.

A l'inverse, la valeur économique et patrimoniale des campings est telle qu'elle rend difficile et hors de portée des acteurs publics, leur acquisition et leur retrait complet. Sur l'exercice 3, un camping devrait ainsi voir 80 % de son établissement supprimé.

La question s'est donc très vite posée, non de l'indemnisation et du dédommagement des propriétaires de campings, mais des conditions dans lesquelles leurs activités pouvaient être relocalisées sur le secteur. Mais, ce principe porté d'une relocalisation à surface équivalente et à emplacements équivalents se heurte aujourd'hui à deux contraintes importantes sur lesquelles les doctrines restent à établir.

Tout d'abord en matière de risques. Le plan de prévention des risques d'inondations et littoraux consacre la quasi-totalité de la côte Ouest en zone rouge et la logique qu'il retient est, de manière évidente, si possible, de diminuer le risque, ou, a minima, de ne pas l'aggraver.

Or, la topographie de la côte Ouest fait que l'altimétrie des terrains situés en bord de mer s'avère plus élevée que celle des terrains situés plus à l'intérieur de la plaine et caractérisés par des situations de cuvettes.

Se posent également de manière prégnante de nombreuses questions quant à la loi "Littoral" et à l'application de ses différentes notions et dispositions : bande des 100 mètres, espaces proches du rivage, continuité de l'urbanisation, coupures d'urbanisation, espaces remarquables...

La réflexion doit également intégrer une nécessaire articulation entre le projet de cordon dunaire qui a vocation à se poursuivre et être mené à bien dans les deux à trois ans qui viennent et un recul plus stratégique qui prendra sans doute 10, 20 ou 30 ans. Il conviendra ainsi de faire en sorte que ces premières opérations de relocalisation des enjeux économiques soient compatibles avec un recul plus profond à plus longue échéance.

Ce qui nécessitera probablement la mise en œuvre de portages fonciers et de modalités d'occupation innovantes, telles que, par exemples, des autorisations d'occupation temporaire calées sur des cycles économiques, pour éviter que les exploitants de campings ne deviennent propriétaires de parcelles un peu plus retrait et pour lesquelles le problème pourrait se poser à nouveau dans 10 ans et nécessiter de nouvelles indemnités.

La co-construction d'un projet pour la côte Ouest, une démarche à long terme

Une équipe pluridisciplinaire, en cours de recrutement, aura en charge dans les mois prochains de co-construire, dans la durée, un projet de recomposition progressive d'un territoire habité (habitats permanents et saisonniers, activités touristiques, activités agricoles...) soumis aux risques d'inondation, de submersion marine et d'érosion du littoral.

Il s'agit ainsi d'élaborer, sur la base d'une charte commune d'intentions et de programmation, un dessin de territoire, un schéma directeur appelé un plan guide, pouvant porter, de façon cohérente, les relocalisations nécessaires, les projets locaux de développement, les opérations de renaturation...

La démarche reposera sur le principe d'une co-production du projet entre tous les acteurs : collectivités, État, acteurs socio-économiques et population.

En parallèle, la commune de Vias et la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée ont confié, par une première convention d'une durée de cinq ans, à l'établissement public foncier (EPF) de Languedoc-Roussillon, une mission d'anticipation foncière sur un périmètre d'environ 347 ha pour faciliter à terme la relocalisation des activités touristiques, économiques et des biens. Pour permettre l'intervention de l'EPF, une zone d'aménagement différé couvrant l'ensemble de la côte Ouest sera portée par la commune de Vias.

Le regard de Jean-Marc Bichat

Architecte-urbaniste, agence JAM

Sur le site de Vias, comme sur les autres sites qui nous ont été présenté ce matin, un constat me semble s'imposer : l'obligation de relocalisation semble inéluctable.

A un moment donné, la décision doit être prise et entérinée. S'il faut du retrait, il faut du retrait. Alors je sais qu'elle est extrêmement douloureuse et difficile à mettre en œuvre.

Telle que cela a été évoqué tout long de la matinée, elle soulève bien évidemment de nombreuses questions et de nombreux problèmes, qu'ils soient d'ordre économique, patrimonial, réglementaire juridique, financier...

Et seule la construction d'un projet de territoire me semble à même de pouvoir apporter quelques réponses. Je ne vois pas comment on peut faire s'il n'y pas un projet en face, un projet de territoire qui doit être construit pour légitimer la mise en œuvre d'une telle solution.

Je pense, comme l'a évoqué et montré Frédéric Bonnet tout à l'heure, que cela renvoie, comme dans tous les territoires, à installer une perspective positive.

Il faut fabriquer un projet de territoire dans lequel on pourra réouvrir et réinvestir des dossiers aujourd'hui séparés et gérés au coup par coup, les différentes contraintes et les différentes lois qui gèrent le territoire. Il sera alors beaucoup plus facile d'articuler et d'ajuster les interventions juridiques, réglementaires et financières.

Il ne faut pas ainsi s'arrêter à ce constat qu'il me semblait entendre d'une porte impossible à franchir, d'une difficulté à faire. Il faut penser "projet". Il faut laisser les territoires s'exprimer, formaliser leur projet et, le cas échéant, voir derrière ce que cela suppose, ou supposerait, en terme d'évolutions réglementaires ou urbanistiques.

Sur Vias, une des questions centrales qui me semble être soulevée est celle du tourisme de demain. Ou, tout du moins, celle d'un certain modèle de tourisme balnéaire.

Effectivement aujourd'hui, les gens viennent pour avoir les pieds dans l'eau et leurs mobil-homes à quelques mètres de la plage.

Mais ce modèle est peut-être à réinventer.

On peut très bien imaginer que les mentalités évoluent et que, dans quelque temps, la situation s'avère complètement différente de celle que nous connaissons aujourd'hui.

C'est peut-être un rêve et je n'ai, pour ma part, aucune réponse à pouvoir apporter à cette interrogation à ce jour.



La côte Ouest de Vias ©CAHM

Mais je crois néanmoins que le projet ne peut être une simple réplique à l'identique de la situation existante.

La réponse passe alors effectivement par une vision très élargie du territoire qu'il faut requestionner dans son fonctionnement économique, dans son fonctionnement social.

Quelle est la place du cordon littoral dans ce territoire ? Quelle est la place du camping dans ce territoire ?

L'ADN balnéaire de ce site est probablement l'élément clé de ce projet mais il faut l'appréhender de manière large.

Ault

"La falaise vive, vers une construction de démarche résiliente"

Gaëlle Schauner, directrice de l'aménagement au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard
Benoit Marsal, chef de projet développement au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard

La commune d'Ault est située sur la côte picarde à la confluence des falaises normando-picardes et de la baie de Somme. Le paysage de falaise, et l'érosion afférente, y sont spectaculaires. La falaise vive, qui recule inexorablement depuis des siècles, a petit à petit amputé le village de plusieurs rues et îlots.

Le recul est aujourd'hui estimé à 70 cm/an. Au-delà du travail de sape de son pied par les phénomènes marins, la falaise, crayeuse et peu karstique, est très sensible aux phénomènes de ruissellement et d'infiltration.

La ville possède également un riche patrimoine balnéaire mais elle s'est endormie depuis le début des années 1980, du fait de l'endettement contracté par la commune pour conduire des travaux de défense contre la mer pour lutter contre l'érosion de la falaise. Son activité est aujourd'hui en perte de vitesse : baisse de la fréquentation touristique, perte de 17 % de ses habitants en 10 ans, problématique d'accès au logement et de foncier pour les jeunes ménages...

Face à cette situation, la commune a peu à peu pris conscience que l'évolution naturelle de la falaise couplée à une urbanisation résiliente pouvait constituer une opportunité de développement et de renaissance économique. Saisissant l'opportunité de l'appel à projets, la commune s'est engagée, avec l'appui du Syndicat Mixte Baie de Somme – Grand Littoral Picard (SMBS-GLP), dans une démarche novatrice de redynamisation et de valorisation de la ville sur fond de gestion du risque lié à l'érosion de la falaise.

Le projet d'aménagement et de valorisation initié a ainsi pour objectifs de relancer une dynamique urbaine, touristique et économique, d'améliorer le cadre de vie des habitants et de valoriser la ville d'Ault, son architecture, son histoire et son front de mer afin de faire réémerger son identité balnéaire, incontournable en Baie de Somme.

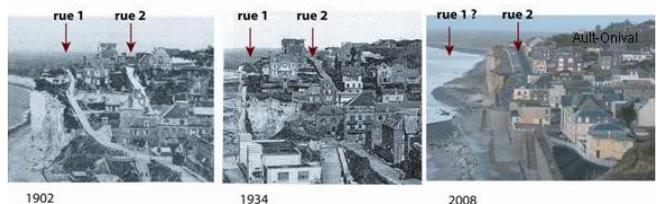
Il est partie prenante d'une véritable dynamique urbaine sur ce territoire articulant un ensemble de projets, d'outils et démarches à l'étude ou en cours de mise en œuvre.

Le projet intégrera les dispositions du plan de prévention des risques littoraux actuellement en révision est dont l'approbation devrait intervenir en cette année 2015.

Issue d'un long processus de concertation initié en 2005 dans le cadre d'une démarche de gestion intégrée des zones côtières, la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Moulinet est, quant à elle, un projet d'aménagement d'un nouveau lieu de vie d'environ sept hectares dont l'emplacement éloigné du front de mer le préserve du risque littoral.



© SMBS-GLP



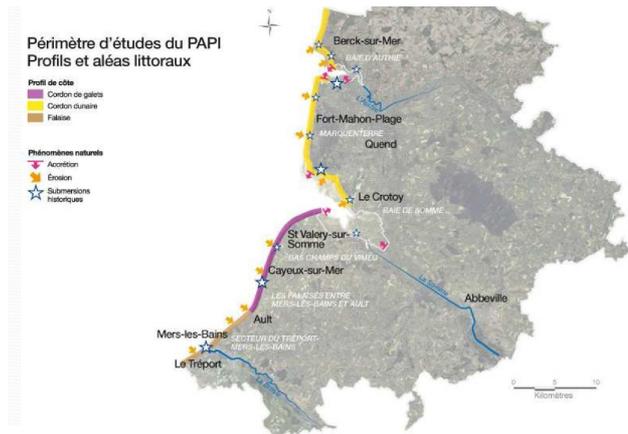
Évolution du front de mer de Ault-Onival 1902-2008 © S. Costa, 2010



Le projet d'aménagement et de valorisation d'Ault © SMBS-GLP / Epiceum

Ce projet prévoit, dans une perspective de renforcement de l'attractivité de la ville, la création d'un parc public, d'un pôle d'hébergement touristique, d'un équipement culturel et festif et d'une nouvelle offre de logements. Le quartier du Moulinet pourra également constituer une des réponses possibles à la demande des habitants qui pourraient devoir quitter le bord littoral.

La démarche est également partie intégrante du programme d'actions de prévention contre les inondations (PAPI) complet "Bresle – Somme – Authie" engagé en 2013, porté par le SMBS-GLP et qui vise à doter le territoire d'une stratégie de gestion et d'aménagement cohérente et durable du littoral.



© SMBS-GLP / Artelia

Un projet concerté

La démarche de gestion intégrée des zones côtières conduite en 2005 ayant montré les limites d'une approche par le risque comme clef d'entrée principale de la réflexion – perception négative par les habitants, situations de confrontation et de blocage, le parti a été pris de travailler sur les attentes et les besoins des habitants, de la commune et du territoire en intégrant le risque comme une composante au même titre que les autres composantes et problématiques du territoire.

A l'instar d'un projet urbain habituel, la démarche s'est ainsi inscrite dans une approche générique et générale du territoire dépassant la simple et seule question du risque.

Elle s'est également inspirée des pratiques de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) qui visent à favoriser la participation des habitants et la co-construction du projet : les habitants et usagers des quartiers sont ainsi parties prenantes des projets de renouvellement urbain. Certains peuvent décider, soit de rester dans le quartier, soit de vouloir déménager pour des raisons personnelles, d'autres de rester dans de l'ancien, d'autres dans du nouveau... Dans une dynamique de co-construction, ils sont associés à toutes leurs étapes : partage du diagnostic préalable, élaboration du projet, suivi des réalisations, évaluation des résultats du projet.

Une importante concertation a ainsi été conduite avec les futurs utilisateurs des espaces publics pour définir des solutions d'aménagement au plus proche des usages et des besoins réels.

Des ateliers de travail réunissant associations, acteurs, économiques, commerçants, habitants, élus et techniciens, ont été organisés en ce sens autour de plusieurs thématiques : usages des nouveaux espaces publics, aspects paysager et esthétique des aménagements, plan de circulation et offre de stationnement, réorganisation du réseau d'assainissement et gestion de l'écoulement des eaux de pluie.

Une plaquette de présentation du projet et un questionnaire ont également permis d'étendre la concertation à toute la population.



Réunion de concertation © SMBS-GLP

Une approche à différentes échelles spatiales et temporelles

Selon les sujets, les réflexions se sont inscrites dans différentes échelles spatiales dépassant le plus souvent le cadre communal.

Ainsi, par exemple, concernant la problématique de gestion des eaux pluviales et de ruissellement, facteur aggravant susceptible d'accélérer le recul de la falaise, la réflexion a été conduite à l'échelle des bassins versants, sur les communes de Ault et Woignarue.



© SMBS-GLP

Le projet s'inscrit également dans différentes temporalités articulées autour de la temporalité du risque.

A court terme, dans le cadre du PAPI, les actions visent d'une part, à anticiper l'érosion avec des aménagements résilients et des investissements mesurés sur le bord de falaise, et, d'autre part, à intervenir sur les facteurs aggravant de l'érosion.

A moyen terme, l'objectif est d'inscrire des mesures conservatoires dans les documents d'urbanisme (SCOT et PLU(i)), de limiter les constructions en zone à risque, d'anticiper les acquisitions lorsque possible et de prescrire des travaux de réduction de la vulnérabilité.

A long terme, il s'agira de prévoir de nouvelles zones de développement ou de densification pour compenser la perte de territoire et d'adopter des modalités innovantes d'occupation des terrains.

Une réflexion prospective a ainsi été conduite sur une possible déclinaison opérationnelle du projet de recherche SOLTER – Solidarités territoriales et stratégies pour la résilience du littoral à la submersion marine – porté par l'université de Montpellier dans le cadre du programme Liteau du ministère de l'Écologie, et les montages juridiques, opérationnels et financiers nécessaires à la mise en œuvre d'un quartier résilient.

Vers un projet urbain résilient

Dans la perspective d'un projet urbain construit autour de la notion de résilience, les réflexions ont, dans une première étape importante pour la compréhension du risque et de la stratégie de gestion intégrée de l'érosion côtière poursuivie, portées plus particulièrement sur la requalification des espaces publics du front de mer et du centre-bourg d'Ault.

De par sa position surélevée, le front de mer propose des points de vue magnifiques sur la Manche, le littoral et la ville. Le projet ainsi prévoit la création d'une longue promenade littorale continue afin de valoriser et d'animer ce lieu et réaffirmer l'identité balnéaire de la ville. Les nouveaux aménagements privilégieront les modes de déplacement doux (piétons, vélos, etc.) et pourront être le lieu d'événements festifs, culturels, sportifs...



Proposition d'aménagement de l'espace public du bord de falaise : une promenade "déplaçable"
© SMBS-GLP / Agence UP

Une attention particulière a été portée à la mise en œuvre de solutions techniques novatrices en matière d'aménagements capables tant de valoriser les espaces menacés que de réduire les facteurs qui, aujourd'hui, aggravent l'érosion, tout en s'inscrivant dans une perspective de redéploiement à terme : maintien de l'étanchéité des sols, une qualité de matériaux non polluants dans l'hypothèse d'un retour possible à la mer, des revêtements facilement "découpables" et "recomposables", un mobilier "repositionnable"...

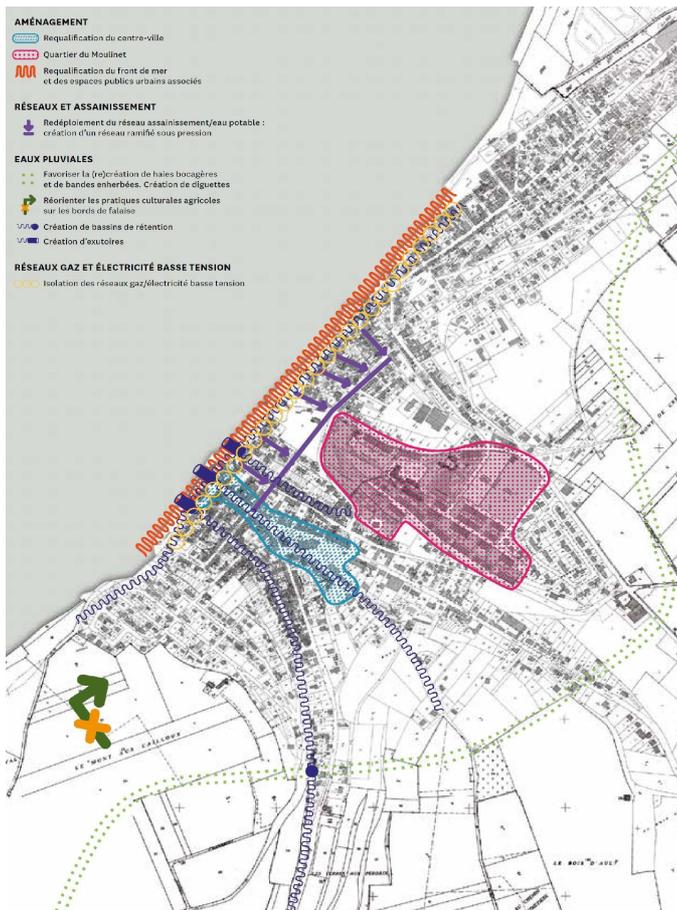
Un scénario prospectif de long terme a également été élaboré : il repose sur une libération et une déconstruction progressive de la bande littorale dans une perspective de création d'un parc littoral.

Des réflexions plus spécifiques et particulières ont, par ailleurs, été conduites sur les réseaux et infrastructures publiques – assainissement, eau potable, électricité, gaz, circulation et stationnement, avec pour objectif la mise en œuvre d'aménagements résilients capables de permettre à la ville, en cas d'avènement du risque, de s'adapter et d'assurer ses fonctionnalités et la continuité du service.

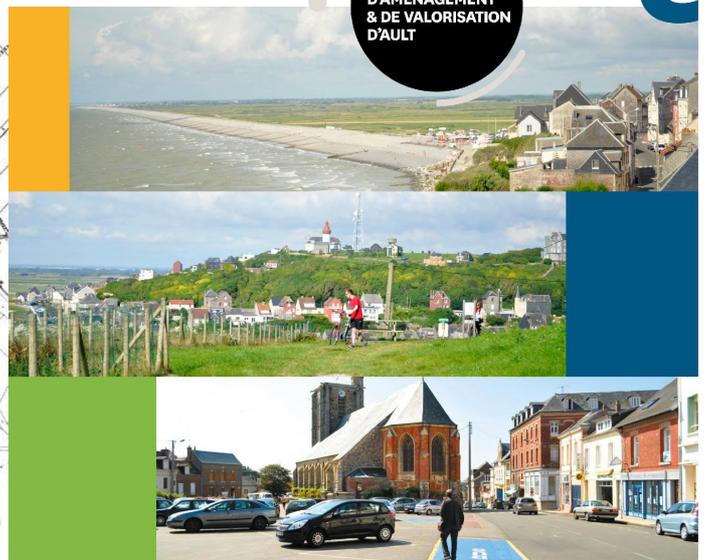
Si, en règle générale, ces réseaux et infrastructures sont appréhendés comme des interventions se greffant au projet, ils ont, dans le cas présent, étaient considérés comme des clés d'entrée au même titre que la maîtrise d'œuvre urbaine.

Les études réalisées ont ainsi montré, dans certains cas, les limites des solutions techniques existantes. Ainsi en est-il des réseaux "basse tension", pour lesquels il n'existe pas d'alternatives à l'aérien ou au sous-terrain, ou des réseaux d'assainissement et d'eau potable pour lesquels il n'existe pas d'alternatives au sous-terrain.

Dans une perspective de mise en œuvre de nouvelles solutions techniques, telle que, par exemple, un positionnement des réseaux au raz-du-sol avec protection et habillage, la mise en place d'une politique de recherche et développement avec les concessionnaires concernés pourrait être envisagée avec pour objectif, à terme, la définition de solutions normées par le comité scientifique et technique du bâtiment (CSTB).



Ault dans la dynamique côtière de la Baie de Somme



Études et actions développées sur le fonctionnement urbain © SMBS-GLP



Schéma chronologique

ENTRE 10 ET 30 ANS, LE PARC LITTORAL ÉMERGE

DÉMARCHE

Le recul du littoral est tel que le front de mer actuel est largement amputé, la circulation automobile n'est plus possible sur le front de mer, les voies perpendiculaires sont en impasse. La desserte réseaux n'est possible que pour les habitations desservies depuis les voies perpendiculaires.

Les acquisitions se poursuivent et permettent de réaliser par section cohérente une nouvelle promenade, replique de la promenade initiale. Ce nouvel espace public permet de rétablir quelques connexions viaires.

Entre les deux promenades se développe un véritable parc encore partiellement habité, peuplé de micro-squares de jeux, de terrasses en bévèdère, des espaces plantés constitués de l'agglomération des anciens jardins.



LÉGENDE

- la promenade de front de mer
- parcelle achetée et ré-appropriée
- habitation ré-appropriée : square, terrasse
- frange plantée du littoral : le "Jardin Littoral"
- portion de promenade reconstruite en cas d'effondrement prochain
- portion de promenade abandonnée en cas d'effondrement prochain, imperméabilisée et plantée

Vers un parc littoral : un scénario d'aménagement à long terme © SMBS-GLP / Agence UP

Le regard de Jean-Marc Bichat

Architecte-urbaniste, agence JAM

Mandataire de la mission d'appui initiée en juin 2015

A Ault, le paysage est extraordinaire et époustoufflant.

Au contraire d'autres sites que nous avons pu voir ce matin, tel que Lacanau ou Hyères, nous ne sommes pas en présence d'une station et d'une arrière-station.

La raison d'être de cette ville balnéaire est la falaise et son paysage. Nous sommes donc dans une situation compliquée.

En effet, si, d'une manière générale, les notions de relocalisation et de recomposition spatiale impliquent de raisonner à une grande échelle, de regarder le grand territoire, et d'aller, par exemple, s'implanter à cinq kilomètres en arrière sur le plateau, je pense que, dans le cas particulier de Ault, cela ne marcherait pas du tout. Il n'y a en effet que peu de raisons d'aller sur le plateau. Il n'y a rien qui permettrait d'envisager une ré-invention du modèle balnéaire.

Je dois reconnaître avoir été impressionné par les travaux et réflexions engagés. Il y a une pensée, il y a un projet sur le risque que je trouve, pour ma part, très intéressant.

Avec, d'une part, la définition dans l'aire urbaine balnéaire historique d'endroits éloignés de la falaise et des zones à risque et susceptibles de constituer des sites de consolidation, de développement, et de nouveaux horizons balnéaires.

Et, d'autre part, une libération et une déconstruction progressive de la bande littorale.

Se pose effectivement alors la question de l'avenir de cette bande littorale, de cet espace public particulier, qui portera en soi une douleur.

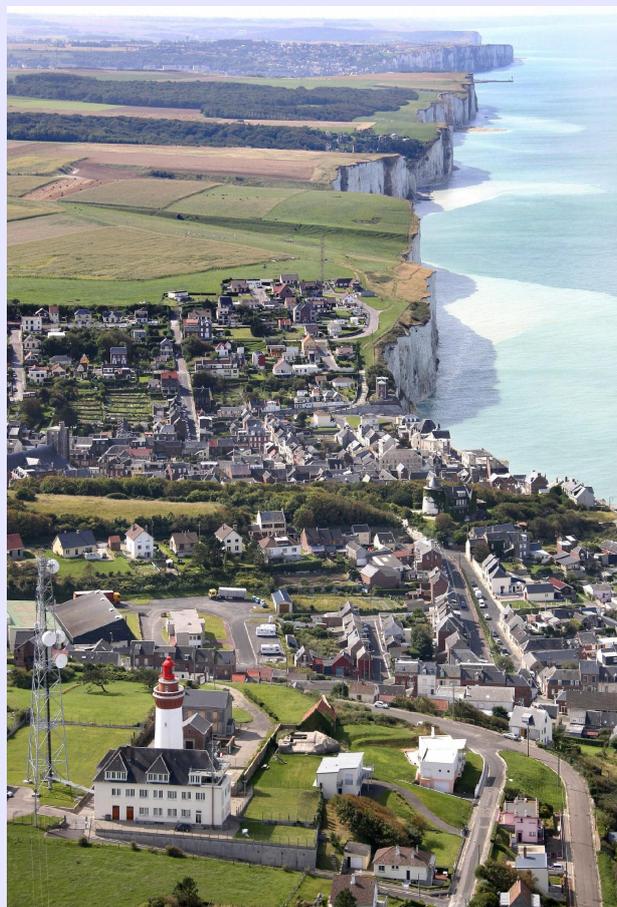
J'ai ainsi été surpris, lors de l'émission de Stéphane Bern consacrée au village préféré des français, diffusée la semaine dernière sur France 2 et pour lequel Ault s'était portée candidate, qu'à aucun moment la falaise qui s'écroule ne soit évoquée.

Or les magnifiques et belles maisons que nous avons vues dans cette émission n'existeront bientôt plus.

Il faut arrêter d'être dans le déni. C'est, j'en ai bien conscience, un sujet très sensible et difficile mais, à un moment donné, on ne peut continuer à refuser de voir la réalité en face. Et donc, il faut faire le projet et penser cette bande littorale.

Il y a cette idée évoquée de création à long terme d'un grand parc littoral sur une centaine de mètres de large.

Mais peut-être pourrait-elle être également le support d'un habitat particulier : un habitat provisoire, un habitat de second œuvre que l'on pourrait construire et démonter en 10 ans.



Ault et ses paysages de falaises © SMBS-GLP

Il faut inventer cela. Il faut inventer un nouvel habitat balnéaire qui ne serait plus la maison en béton, en meulière ou en pierre de la belle époque.

Il y a un sujet là un sujet que, personnellement, je trouve passionnant.

Et je ne vois pas comment on pourrait mettre en œuvre dans Ault la transformation que vous proposez sans esquisser une perspective – je ne veux pas dire radieuse, mais, enfin, positive.



Bilan et perspectives – Séquence n°2

Échanges et débats

Frédéric Auclair

Sous-direction de la qualité du cadre de vie, direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages (DGALN)

Je souhaiterais réagir aux propos, parfois surprenants, entendus ce matin sur les services de l'État.

Il est vrai que la situation n'est pas simple en ce moment. Nous sommes en train de vivre une grande mutation. C'est la fin de la décentralisation en France. Les services de l'État ne sont pas toujours au mieux de leur forme et, côté collectivités, on rencontre encore des difficultés, comme cela a été évoqué par Gaëlle Schauner, à sortir des limites de la commune.

Par rapport à ce temps de transition, il est urgent de travailler ensemble et de sortir de cette dualité entre collectivités et services de l'État où, finalement, chacun tente de bomber le torse.

Nous sommes sur un modèle très français qui conduit, soit sur un système de cristallisation, soit sur un système révolutionnaire. Nous avons du mal à trouver l'entre-deux.

Il n'est effectivement pas simple d'avoir à unifier un ensemble législatif qui se vote à l'Assemblée nationale de manière peut-être trop régulière et trop fréquente. Nous avons sur ce point, en France, une probable nécessité de faire évoluer nos systèmes.

Il serait ainsi intéressant de regarder, par exemple, le fonctionnement des pays du nord de l'Europe qui repose sur des législations très marquées, tant sur les questions de nature que d'urbanisation, mais où la notion de projet s'avère beaucoup plus prégnante.

Comment peut-on évoluer autour de ce projet ? Comme le montre aujourd'hui ce séminaire de restitution, il existe des pistes de travail pour améliorer ces situations principalement héritées de ce qui s'est passé durant dans les Trente Glorieuses, même si nous avons quelques exemples plus anciens datant de Napoléon III.

Et plutôt que de voir systématiquement la contrainte législative, de dire que la loi "Littoral" est un poids dans notre capacité à évoluer, je crois qu'il conviendrait de regarder tout ce qu'elle a permis et tout ce que d'autres pays, en Europe également, sont devenus dans des systèmes parfois différents.

Je ne peux toutefois, pour conclure, que remercier une nouvelle fois l'ensemble des collectivités et des élus impliqués dans la démarche de l'appel à projets. Il n'est pas simple d'être élu aujourd'hui en France et nous ne pouvons que saluer votre courage au quotidien par rapport à vos administrés sur des questions aussi sensibles et difficiles sur lesquelles il est des plus importants que nous continuions à travailler de concert.

Jordan Dartier

Maire de Vias, vice-président au tourisme à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

Vous connaissez bien la problématique du site de Vias puisque vous y êtes venus il y a quelques mois.

Lorsque nous avons visité ensemble le secteur cabanisé de Vias, vous m'aviez dit, alors que nous étions dans l'estafette, que vous n'aviez pas envisagé la situation et les choses, que vous n'aviez alors vu que sur photos, de cet œil-là. De le voir en vrai, cela soulève effectivement certaines problématiques.

En tant qu'élu, je ne suis pas là pour caractériser les relations entre les services de l'État et les élus des collectivités ou des communautés d'agglomération. Ce n'est absolument pas le terme de mon propos.

Je souhaitais simplement évoquer la réelle motivation des élus pour trouver des solutions qui, parfois, se heurtent à la contrainte normative. Et la problématique est multiple puisque nous avons un empilement de normes.

Mon objectif n'est pas ainsi de remettre en cause la loi "Littoral" dont on ne peut que se féliciter de la voir figurer dans le paysage juridique français. Mais il ne faudrait pas non plus qu'elle devienne une contrainte à la relocalisation.

Or, aujourd'hui, et notamment à Vias, sur la côte Ouest, la loi "Littoral" est un obstacle à la relocalisation. Il faut dire les choses telles qu'elles sont.

Nicolas Castay

Directeur du GIP Littoral Aquitain

J'aurais une double question aux porteurs des deux projets qui viennent de nous être présentés : sur le cadre d'acquisition et le financement des acquisitions.

Ces deux points sont en effet parmi les principaux problèmes identifiés de notre côté en conclusion de l'appel à projets.

Gaëlle Schauner

Directrice de l'aménagement au Syndicat Mixte Baie de Somme – Grand Littoral Picard

Pour ma part, je dois reconnaître ne pas avoir la même approche en termes de méthode.

Je fais de l'aménagement depuis longtemps, que ce soit au travers de zones d'aménagement concerté ou d'autres projets, et j'ai pour habitude de travailler d'abord sur le projet et de travailler avec l'ensemble des acteurs présents sur le territoire. D'étudier, par exemple, avec le monde de l'entreprise, leurs bilans d'activité, leurs éventuels projets de développement, de voir avec elles dans quelles mesures elles pourraient se développer : restent-elles dans leur format existant ou ont-elles besoin de plus ?

Il est vrai qu'au départ, comme cela a été fait un peu partout, on procède à l'inventaire. On prend l'avis de France Domaine sur la valeur vénale ou locative des biens immobiliers.

Mais après, il faut construire le projet. Et ce n'est qu'à ce stade que le bilan global peut-être fait.

On peut accepter qu'il y ait un déficit, mais, bien évidemment, pas à la hauteur de 400 M€.

Je crois également qu'il faut regarder et savoir à qui cela profite. On construit par exemple avec de la charpente qui vient des Vosges. L'activité touristique littorale génère ainsi de l'emploi sur tout le territoire national. Est-ce alors aux seuls habitants de participer au financement du redéploiement de leurs territoires ? Ne pourrait-on pas envisager, dans cette logique et comme un investissement, une taxe nationale pour en faciliter la mise en œuvre ?

Nicolas Lerner

Sous-préfet de Béziers

Sur Vias, les travaux de restauration du cordon dunaire sont cofinancés par l'État et le conseil régional dans le cadre du contrat de plan – tant le précédent que l'actuel puisque nous avons encore besoin de fonds pour les prochaines phases à venir, le conseil départemental, la communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée et les fonds européens en subventions.

Il est toutefois deux éléments, ou deux cofinanceurs potentiels, qui n'apparaissent pas.

C'est tout d'abord, sur la question du foncier et du portage foncier, l'intervention avec un point d'interrogation des communes et, notamment, de la commune de Vias.

Deuxième élément, nous sommes sur une base de négociation, parfois très serrée, avec les propriétaires des parcelles concernées dont l'objectif vise notamment à leur faire porter une partie des charges du projet. Et en particulier les propriétaires de campings : si, d'un côté, ils doivent effectivement déménager et bouger, de l'autre côté, le fait de gagner en pérennité et parfois, en reculant, de pouvoir se réorganiser, peut également redonner de la valeur à leurs biens.

Jordan Dartier

Maire de Vias, vice-président au tourisme à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

Le projet de restauration du cordon dunaire, d'un coût de 20 M€, est effectivement subventionné de manière significative à hauteur de 80 % : par le FEDER, l'État, le conseil régional et le conseil départemental.

Sur ces 20 M€, une partie est consacrée à la maîtrise foncière des terrains situés jusqu'à la limite du futur cordon dunaire reconstitué. Elle est mise en œuvre avec l'appui de la SAFER.

Dans une perspective plus intérieure, et comme évoqué lors de notre intervention, pour faciliter à terme la relocalisation des activités touristiques, économiques et des biens, la commune de Vias et la communauté d'agglomération ont signé une convention de partenariat avec l'établissement public foncier (EPF) de Languedoc-Roussillon pour une mission d'anticipation foncière sur un périmètre d'environ 347 ha.

L'EPF est ainsi – et je tiens à le dire ici, un partenaire institutionnel essentiel à la réussite du projet.

Si l'n'existait pas, je ne sais pas comment nous pourrions envisager la relocalisation tellement les coûts d'acquisition foncière sont importants. En effet, ces terrains dits "de loisirs", qui ont été aménagés dans les années 1980, où il y a l'eau, l'électricité, des fosses septiques... se vendent aujourd'hui entre 80 et 150 euros le m².

En parallèle, nous sommes également en train de travailler à la mise en place d'une zone d'aménagement différé (ZAD) sur l'ensemble de la côte Ouest de Vias pour que l'EPF puisse intervenir, préempter et acheter.

En effet, tant le droit de préemption "espaces naturels sensibles" que le droit de préemption urbain qui s'exercent aujourd'hui, pour partie, sur la côte Ouest, ne peuvent être délégués à l'EPF.

Mais, comme vient de l'évoquer monsieur le sous-préfet, il reste une problématique sous-jacente : si l'EPF portera les terrains, qui, in fine, les achètera ? L'intercommunalité ? La commune de Vias ?

Aujourd'hui, au regard des coûts au m² dont je viens de faire état, ce sont des sommes et des budgets extraordinaires, pour ne pas dire exorbitants, pour une petite collectivité comme la nôtre dont le budget de fonctionnement n'est que de 10 M€. Et ceci d'autant plus que nous sommes dans une période de diminution drastique des dotations générales de fonctionnement aux collectivités : 800 000 € en moins pour l'exercice 2014 en ce qui nous concerne.

Thierry Laverne

Paysagiste-conseil de l'État

Je suis allé visiter Ault et je voudrais témoigner de la qualité du projet qui vient de nous être présenté.

Quand on va à Ault, la situation est vertigineuse. C'est comme si toute la ville glissait et était aspirée par le vide.

Ce projet dynamique d'une ville mobile que vous souhaitez mettre en place montre qu'il y a une capacité à réinventer la ville, à réinventer, à partir de cette situation de menace, une situation de plaisir, d'avenir et d'alternative heureuse.

Pour moi, c'est un exemple formidable de cette capacité à mobiliser, comme vous l'avez très bien dit, à partir et au cours du projet, l'ensemble des personnes concernés, que ce soit les habitants, les commerçants et l'ensemble des services des différents niveaux de gouvernance, pour imaginer et inventer des alternatives heureuses.

David Nazarenko

Economiste, Mensia Conseil

Nous venons tout récemment d'être mandatés par le ministère pour réfléchir à cette question de l'articulation entre un modèle de développement local et un modèle de projet de recomposition spatiale.

Tel que cela a été dit tout au long de la matinée, la question première, à laquelle je souscris pleinement, est bien en effet : quelle vision d'avenir lointain pour ces territoires dont le moteur est en voie de disparition ou, en tout cas, en voie de modification assez substantielle ? Quelle recomposition spatiale inscrite dans une vision renouvelée du modèle de développement territorial au sens large ?

C'est effectivement tout un fonctionnement économique, tout un fonctionnement social du territoire qu'il faut requestionner.

Cela a été évoqué sur le plan du tourisme de demain. Comment peut-on imaginer le tourisme littoral de demain ? C'est une question qui nous échappe largement mais qui, en tout cas, est sous-jacente à toutes les problématiques qui ont été soulevées ce matin.

Rien ne dit que, l'environnement initial qui a fondé le développement de ces territoires se modifiant très fortement, le "bon" projet, à l'horizon des 30, 50 ou 100 prochaines années, devrait être finalement de même nature que la fondation initiale. Pourquoi un front de mer ? Pourquoi des campings en pleine propriété les pieds dans l'eau ? Alors que nous savons que c'est si difficile à tenir.

Au minimum, il me semble que cette question-là doit être discutée en profondeur au-delà des questions d'immédiate prévention contre l'érosion. Elle l'est déjà très largement dans ce que j'ai entendu ce matin.

Cela amène à la question du modèle économique du projet de recomposition.

Je préfère parler de recomposition plutôt que de relocalisation puisque la relocalisation sous-entend que l'on transposerait ailleurs quelque chose que l'on avait fabriqué ici précédemment. Il me semble qu'il y a là un biais de langage qui me paraît devoir être contourné ou, en tout cas, manié avec précaution.

On entend ainsi beaucoup que l'arsenal juridique et opérationnel ne permet pas de faire, que nous sommes limités par les normes. Je crains que ce ne soit précisément parce qu'on a du mal à penser le projet au-delà d'un objet à délocaliser ou à relocaliser.

La question du modèle économique de recomposition m'apparaît donc comme une pièce essentielle de la problématique parce qu'en réalité, c'est la seule qui permette d'ancrer le projet dans une réalité véritablement opérationnelle.

On peut faire un projet et, finalement, constater qu'on arrive dans une impasse financière. Cela a bien été montré ce matin. Comment alors, à partir de ce constat, revient-on au projet pour l'amender, le penser différemment ?

En France, il est difficile de penser en dehors d'une logique de subventions. Or, il me semble que le temps est révolu où l'argent public coulait à flots et pouvait être mobilisé sans trop y regarder. On le sait bien. C'est précisément l'impasse financière que montre le projet de Lacanau. Sans financements publics, ce projet, tel qu'il est pensé, tel qu'il est conçu aujourd'hui, ne peut pas advenir.

A Lacanau, le chiffre de 300 M€ de valeur de marché pour les biens du front de mer est totalement vertigineux.

Vous pointez le fait que l'Aquitaine ne dispose d'un EPF régional. C'est certainement un souci. Et vraisemblablement, cela vous aiderait à accomplir un certain nombre de processus opérationnels, et peut-être même à réfléchir différemment.

Mais 300 M€ d'acquisition, c'est infiniment supérieure à tout ce que l'on peut constater dans quelque opération d'aménagement que ce soit, à l'exception peut-être des grandes co-propriétés dégradées dont on connaît toutefois la difficulté à s'y attaquer. Pour un EPF régional moyen, cela épuiserait et assècherait sa capacité d'intervention pour une période de 5 à 10 ans.

C'est un chiffre que je trouve relativement éclairant parce qu'il montre, par le biais financier, l'utilité de l'approche nationale.

Essayons de faire le tour du cordon littoral français. Regardons ce qu'il faudrait acquérir, ce que la collectivité publique devrait acquérir, si nous pouvions conduire des projets de recomposition un peu à notre guise. Je pense que nous aurions extrêmement peur.

A mon avis, cela montre l'utilité de l'approche nationale, non pas forcément pour un grand fonds, mais peut-être, pour précisément écarter l'hypothèse de la solidarité nationale et essayer de trouver des solutions ailleurs et dans les projets eux-mêmes. Le programme national de renouvellement urbain et l'ANRU ont montré les limites assez fortes de ce type de process et d'instrument.

Cela suppose un changement complet de paradigme et, certainement, beaucoup de pédagogie vis-à-vis, en particulier, des acteurs privés et des habitants. Cela suppose peut-être d'accepter qu'un certain nombre de modèles de développement territorial liés à des situations physiques n'est pas pérenne en l'état ou, au minimum, doit être réexaminé en très grande profondeur.

Évidemment dans le temps long. Évidemment dans un territoire élargi. Et dans une perspective heureuse si possible. Il n'est ainsi pas question de passer d'un modèle à l'autre en une ou deux décennies. Cela prendra beaucoup de temps.

En ce sens, il me semble nécessaire de devoir accepter – et de le dire, que les biens menacés sont des biens qui n'auront plus de valeur à terme. Cela a été approché par Lacanau et le GIP Littoral Aquitain dans une approche dégressive de la valeur des biens au fur et à mesure que leur obsolescence approche.

Cela ne veut pas dire qu'il faut léser les propriétaires privés. Mais il me semble qu'il est difficile de raisonner, et de prétendre trouver un modèle économique pour le projet, si on n'inscrit pas cette disparition programmée de la valeur comme un paramètre du modèle global à long terme.

Pour financer des investissements coûteux quand on n'a pas assez d'argent public, il faut inventer le modèle économique qui permette de trouver les ressources à l'intérieur du projet lui-même, ou, au moins, de les approcher pour limiter la part de financements publics. Pour cela, il faut bien sûr un projet de long terme. Cela a été assez largement dit.

Mais il faut aussi, autant que possible, un projet qui dégage de la valeur, quand bien même ce serait une valeur d'échange positive permettant d'instaurer le dialogue avec des propriétaires privés ou avec des agents économiques.

Gaëlle Schauner a donné quelques exemples tout à l'heure d'occupations graduelles réglementées dans le temps. Cela me paraît être des pistes tout à fait crédibles.

Raisonner en bilan d'aménagement, en bilan de recomposition, veut également dire raisonner en dynamique et je pense que le temps est, bien évidemment, une clef des processus opérationnels sur ce type de projet.

Le recul est rapide mais, finalement, je crois comprendre qu'il est suffisamment lent pour laisser la place à envisager des tranches fonctionnelles d'acquisition, de déconstruction, de recomposition, de relocalisation sur plusieurs décennies. Ce qui, sans doute, rendrait un peu plus digeste les volumes financiers en jeu.

Je m'arrêterai là. Nous aurons probablement l'occasion de rediscuter de ces questions-là qui, à mon avis, sont une clef absolue de la crédibilité de la stratégie nationale.

Introduction de l'après-midi



Philippe Guillard

*adjoint au directeur général de l'aménagement,
du logement et de la nature (DGALN)*

Mesdames les députées,
Mesdames et Messieurs les élus,
Mesdames et Messieurs,

Je tiens tout d'abord à vous présenter toutes les excuses de Madame Royal qui ne pourra malheureusement être présente parmi nous aujourd'hui. Consciente de la sensibilité du sujet, du courage, dans tous les sens du terme, et de l'énergie qu'il fallait développer pour mener à bien ces démarches, elle m'a chargé de saluer tout particulièrement l'engagement des collectivités lancées dans ces cinq expérimentations de relocalisation des activités et des biens dans des territoires soumis à d'importants et nombreux risques littoraux.

Le terme "expérimentation" est évidemment important. J'ai compris – et je crois que nous en étions tous persuadés dès le départ, qu'il n'y aurait pas de solution unique, ni de solution pré-mâchée à toutes les questions qui se posent encore aujourd'hui.

Si cette journée doit nous permettre de partager le bilan et les analyses qu'en retirent les cinq porteurs de projets engagés depuis deux ans dans ces expérimentations, il ne s'agit en effet certainement pas de la clôture et de la fin des démarches engagées. Beaucoup reste à faire et à concevoir. J'ai notamment noté toute cette importante problématique de la valeur des biens, de la valeur du foncier, et peut-être même d'une mise en cause d'un certain modèle à la française de propriété foncière indéfinie et perpétuelle.

Il s'agit néanmoins d'une étape importante pour nous : une étape que nous souhaitons fondatrice pour la suite des réflexions à mener et des méthodes à promouvoir.

J'avais eu le plaisir il y a deux ans, le 14 février 2013, d'ouvrir le séminaire national de lancement à l'Institut océanographique de Paris. A l'époque, j'avais eu le sentiment d'une certaine réserve des intervenants : l'administration les poussait sur le devant de la scène mais on se demandait bien où ils allaient. Le terme de relocalisation – ou toutes les périphrases susceptibles d'être employées autour de cette question, était clairement à l'époque un sujet très difficile.

Aujourd'hui, les gens n'ont plus peur des mots et les populations semblent comprendre peu à peu que la question se pose. C'est déjà beaucoup. Ensuite, selon son point de vue, la solution prônée peut être évidemment différente.

Vos contributions alimenteront donc les réflexions nationales sur ce sujet dans le cadre des travaux du Comité national de suivi pour la mise en œuvre de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte.

Avec votre aide et j'espère – je n'en doute pas, l'aide d'autres collectivités, nous poursuivrons les enseignements issus de ces expérimentations afin de faire émerger des conditions et des stratégies appropriées pour la mise en œuvre de ce type de démarche.

Ces démarches doivent être capables d'aborder l'enjeu de l'aménagement durable de nos territoires littoraux dans une perspective d'adaptation à l'évolution des phénomènes naturels, et pas simplement dans la copie, dans le déplacement pur et simple, d'un modèle économique et foncier qui pourrait ne plus fonctionner.

Les démarches d'anticipation sont très complexes à mettre en œuvre, tant du point de vue temporel que spatial. Je pense que le temps est certainement le paramètre clé dans ce qui nous réunit aujourd'hui. C'est peut-être l'une des seules garanties positives que nous ayons en ce domaine : il n'y a pas encore d'urgence, sauf peut-être en quelques points particuliers du littoral. Nous pouvons donc y réfléchir et jouer sur cette valeur du temps.

Bien entendu, on ne parle pas – et on ne parlera pas, de solutions miracles prêtes à l'emploi : la diversité est également un mot clé pour ce qui nous concerne. Il s'agit bien de stratégies adaptées et pas de solutions clés en mains et prêtes à porter que l'on pourrait inscrire simplement, ou moins simplement, dans un projet de loi ou dans un décret.

C'est donc un ensemble de solutions et d'évolutions qu'il faut concevoir capables de s'articuler selon les problématiques d'un territoire particulier.

Même si j'ai dit que le temps jouait peut-être encore en notre faveur – je l'espère en tout cas, face au défi du changement climatique, la pire des solutions serait de ne rien faire. On dépense le temps facilement en ne faisant rien. Il faut donc être en capacité d'agir de manière anticipée et coordonnée.

L'État accompagnera les démarches territoriales fondées sur ces principes dans un souci d'économie de moyens que je me dois également de rappeler et qui a, évidemment, été justement souligné par la table ronde à laquelle j'ai pu assister ce matin.

Mesdames et messieurs, je vous souhaite un bon après-midi et des échanges que j'espère aussi riches, instructifs et constructifs que ce matin.

Adapting to coastal change in England : some practical experiences



Nick Hardiman
senior coastal adviser
Agence de l'environnement du Royaume-Uni

Eu égard aux approches parfois différentes entre les quatre nations constitutives du Royaume-Uni (Angleterre, pays de Galles, Écosse et Irlande du Nord), mon intervention ne portera que sur l'expérience anglaise.

Les risques littoraux en Angleterre

En Angleterre et au pays de Galles, 1,3 millions de personnes sont soumises aux risques d'érosion et de submersion marine.

Environ 1 propriété sur 25, soit 4 %, est soumise au risque de submersion marine.

Un quart du littoral recule et s'érode à une vitesse supérieure à 10 cm/an, mais, dans certains secteurs, les taux d'érosion sont parmi les plus élevés d'Europe avec des vitesses pouvant atteindre près de 2 m/an.

C'est en particulier le cas sur la côte Est où, comme le montre l'illustration ci-contre, les dépôts glaciaires très meubles s'avèrent particulièrement sensibles au phénomène d'érosion.

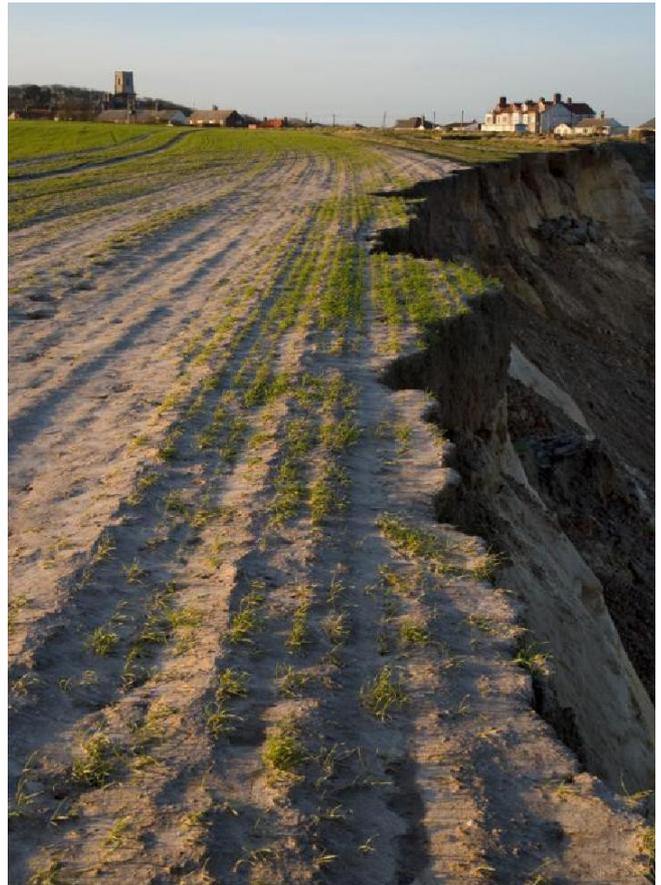
A l'horizon 2030, on estime aujourd'hui que 740 propriétés sont menacées de disparition. Ce chiffre pourrait s'élever à près de 2 000 à l'horizon 2050, voire 2 800 si aucun investissement n'est engagé.

L'organisation administrative

En termes d'organisation administrative, deux départements ministériels sont particulièrement impliqués dans la gestion des risques littoraux.

- le département de l'environnement, de l'alimentation et des affaires rurales (*Department for Environment Food and Rural Affairs – DEFRA*) et son bras opérationnel que constitue l'Agence de l'environnement, qui gèrent les risques d'inondations et de submersion marine. L'Agence assure ainsi la construction des ouvrages de défense dont elle est propriétaire.
- le département des communautés et du gouvernement local (*Department for Communities and Local Government – CLG*) qui encadre les autorités locales. Par un accident de l'histoire, les autorités locales ont en effet construit et gèrent aujourd'hui les ouvrages de défense contre l'érosion côtière.

Il y a donc une division, tout au moins sur le papier, entre l'Agence de l'environnement, qui gère les risques de submersion marine, et les autorités locales qui gèrent l'érosion côtière. Mais cette division est relativement artificielle.



Phénomène d'érosion sur la côte Est de l'Angleterre
© Environnement Agency



Dégâts occasionnés par les tempêtes de l'hiver 2013 /2014
© Environnement Agency

En effet, l'Agence de l'environnement disposant des budgets et des financements pour l'ensemble de ces opérations, nous avons ainsi à travailler ensemble en bonne intelligence, de manière très étroite et coordonnées, tant en terme de planification que de travaux, pour assurer un développement durable.

Sans rentrer dans les détails, deux grands principes régissent en Angleterre la gestion des risques littoraux.

De manière assez similaire à la France, il n'y a ainsi pas d'obligations légales pour les autorités publiques d'assurer la construction et la réalisation d'ouvrages de défense contre la mer.

Les investissements publics, fondés sur des études de risques – nous disposons ainsi de cartographies tant des risques de submersion marine que d'érosion côtière, sont soumis à des règles très strictes. Ils sont notamment fonction du nombre de biens protégés et des résultats d'analyses coûts / bénéfiques portant tant sur les avantages économiques attendus que sur les éventuelles incidences environnementales des opérations projetées.

En cas de pertes de biens dues aux évolutions du trait de côte et à l'érosion, il n'y a également pas de recours légal possible pour une éventuelle compensation. Il n'y a, de même, pas de possibilités d'assurance : si votre maison tombe de la falaise, c'est pour votre poche...

Malheureusement, ceci est relativement peu connu du grand public. Un grand nombre de personnes pense ainsi avoir un droit à être défendu par l'État ou peut ne pas maîtriser toutes les subtilités de leurs polices d'assurance sur ces questions.

Pour remédier à cette situation et améliorer la connaissance du public, de nombreuses actions ont été engagées, telles que, notamment, l'élaboration de plans de gestion du trait de côte (Shoreline Management Plans – SMP).

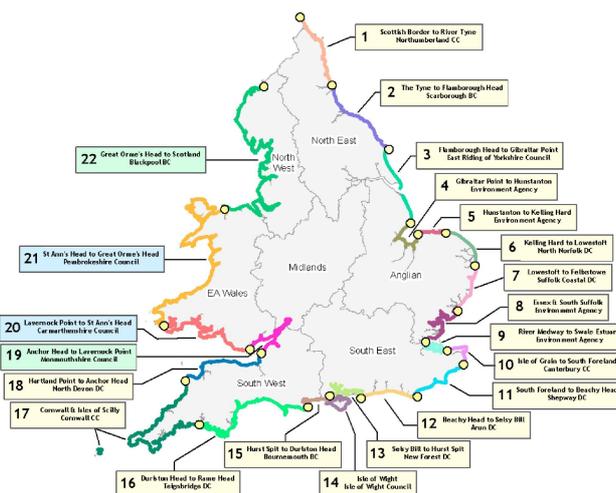
Les plans de gestion du trait de côte : une vision stratégique à long terme

La politique des plans de gestion du trait de côte a été initiée dès 1993 avec pour objectif de développer une vision stratégique à long terme de la gestion du trait de côte. Ils traitent essentiellement des problématiques d'érosion mais également, le cas échéant, des phénomènes de submersion marine. En Angleterre, la problématique de submersion marine est particulièrement prégnante dans les estuaires et, dans ce cas, la question est traitée au travers des "catchment flood management plan" qui sont le pendant des "shoreline management plan" pour les phénomènes d'inondations.

L'approche est basée sur la notion de cellule sédimentaire. Pour chaque unité de gestion considérée, les plans de gestion du trait de côte identifient, sur la base d'analyses économiques, environnementales et sociales, la politique de gestion la plus appropriée et la plus durable :

- tenir la ligne,
- avancer la ligne,
- "managed realignment",
- aucune intervention active

Trois périodes de temps sont considérées : le court terme (0 à 20 ans), le moyen terme (20 à 50 ans) et le long terme (50 à 100 ans)



Les plans de gestion du trait de côte en Angleterre et au pays de Galles © Environnement Agency

Leur élaboration est conduite sous l'égide des "groupes côtiers" réunissant agence de l'environnement, autorités locales, autorités portuaires et autres structures intéressées. Ils font l'objet d'un important processus de concertation et de consultation du public tout au long de la démarche.

Et cela n'a pas toujours été facile. Les échanges ont ainsi parfois été très difficiles, en particulier dans les secteurs où les politiques de défense contre la mer conduites jusqu'à aujourd'hui n'apparaissent plus opportunes à long terme dans la perspective du changement climatique.

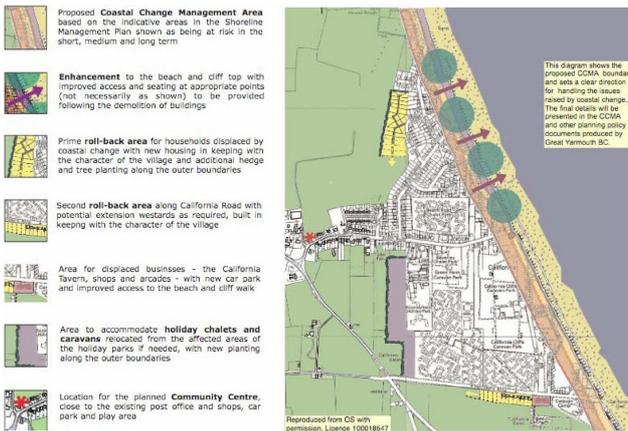
37 plans, dit de première génération, ont été élaborés entre 1993 et 2000. Leur révision a été engagée en 2006, notamment pour favoriser une meilleure prise en compte du changement climatique et 22 plans de seconde génération couvrent aujourd'hui l'intégralité des côtes anglaises et galloises.

Ces plans de gestion ne sont pas gravés dans le marbre. Ils peuvent ainsi être revus, de manière transparente en fonction des connaissances et données nouvelles qui pourraient être acquises.

Les plans de gestion du trait de côte ne sont pas des documents "opposables" mais ils constituent toutefois des documents de référence à prendre en considération dans l'élaboration des documents d'urbanisme.

Ils permettent notamment l'identification des "coastal change management area" : des secteurs susceptibles d'être affectés par des évolutions significatives du trait de côte dans les 100 prochaines années.

Dans ces secteurs, les autorités planificatrices doivent, en concertation avec les populations concernées, préciser les types d'aménagements susceptibles d'être autorisés et sous quelles conditions (permis temporaires...). Elles doivent démontrer que le développement éventuellement envisagé est approprié et, en parallèle, anticiper la relocalisation éventuelle de biens, activités et infrastructures en dehors de ces zones.



Exemple de "coastal change management area" sur la côte Est
© Environnement Agency

Des projets expérimentaux d'adaptation

En parallèle de l'élaboration des plans de gestion du trait de côte, des projets expérimentaux tel que le projet LiCCo (*Living with a Changing Coast – Littoraux et Changements Côtiers*), ou le programme "Coastal Change Adaptation Pathfinder", ont été engagés pour favoriser la mise en œuvre de politiques d'adaptation aux évolutions attendues du trait de côte.

Projet européen transmanche porté par l'Agence de l'environnement en partenariat avec le National Trust, le Conservatoire du littoral et d'autres organisme du Devon, et de Normandie, LiCCo avait ainsi pour objectif d'accompagner les populations côtières pour comprendre, se préparer et s'adapter aux effets du changement climatique, de l'élévation du niveau de la mer et de l'érosion sur leur littoral.



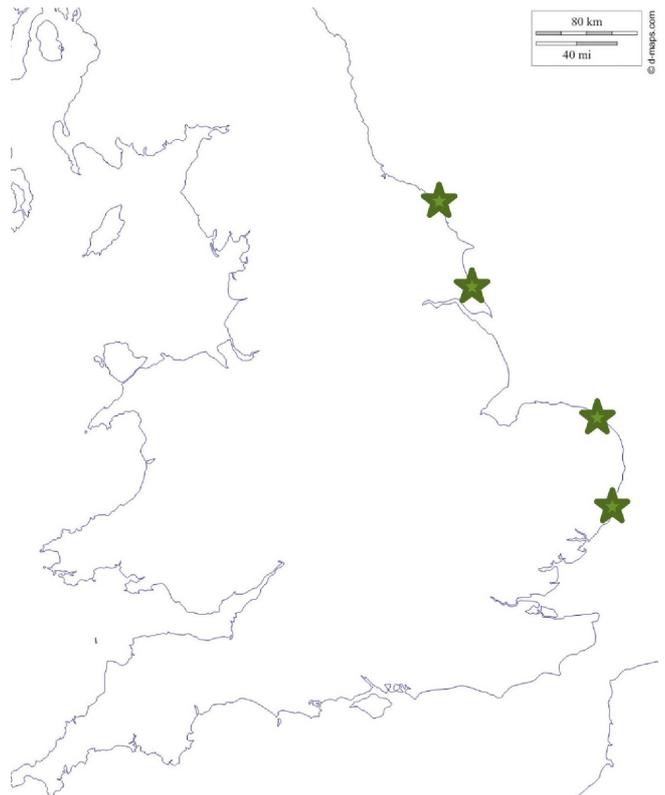
Les sites du programme LiCCo

Le programme "Coastal Change Adaptation Pathfinder", initié en 2009, avait quant à lui pour objectif de tester des approches nouvelles et innovantes pour la planification et la gestion des changements côtiers. Il a bénéficié d'une enveloppe financière de 11 M£.

Sur les 15 collectivités bénéficiaires, les quatre collectivités de Scarborough, du Yorkshire, du North Norfolk et du Suffolk, ont, en particulier, reçues, à elles seules, plus de 6 M£ pour expérimenter la mise en œuvre opérationnelle des options de "relocation" et de "buy & lease-back".

L'option "buy & lease-back" consiste en une acquisition par la collectivité des propriétés à risques qui sont ensuite relouées à leurs anciens propriétaires moyennant un loyer relativement symbolique.

Ces quatre sites sont tous situés sur la côte Est où les risques d'érosion s'avèrent les plus prégnants.



Les quatre principaux sites
du programme "Coastal Change Adaptation Pathfinder"
© Environnement Agency

Sur le site de Scarborough, 1 M£ ont été consacrés à l'acquisition de terrains pour la relocalisation de 56 propriétés. De manière particulière, ces propriétés étaient également concernées par des risques de glissement de terrain. Ce risque, au contraire du risque d'érosion, étant assurable, les propriétaires ont pu être indemnisés par leurs assurances.

Dans le Yorkshire, 1,2 M£ ont été consacrés à la démolition et à la suppression de 67 propriétés, relativement isolées, situées le long de 48 km de côtes, ainsi que, mais de manière très modeste, au dédommagement des propriétaires.

Dans le North Norfolk, 3 M£ ont été consacrés à la démolition et à la reconstruction de 12 propriétés, à la relocalisation d'un camping et d'infrastructures locales, ainsi qu'à tenter de mettre en œuvre l'option "buy & lease-back".

Et enfin, dans le Suffolk, l'enveloppe financière d'1,5 M€ a permis d'aider au déplacement et à la relocalisation de neuf propriétés.

Si l'évaluation de ces expérimentations est actuellement en cours, de premiers enseignements peuvent néanmoins d'ores et déjà être tirés des démarches mises en œuvre.

L'option "*buy & lease-back*" n'a ainsi connu qu'un succès très limité. Elle se heurte en effet à de nombreuses difficultés.

En Angleterre, les normes sur l'état des propriétés susceptibles d'être louées sont très importantes. Or, dans la majeure partie des cas, les habitations concernées n'avaient pas été entretenues et s'avéraient en très mauvais état, ce qui aurait nécessité d'importants travaux de mise aux normes.

Le retour sur investissements s'avère également très incertain pour les collectivités.

Les populations, et en particulier les personnes âgées, sont assez réticentes aux principes mêmes de cette option et préfèrent rester propriétaires.

Ce mécanisme pourrait toutefois présenter un potentiel de mobilisation plus important pour les résidences secondaires.

L'option "*relocation*", même si elle s'avère très consommatrice de moyens, tant humains que financiers, a connu plus de succès. Elle a néanmoins également rencontré quelques difficultés.

Des conflits sont parfois apparus entre les collectivités et les populations locales sur les sites de relocalisation envisagés.

Les personnes concernées ne souhaitent pas non plus nécessairement être déplacés en tant que "communauté". Elles n'avaient pas forcément envie de se retrouver avec les mêmes voisins.

Les solutions de relogement qui leur étaient proposées pouvaient ne pas les satisfaire.

Il a par ailleurs également été tenté de trouver de nouveaux modèles économiques pour réduire les investissements publics, notamment en jouant sur les règles d'urbanisme pour augmenter la valeur foncière des terrains.

Quelques leçons plus générales peuvent également être retirées de ces expérimentations : conserver, tout au long de la démarche, des marges d'adaptation pour pouvoir répondre aux réactions et attentes des acteurs et des populations, avoir une approche et une équipe pluridisciplinaire au vu des multiples et diverses questions que soulèvent ce type de projet...

Il faut aussi, bien évidemment, s'attendre à un large panel de réactions, des plus positives aux plus négatives. Et c'est d'ailleurs le plus souvent ces dernières que reprennent généralement les médias locaux...

L'évaluation de ces expérimentations est donc actuellement en cours et les résultats en sont attendus pour cet été.

À l'automne, une réunion sera organisée par le gouvernement avec l'ensemble des collectivités concernées par cette problématique de l'érosion côtière pour voir dans quelle mesure ces dispositifs d'adaptation pourraient éventuellement être généralisés et surtout, comment assurer leur financement que le niveau national ne pourra en effet prendre seul à sa charge.

Bilan et perspectives



Séquence 3

Éclairage par **Alfred Peter**, paysagiste : pour une "écologie festive"

Vias, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Denis Millet, directeur général adjoint à l'aménagement du territoire, communauté d'agglomération Hérault Méditerranée,
accompagné d'**Henry Ollagnon**, consultant "gestion du vivant et stratégies patrimoniales"

Hyères-les-Palmiers, avec le représentant des porteurs de la démarche :

Jacques Bruno, responsable du secteur environnement à la mairie de Hyères-les-Palmiers

Ault, avec la représentante des porteurs de la démarche :

Gaëlle Schauner, directrice de l'aménagement au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard

Petit-Bourg, avec les représentants des porteurs de la démarche :

Guy Losbar, maire de Petit-Bourg et conseiller communautaire à la communauté d'agglomération de Nord Basse Terre
Myriam Roch-Bergopsom, directrice de l'Agence des 50 Pas de la Guadeloupe

La côte aquitaine, avec le représentant des porteurs de la démarche :

Renaud Lagrave, président du GIP Littoral Aquitain, vice-président de la région Aquitaine

Le regard d'Alfred Peter : pour une "écologie festive"

Paysagiste

La restauration des lidos entre Carnon et La Grande-Motte et entre Sète et Marseillan, dans l'Hérault, que j'évoquerai en introduction de cette troisième table-ronde, sont, à mon avis, deux projets emblématiques d'une ère nouvelle dans laquelle le développement durable deviendra le référentiel.

Ils marient trois domaines : la valorisation du tourisme populaire français, la mise en place de nouvelles formes de mobilités et la confortation du patrimoine naturel par un projet et non par le règlement.

Ce sont, de point de vue, deux projets visionnaires dans le sens où ils transcendent plusieurs domaines dans un réagencement créant un récit inédit et innovant.

Pour résumer la démarche de ces deux projets, on pourrait dire qu'ils incarnent de manière spectaculaire la notion d'"écologie festive" à laquelle je suis très attaché.

Le déclencheur du processus de réhabilitation / transformation de ces deux sites est l'érosion des plages. En moins d'une dizaine d'année, elles ont perdu plus de la moitié de leur largeur. La cause dans les deux cas est la même : une route construite trop proche des plages a brisé le phénomène de réengraissement naturel.

Parallèlement, le nombre d'estivants n'a cessé d'augmenter en créant une pression de plus en plus forte sur ces sites fragiles. Leur état est très dégradé : plages réduites, cordon dunaire très abîmé, présence spectaculaire du stationnement quasiment installé sur les plages en périodes estivales, arrières dunes envahies par les usages sauvages, prolifération des plantes invasives...

Réduction des plages, disparition du cordon dunaire, pression accrue par une augmentation de la fréquentation, telle est l'équation de départ de ces deux projets.

Pour les deux sites, le remède a été le même. Il a consisté à :

- supprimer la route en bord de plage pour permettre de recréer une large plage avec une pente de moins de 2 %,
- créer des pièges à sable à l'aide de ganivelles judicieusement positionnées pour engraisser et renforcer le cordon dunaire,
- reculer le stationnement loin des zones sensibles et aménager des cheminements doux de qualité vers la plage,
- protéger les arrières dunes en les fermant à toute fréquentation, éliminer les plantes envahissantes...

- créer des équipements de confort pour l'accueil des touristes : toilettes, collecte sélective des déchets, panneaux pédagogiques d'information sur les milieux naturels traversés...

Aux travers de ces aménagements, notre objectif a été de redonner aux lieux leur côté unique, complexe et riche. Les lidos sont en effet des sites uniques au monde. Ces plages ne sont ni des plages des Seychelles, ni des Landes, ni de la Mer du Nord. Cette bande de sable entre mer et étangs doit faire partie de l'imaginaire du visiteur. C'est pour cela que les projets proposent de vivre les sites dans toute leur épaisseur.

Mais vous ne pouvez imaginer la longueur des débats et discussions qui ont été nécessaires pour arriver à ces résultats.

Première difficulté, peut-être liée au climat particulier de la façade méditerranéenne : tout projet est d'emblée suspect. Il doit bien se cacher quelque chose derrière. Au départ, personne n'a ainsi cru que l'objectif était "simplement" de renaturaliser ces sites pour les conforter et les adapter à la fréquentation touristique.

La deuxième difficulté est inhérente à tout changement d'habitude et de comportement.

J'ai ainsi passé de nombreuses heures à expliquer que marcher un peu en sortant de la voiture pour aller à la plage, ce n'était pas une punition. Que c'était une façon de ressentir un endroit, de le percevoir dans sa singularité et de donner cette expérience particulière du lido qui doit se révéler à travers l'entrée dans le site lui-même.

Une fois les aménagements réalisés, ce débat s'est évidemment clos tout seul. Ces deux projets sont aujourd'hui de vrais succès populaires comme en témoignent les utilisateurs de ces sites. Ils répondent à de vraies demandes sociales auxquelles il faut être attentif quand on travaille sur ces lieux.



Piste cyclable sur le lido de Carnon à La Grande-Motte © A. Peter



Les travaux d'aménagement du lido entre Carnon et La Grande-Motte © A. Peter



Les travaux d'aménagement du lido entre Sète et Marseillan © A. Peter

La troisième difficulté, récurrente sur ce type de projet, a parfois fait l'objet de discussions irrationnelles avec les services de l'État. Je ne sais pas si je peux le dire en cette enceinte et je le dirai donc avec beaucoup de précaution.

La classification et le statut cartographique d'un site ne reflète pas toujours la réalité du site lui-même. Je crois qu'il faut d'abord aller sur le site, constater que ce qui était classé Natura 2000 était devenu une décharge dans laquelle on retrouvait des frigidaires ou des carcasses de voitures, qu'il faisait l'objet de fréquentations totalement anarchiques...

Et qu'au fond, le projet lui-même n'avait absolument pas pour objet de déclassifier le site mais, au contraire, de faire quelque chose qui pourrait en renforcer le statut. Simplement, cela nécessitait un certain nombre d'interventions et d'aménagements dont il a fallu se justifier de façon quasi systématique, en particulier pour la reconstitution à l'identique du nombre de places de stationnement.

C'est l'idée et le pari de ce type de projet : fabriquer une nature plus forte et l'adapter à une fréquentation touristique importante ne sont pas forcément incompatibles.

Il faut travailler sur l'esprit du lieu, le sens du lieu, en essayant d'en faire un endroit agréable qui, dans le même temps, permette, même dans des lieux très fréquentés, de conforter le site lui-même.

L'aménagement doit également avoir un côté résilient. Ainsi, sur le site de Carnon, les installations sont inondables en hiver quand la nappe phréatique remonte. Cela donne parfois des images un peu cocasse mais l'inondation des infrastructures d'accueil fait également partie des choses qu'il faut accepter à des moments donnés dans la saison. Le projet ne peut pas répondre à tous les critères de fréquentation.



Des aménagements qui s'adaptent aux variations climatiques © A. Peter

La dernière chose que je souhaiterais dire, c'est qu'un projet de ce type-là n'est pas une fin en soi. Il doit ouvrir sur des évolutions futures.

Il y a vingt ans, il était impossible d'imaginer pouvoir déplacer ou supprimer une route.

Maintenant c'est devenu, disons, acceptable, même si ce n'est pas encore naturel.

Ensuite, un jour ou l'autre, il nous faudra repenser comment accéder à ces endroits autrement qu'en voiture.

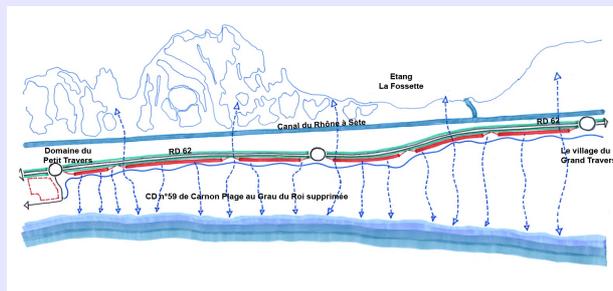
Aujourd'hui, sur le site de Carnon à la Grande Motte, la RD 62 reste encore infranchissable. A plus ou moins long terme cette barrière devra être "perforée" pour vivre le site dans toute sa plénitude, avec le canal et les étangs...

Nous avons ainsi inséré notre proposition dans une vision à long terme :

En 2020 : prolongation de la contre-allée et suppression de la RD 59 jusqu'à La Grande-Motte,

En 2030 : transformation de la RD 62 en "parkway" : suppression des échangeurs dénivelés, création de porosité avec les étangs et le canal...

En 20... : réutilisation d'une partie des emprises de la contre-allée pour réaliser un tram-train côtier .



© A. Peter

Pour terminer, je citerai ce propos d'un visiteur du lido entre Sète et Marseillan : "Finalement, il n'a pas fait grand-chose".

Je trouve que c'est le plus beau compliment qui puisse m'être fait. Le travail n'est pas de reconstruire mais, simplement, de donner ce coup de pouce à la nature pour lui permettre de faire le travail elle-même.

Dans une période où l'argent public est rare, nous sommes obligés de faire des projets extrêmement mesurés.

Cette idée que la nature fait les $\frac{3}{4}$ du travail si on lui donne les conditions de pouvoir le faire est ainsi la manière dont je définis mon travail sur ce type de projet.

Vias "La côte Ouest"

Denis Millet, directeur général adjoint à l'aménagement du territoire, communauté d'agglomération Hérault Méditerranée,
accompagné d'**Henry Ollagnon**, consultant "gestion du vivant et stratégies patrimoniales"

Sur Vias, nous avons la chance d'avoir, de manière contiguë, deux approches qui s'articulent et se complètent.

La première porte sur la restauration de la plage et du cordon dunaire. Elle vous a été présentée ce matin. Je n'y reviendrai pas. Dans le même temps, nous avons également approché cet autre sujet qui est celui de la relocalisation, de la recomposition – on emploiera le mot que l'on voudra, d'un large territoire d'environ 450 ha, sur lequel il va nous falloir, au fur et à mesure du temps, installer un projet et, de l'ensemble des contraintes, faire un atout.

La côte Ouest est le fruit d'une histoire géologique, hydrologique, climatique, économique, technique, administrative, politique et humaine tout autant locale, régionale que nationale.

On ne peut ainsi penser la côte Ouest sans penser à la mission Racine, cette grande mission d'État qui, dans les années 1960 et 1970, a complètement réaménagé le Languedoc-Roussillon.

Traditionnellement, en Languedoc-Roussillon, et comme le démontrent les pôles urbains que sont Montpellier, Béziers, Narbonne, Perpignan, Agde, Vias ou Portiragnes, aucune ville ne se situe au bord du littoral. Elles sont toutes à 4, 5, 6, 10 km du rivage. L'entre-deux avait à l'époque une inhospitalité réelle qui a finalement été transgressée par la Mission Racine qui a permis à tout le monde de se rapprocher du littoral et du bord de mer.

On en a aujourd'hui, de fait, les conséquences qui peuvent être, d'un côté, les stations du Cap d'Agde et de La Grande Motte – dont on peut penser ce que l'on voudra mais qui génèrent une économie touristique très importante pour la région, et de l'autre, des césures de l'urbanisation, soit horizontales, soit verticales, souhaitées et mises en place par la mission Racine.

Quand on se retrouve sur la côte Ouest, on se retrouve également sur ce littoral-là, avec cette histoire-là, avec ses pratiques et ses usages.

Pour les travaux de restauration du cordon dunaire, de très nombreuses études ont été nécessaires : études d'impact, études de la faune, de la flore... Les autorisations ont été obtenues avec difficulté. Il y a eu des recours. Nous sommes allés au Conseil d'État.

Mais, à aucun moment, ne nous a été demandée une seule ligne sur les hommes.

Or, sur la côte Ouest de Vias, il y a quand même 13 campings, des gens qui travaillent, des chefs d'entreprises, des estivants. Il y a 2 500 cabanes. Il y a des gens qui vivent là à l'année. Certains sont en difficulté sociale et captifs. D'autres en ont fait un choix de vie.

Il y a des tas de bricolages qui sont effectivement une sorte de patrimoine constitutif de ce qu'est la côte Ouest de Vias. Ces bricolages ont été faits par les gens au cours du temps et des générations. Ce n'est peut-être pas digne d'une revue d'architecture mais il est possible que, dans 100 ans, cela soit inscrit au patrimoine comme on a pu voir par ailleurs nombre de bricolages qui, d'une certaine manière, ont été sacralisés par la suite.

Ces acteurs multiples, touristes, résidents, habitants de Vias, acteurs professionnels, acteurs publics, ont chacun leur vécu personnel de ce territoire. Ces situations singulières se sont conjuguées et ont contribué à ce que la situation globale devienne à la longue un tout inextricable empêchant toute action.

Devant cette situation très complexe, nous nous sommes donc interrogés sur la manière dont nous pourrions instaurer les conditions pour qu'un processus de projet puisse se mettre en œuvre.

Il nous fallait être en mesure de pouvoir instaurer un climat de confiance pour aborder des questions difficiles et des questions conflictuelles.

Il nous fallait également être capable d'agir dans l'incertitude. Il y a parfois des choses pour lesquelles on a le sentiment que cela va arriver. Mais on ne sait pas si cela sera demain ou dans 10 ans, on ne sait pas si cela sera fort ou faible, on ne sait pas si cela sera récurrent ou pas. On sait juste que cela va arriver. C'est le propre de nos métiers d'architecte et d'urbanisme : si nous attendions de tout savoir, nous ne ferions jamais rien.

Pour agir et pour pouvoir agir, il faut accepter d'avoir des doutes sur un certain nombre de choses. Et comment peut-on agir dans le doute ? Comment peut-on faire des choses qui soient d'une certaine manière réversibles, adaptables, mutables, transformables ?

Il fallait que toutes ces questions puissent être débattues autour d'une table. Il n'y a pas, d'un côté, des gens qui sauraient et, de l'autre, des gens qui ignoreraient.

C'est pour ces raisons que nous nous sommes engagés, avec AgroParisTech et Henri Ollagnon, spécialiste de ces questions d'identification et de résolution de problèmes complexes multi-acteurs, dans une démarche qualifiée de patrimoniale avec pour objectif premier de créer une situation de confiance.

Dans ce cadre, nous nous sommes mis d'accord sur de premières questions stratégiques : y-a-t-il un problème et quel problème y-a-t-il ? Quelles sont alors les conditions et les moyens d'une dynamique d'adaptation de qualité de la côte Ouest de Vias ?

En vue d'appréhender l'intelligence du complexe multi-acteurs en question, nous sommes allés, dans une première étape, auditionner, dans des conditions de haute sécurité et confidentielle, et selon un cadrage extrêmement, strict près de 80 personnes à tous niveaux.

Nous avons écouté les gens comme macro/micro experts. Nous leur avons demandé quel était le problème, quel diagnostic de l'action ils avaient, quelle vision prospective et quelle vision stratégique ils avaient.

Nous avons ensuite croisé ces expertises macro/micro systémiques pour voir ce qui était explicitement, implicitement et conditionnellement partageable.

Un constat unanime en est ressorti : de toute façon, à Vias, quoiqu'il arrive, rien ne bouge, c'est un nœud gordien. Il y a plein d'initiatives mais aucune n'est en mesure de faire bouger quoi que ce soit et de faire évoluer la situation.

Et c'est pour cela que nous sommes très fiers des travaux de restauration du trait de côte. Cela faisait quinze ans que nous tentions de travailler sur ce sujet, et à chaque fois, il y avait des blocages.

Mais aujourd'hui, cette première action nous permet de dire à tous : vous voyez que sur ce lieu où tout le monde a toujours dit qu'on ne pourrait jamais rien faire, et bien, subitement, on a quand même réussi à faire quelque chose.

Il était également ressorti des audits que les gens du village de Vias n'avaient aucune relation avec la mer. Entre eux et la mer, il y avait les touristes et ces propriétaires privés. Et ils se sont tous dit intéressés par refaire des chemins de Vias vers la mer, par pouvoir se promener sur le bord de la mer...

Pour réussir à discuter en confiance entre tous, chacun à sa place, nous avons alors mis en place des lieux de rencontre, de communication, de négociation. Nous avons tenu des séminaires de familles pour que les gens puissent, déjà, se connaître. Ils ne se connaissaient en effet pas du tout. Ils n'avaient pas de formulation politique d'un projet territorial.

Nous avons pris tout ce qui était partageable par tous et organisé des séminaires thématiques.

In fine, cette démarche a permis de dégager une sorte "d'accord de vision" entre les personnes mobilisées et a abouti à la signature d'une charte patrimoniale le 20 février 2015.

Cette charte constitue l'expression écrite d'un "dessein commun" à long et moyen terme qui sera la base de la conduite de l'action en commun. Elle vise également à organiser, au service des signataires, les conditions contractuelles de la gouvernance.

Nous sommes maintenant à la croisée des chemins : la consultation pour le recrutement d'une équipe pluridisciplinaire est en cours. Elle aura pour objectif, dans une démarche de co-construction, d'élaborer un dessin de territoire, un schéma directeur appelé un plan guide, une sorte d'horizon de sens. Cette démarche souhaitée de co-construction du projet intègrera également la notion d'un chemin de changement, c'est-à-dire la question des temporalités, celle des rythmes des mutations et celle de l'acceptation sociale.

Hyères-les-Palmiers

"La plaine du Ceinturon face aux risques littoraux"

Jacques Bruno, responsable du secteur environnement à la mairie de Hyères-les-Palmiers

Hyères est une commune qui, indépendamment de ses trois îles, Port-Cros, Porquerolles et Le Levant, dispose de 17 km de plages sur sa partie continentale.

Ces 17 km de plages, essentiellement de sable, mais également parfois de galets, sont répartis en cinq grandes cellules hydro-sédimentaires dont certains secteurs connaissent des phénomènes d'érosion.

Depuis les années 1990, la commune s'est engagée dans une politique volontariste d'atténuation des phénomènes d'érosion et de "protection" de ces plages portant tant sur l'analyse et la compréhension des phénomènes que la mise en défens et la restauration de zones sensibles, en particulier dunaires.

Quand ces actions s'avèrent insuffisantes, nous nous engageons alors dans des travaux de protection un peu plus conséquents, mais avec toujours la volonté de respecter les équilibres naturels et paysagers : ré-engraissement avec sables endogènes, atténuateur de houles en géotextiles...

C'est dans cet esprit que la commune a initié depuis quelques années une réflexion sur la plaine côtière du Ceinturon et s'est engagée dans l'appel à projets.

Sur ce secteur, les plages ont quasiment disparues. La plaine, occupée par de grandes entités urbaines et agricoles mitées par des poches d'habitat et d'activité, rassemble, quant à elle, sur un périmètre relativement restreint, de nombreux enjeux.

Premier élément : un aéroport civil et militaire. Je précise bien civil et militaire car, en effet, si un dialogue peut s'instaurer avec les civils, cela s'avère beaucoup plus difficile avec les militaires.

Ensuite, le territoire est marqué par une forte présence d'équipements d'hôtellerie de plein air.

Nous avons également, en bord, de mer, un vrai centre urbain, le village de l'Ayguade, premier pôle urbain de la commune après le centre-ville historique de Hyères.

Sur l'ensemble de ce secteur, nous avons de plus la particularité d'avoir de très nombreuses habitations implantées sous un régime de baux emphytéotiques, tant publics que privés.

Ces enjeux sont donc divers et ne sont pas nécessairement complémentaires. Les solutions susceptibles d'être mises en œuvre ne sont pas forcément les mêmes. Or, il se trouve que si nous nous étions basés sur les seuls éléments transmis par les services de l'État – je fais notamment référence à l'ensemble des éléments issus de la démarche de territoire à risque important d'inondation (TRI), nous aurions pu être amené à avoir une approche unique, commune et indifférenciée sur l'ensemble de ce secteur et de ces enjeux.

C'est, à notre sens, l'un des premiers enseignements de la démarche. Finalement, l'État a attiré l'attention de la collectivité sur les enjeux et problématiques de ce secteur et a offert à la collectivité les moyens de déterminer et de connaître de manière beaucoup plus fine le fonctionnement de son territoire.

Les démarches engagées à l'échelon national dans la lutte contre les phénomènes d'inondation et de submersion doivent ainsi être considérées comme une base de travail préliminaire permettant de définir des territoires potentiellement atteints par les risques. Et, lorsque l'aléa et les enjeux le justifient, cette première approche doit être affinée au niveau local si on ne veut pas prendre le risque de retenir des options d'aménagement inappropriées.

Cela nous a effectivement permis, notamment au travers d'une collaboration avec le BRGM, de disposer d'éléments beaucoup plus fins, beaucoup plus concrets, et, par là même, beaucoup plus acceptables, que ce soit pour les politiques mais également pour la population.

Cela nous a permis de démontrer que, dans certains secteurs, la situation devrait ne plus être tenable d'ici 2100 et qu'il nous fallait donc travailler sur des perspectives de relocalisation à terme.

Que, sur d'autres parties du territoire susceptibles d'être impactées à terme par la submersion marine, il nous faut poursuivre la réflexion. Est-ce que, sur ces secteurs, l'évitement du risque doit aujourd'hui passer par une relocalisation ou par des aménagements adaptés, nous ne le savons pas encore.

Et il y ensuite ce dernier cas : le fait que certains ouvrages existants permettent de conserver, notamment au niveau de l'aéroport, un certain niveau de protection et qu'à partir de là, les orientations retenues s'inscrivent plutôt dans la perspective de maintenir ce niveau de protection plutôt que d'envisager la relocalisation de ces infrastructures.

Les études menées dans le cadre de l'appel à projets nous ont ainsi permis d'améliorer la vision et la définition du devenir de ce territoire. Si, dans un premier temps, le transfert éventuel de la route départementale paraissait devoir être étudié, il apparaît ainsi clairement aujourd'hui que la morphologie du site doit être maintenue, tout en améliorant son aspect et en garantissant ce maintien par des aménagements doux.

Les réflexions vont maintenant se poursuivre, avec l'appui d'une assistance à maîtrise d'ouvrage – Egis Conseils en l'occurrence, et d'un paysagiste, pour déterminer le programme d'actions à mettre en œuvre selon ces premières orientations.

En parallèle de toute cette approche "technique", nous avons mis en place tout un dispositif de gouvernance et de concertation avec l'ensemble des différents acteurs de ce territoire : les militaires, les gérants de campings, mais également les résidents et la population.

Et c'est un autre enseignement, peut-être le plus important, que nous pouvons retirer de la démarche. Pour garantir son succès, ce type de démarche nécessite d'y consacrer le temps nécessaire. Ainsi, au terme de deux ans et demi de travaux, la prise de connaissance des risques, l'appréhension qui y est associée, et l'acceptation nécessaire à la réflexion, ont conduit à un décalage du planning initial. Mais ce temps d'appropriation par les acteurs locaux et par la population est indispensable. Il ne peut être réduit.

Pour conclure, il est également un dernier point qui nous semble très important : mettre en place un suivi et un monitoring de l'ensemble du secteur pour revoir, à échéances régulières, les premières orientations arrêtées et, le cas échéant, les adapter aux évolutions des connaissances et observations réelles de terrain.

En ce sens, l'exemple anglais qui nous a été présenté me semble des plus instructif. Il intègre une notion que nous avons du mal à adapter : la temporalité. Les anglais déterminent ainsi des pas de temps, 20 ans, 50 ans, et réévaluent leurs politiques à chacun de ces pas de temps.

Aujourd'hui, il nous faut en effet expliquer aux gens que nous allons aménager l'espace en fonction de quelque chose qui va peut-être se produire dans 100 ans. Je ne dis pas qu'il ne faut pas le faire. Je dis simplement qu'il faut se mettre à la place des personnes en face pour lesquelles cela est un peu plus difficile et compliqué à appréhender.

La mise en place d'un suivi et de relevés, sur un pas de temps qui pourrait être annuel, nous permettrait ainsi, petit à petit, d'incrémenter les données et de revoir, dans 10, 20, 50 ans, voire plus, si, effectivement, les partis pris aujourd'hui seront toujours pertinents à l'aune des évolutions réellement constatées.

Ault

"La falaise vive, vers une construction de démarche résiliente"

Gaëlle Schauner, directrice de l'aménagement au Syndicat Mixte Baie de Somme - Grand Littoral Picard

Je ne peux, en préalable, que souscrire et rebondir sur ce qui vient d'être dit, notamment sur le suivi.

Dans le cadre de premières réflexions et d'une démarche de gestion intégrée des zones côtières antérieure à l'appel à projets, nous étions partis sur des principes d'aménagement relativement théoriques en s'appuyant sur une mise en perspective à 100 ans, soit la donnée du plan de prévention des risques.

Or, nous nous sommes aperçus que cela ne fonctionnait pas du tout puisqu'il n'y avait pas de temporalités intermédiaires et qu'on ne pouvait s'appuyer sur un suivi qui aurait été engagé par la collectivité.

Donc, dans le cadre de l'appel à projets, nous avons collecté ces données. Des mesures ont été faites sur la falaise, et notamment sur les ouvrages qui avaient pu être construits. Et nous allons également engager un suivi avec notamment pour objectif, le cas échéant, de réajuster l'action publique.

Cela nous a notamment permis d'affecter des temporalités intermédiaires qui viennent s'inscrire et qui sont conformes au plan de prévention des risques.

Cela nous a permis de faire des propositions d'aménagement plus pertinentes et d'engager un échange plus serein avec l'ensemble avec l'ensemble des acteurs et entités du territoire, les associations, les commerçants, les habitants...

Il nous semble également important, pour favoriser le dialogue, de proposer quelque chose.

Sur la concertation, on dit ainsi parfois qu'il faut venir sans rien pour ne pas donner l'impression d'avoir déjà tout décidé. Or, lors de plusieurs réunions, nous nous sommes aperçus qu'il y avait alors une espèce de précipice devant lequel les gens étaient très mal à l'aise.

Le fait de travailler sur une base de projet non fermé, avec différentes possibilités et des champs laissés ouverts aux habitants, facilite l'expression, la co-construction et l'appropriation du projet.

De manière générale, nous n'avons pas en France cette culture de la concertation au sens construction du projet avec une vraie liberté donnée au citoyen.

C'est un vrai sujet que nous avons déjà abordé avec la DATAR – le CGET aujourd'hui, il y a deux ans et sur lequel nous nous sommes à nouveau penchés dans le cadre des travaux de la démarche SOLTER.

Il faudrait absolument qu'au niveau des scolaires, dès le primaire et le collège, il y ait des formations et qu'on explique aux gens qu'ils peuvent se positionner sur des sujets d'intérêt général qui ne les concernent pas forcément directement. Et qu'on peut être à la fois pour un projet au regard de l'intérêt général et à la fois contre à titre personnel si le projet va à l'encontre de certains intérêts personnels. Il faut développer cette capacité d'analyse.

Je pense vraiment que cette culture-là est, aujourd'hui, absente et il ne suffit pas de créer des textes dans le code de l'environnement pour que cela fonctionne.

Souvent on nous dit : "oui, le collège, le primaire, mais pour les projets maintenant ?"

Mais les gens qui, aujourd'hui, ont 8 ou 10 ans, en auront 20 dans 10 ans et ils seront alors parfaitement en mesure de s'exprimer. Il faut commencer dès maintenant : plus on attend et plus cela sera compliqué pour les projets.

Une base de projet au départ, la garantie d'un suivi du trait de côte et, le cas échéant, un ajustement des propositions dans le temps, sont donc pour nous des éléments indispensables pour offrir des perspectives et garantir la position des collectivités vis-à-vis des habitants.

Et je crois que, cette garantie, nous avons pu l'apporter dans les démarches que nous avons mises en place, tant dans le cadre de l'appel à projets que dans le cadre du programme d'actions de prévention contre les inondations (PAPI).

Madame la Maire de Ault a beaucoup souffert ces trois/quatre dernières années et, en particulier, il y a deux ans où cela avait été très, très dur et très conflictuel. Grâce aux financements que nous avons pu obtenir dans le cadre de l'appel à projets, un dialogue beaucoup plus serein et agréable a pu être rétabli. Sinon, cela aurait été probablement très compliqué.

Petit-Bourg

"Mise en sécurité des sites de Bovis, de Bel-Air et de Pointe-à-Bacchus"

Guy Losbar, maire de Petit-Bourg et conseiller communautaire à la communauté d'agglomération du Nord Basse Terre

Myriam Roch-Bergosom, directrice de l'Agence des 50 Pas de la Guadeloupe

Des forces et des faiblesses...

Sur Petit-Bourg, les forces de la démarche engagée dans le cadre de l'appel à projets "Relocalisation des activités et des biens" peuvent rapidement et schématiquement être articulées autour de deux points.

Premièrement, une co-construction avec les services de l'État et une bonne dynamique entre les parties prenantes. La démarche fait ainsi l'objet de rencontres et d'échanges des plus réguliers et a permis de partager et mutualiser les réflexions engagées autour d'un certain nombre de projets initiés au niveau de la ville de Petit-Bourg comme le port, l'aménagement du littoral...

Nous sommes actuellement en train d'élaborer le plan local d'urbanisme (PLU) qui sera, d'ailleurs, présenté pour arrêt au conseil municipal le 20 juillet prochain. Nous avons également demandé la révision du plan de prévention des risques d'inondations.

Et deuxièmement, une conscience du risque imminent. Sur Petit-Bourg, et en particulier sur les secteurs de Bovis et de Pointe-à-Bacchus, les populations sont bien conscientes du risque et elles sont aujourd'hui en attente de solutions, même si parfois – il faut le reconnaître, une certaine suspicion peut se faire jour vis-à-vis des pouvoirs publics. Certains craignent en effet que les opérations de "mise en sécurité" ne cachent en réalité une expropriation pour réinvestir le foncier et favoriser des aménagements dont ils ne seraient pas bénéficiaires.

Mais ces forces s'accompagnent malheureusement également de quelques faiblesses.

Et tout d'abord, une détermination difficile des zones à délocaliser, malgré la multiplicité des études de risque existantes : plan de prévention des risques actuel, plan de prévention des risques à venir, zones de menace grave pour les vies humaines...

Cette incertitude a une forte incidence sur les moyens d'action à mettre en œuvre sur ces secteurs. En effet, tant que la révision du plan de prévention des risques ne sera pas approuvée, le plan de prévention des risques actuel, datant de 2002, reste le document de référence d'un point de vue juridique. Ces secteurs de la zone des 50 pas géométriques, classés en espaces urbanisés par arrêté préfectoral, ne pourront donc faire l'objet de régularisation, les cessions n'étant pas possibles sur les zones classées en risque fort.

Cette détermination impacte également les aides financières qui peuvent être apportées et qui sont basées sur les zones de menace grave pour les vies humaines, en application des dispositions de l'article 6 de la loi Letchimy.

Si 25 habitations ont à ce jour été identifiées en situation d'urgence, c'est, de manière plus générale, une cinquantaine de maisons qui sont susceptibles d'être concernées à terme.

Cette situation n'est pas non plus sans répercussion sur la concertation. Il est ainsi toujours difficile d'expliquer à des voisins qu'une maison est concernée et pas l'autre.

Viennent ensuite des difficultés à proposer des relogements adaptés aux caractéristiques et souhaits de la population. Les logements classiques proposés par les opérateurs n'apparaissent pas adaptés aux populations à reloger (population âgée, revenus très faibles, foyers monoparentaux). Des réponses adaptées sont donc à co-construire avec la population et il apparaît nécessaire de cadrer l'intervention des opérateurs au préalable.

De plus, même si elles ne sont pas propriétaires, certaines familles sont là depuis plus de 50 ans, voire près de 100 ans. Elles ont donc, naturellement, un attachement très fort au quartier où elles sont implantées (vécu, modes de vie, liens sociaux). L'enjeu de la démarche vise donc à tenter de prendre en compte, autant que faire se peut, les habitudes et modes de vie par des choix d'implantation et une typologie architecturale de nature à faciliter une meilleure acceptation et intégration de la population relocalisée.

La politique de gestion des zones à risques sur les 50 pas géométriques nous semble également devoir être redéfinie, à travers une approche juridique, sociale, financière et de connaissance des phénomènes en cours.

En effet, la politique actuelle de non-cession dans les zones rouges des plans de préventions des risques ne semble pas suffisante pour répondre aux difficultés de gestion, en termes de domanialité ou d'aménagement, de ces zones à enjeux (activités, économie, administration...) pour l'essentiel des bourgs de la Guadeloupe.

Elle est également difficile à faire comprendre et à faire accepter. Là aussi, il n'est pas simple de faire comprendre à une famille que le voisin puisse être régularisé alors que, quant à elle, il va lui falloir déménager et être relocalisée.

Enfin, on ne pourra également que reconnaître des difficultés à associer l'ensemble des partenaires dans une situation d'anticipation et non de réponse dans l'urgence. L'essentiel des opérations de relogement a été opéré à ce jour en réponse à une situation d'urgence, à la suite d'un évènement malheureux (cyclone, inondation, glissement de terrain...). Et malgré l'urgence de la situation de certains secteurs de Petit-Bourg, il reste difficile de mobiliser l'ensemble des acteurs susceptibles d'intervenir sur cette problématique.

... aux propositions et conditions de réussite

Ces constats nous ont donc amenés à faire un certain nombre de propositions et à identifier des conditions de réussite pour mener à bien et au mieux ce type de démarche.

Tout d'abord, et en premier lieu, le nerf de la guerre : la création d'un système d'allocation d'aide financière adapté aux risques littoraux.

De manière corollaire et préalable se pose également la question de la valeur réelle de ces habitations. Nous avons ainsi des problèmes quant à l'évaluation même des biens. D'aucun pourrait dire qu'ils ne valent rien parce qu'ils sont situés dans des zones rouges et zones à risques. Mais leurs occupants ont investi des sommes parfois importantes pour ces constructions.

Les dispositifs actuels, et notamment la loi Letchimy, permettent une indemnisation pour des constructions qui seraient dans des conditions d'insalubrité. Il en existe dans la bande des 50 pas géométriques mais ce n'est pas la totalité des constructions. Se pose donc la question pour les habitations qui ne présentent pas de caractère d'insalubrité.

Le fait de venir de façon répétitive auprès des interlocuteurs et de la population, parfois quatre fois, cinq fois, six fois... sans jamais avoir de propositions concrètes à leur faire, est, en effet, de nature à démobiliser, à démotiver, voire à décrédibiliser les démarches qui peuvent être entreprises sur le terrain.

Il apparaît donc nécessaire de mettre en place un système d'indemnisation qui permette de favoriser l'adhésion au projet et de pouvoir disposer d'un fond dédié permettant d'avoir une aide financière adaptée à la situation des constructions sans titres implantées en zone à risques.

Cela nécessite également d'arrêter une définition partagée de la notion de zone de menace grave pour les vies humaines.

Cette définition n'est, à ce jour, pas partagée par tous les acteurs. Afin de permettre un déblocage de fonds et surtout une priorisation concernant la relocalisation face aux risques, il conviendrait ainsi d'avoir une seule définition inscrite dans les textes officiels et partagée par tous.

La question se pose notamment pour les constructions actuellement situées dans des zones rouges sans pour autant que le péril soit imminent, mais dont on sait que, dans la temporalité, elles seront amenées à se retrouver dans des situations qui seront compliquées.

On pourrait ainsi envisager que les zones de menace grave pour les vies humaines correspondent aux zones définies en risque fort.

La deuxième proposition qui nous semble devoir être faite est d'identifier, ou de créer, un opérateur dédié à la gestion des zones soumises à risques littoraux.

Si une des forces de la démarche a été de pouvoir la mener de façon partenariale avec l'ensemble des acteurs, le niveau communal, le niveau intercommunal, les services de l'État et, dans une certaine mesure, le département et la région, il n'en demeure pas moins que se posent le problème des responsabilités et le problème de la gestion et du pilotage du projet à mettre en œuvre.

Qui portera le projet ? Avec qui ? Avec quels moyens financiers ? Avec quelle concertation ?

Le fait de ne pas disposer d'un monsieur "Risques", ou d'une agence "Tous risques", peut poser problème dans la mise en œuvre effective des propositions.

Des discussions et échanges menées tout au long de la démarche est également ressorti qu'il serait des plus opportuns de créer un nouveau schéma de planification dédié à la gestion des zones à risques littoraux au niveau régional.

La prise en compte des zones à risques littoraux reste en effet à ce jour relativement modeste dans les documents de planification existant. Ainsi, dans le schéma d'aménagement régional (SAR), il n'y a que trop peu de propositions concernant les risques littoraux.

La définition d'une stratégie de gestion des zones soumises aux risques littoraux nous semble ainsi, pour notre part, relever du niveau régional avec une déclinaison des plans d'actions au niveau des intercommunalités pour en faciliter la mise en œuvre.

Une de nos propositions clés est, par ailleurs, la modification de l'application de la doctrine et des règles de cession dans la zone des 50 pas géométriques.

Aujourd'hui, la doctrine de l'État consiste en une non-cession dans les zones rouges des plans de prévention des risques. C'est un argument tout à fait compréhensible techniquement mais qui peut se révéler, sur le terrain, très problématique, voire incompréhensible.

A titre d'exemple, nous avons ainsi le cas d'une maison mitoyenne occupée par deux familles, deux frères en l'occurrence. L'un a fait une demande de régularisation en 2004. A l'époque, il n'y avait pas de plan de prévention des risques. Il a eu un avis favorable et il peut, peu ou prou, disposer de son titre de propriété.

Derrière le mur, le frère, qui a quelque peu traîné, n'a fait sa demande qu'en 2012. On se retrouve avec un plan de prévention des risques existant et donc une décision défavorable de cession de l'État. Alors les deux frères viennent nous voir avec les deux courriers : un courrier favorable et un courrier défavorable. La seule différence, c'est le mur qui les sépare.

C'est très compliqué à expliquer localement. Cela n'a pas de cohérence dans la réalité de vie des gens.

Et cela peut se décliner à l'échelle de la parcelle : "mon voisin a eu un accord, moi je n'en ai pas eu". Cela peut se décliner à l'échelle du quartier.

C'est un vrai problème. Il est difficile, dans ces conditions, pour les élus d'aller sur le terrain et de faire face à la population. Il faudrait ainsi, pour gagner en crédibilité, pouvoir arrêter des positions et des postures qui soient explicites et, surtout, qui puissent être comprises par la population.

Les règles de gestion des zones rouges des plans de prévention des risques pourraient être ainsi adaptées en fonction de l'aléa et sa prévisibilité.

Il est ainsi des communes qui nous disent : nous avons des zones rouges sur lesquelles on ne peut pas construire ou délivrer des permis de construire. Pourtant, ce sont des risques connus de submersions lentes et progressives – ce ne sont pas des crues torrentielles. Les gens se sont adaptés. Les constructions sont ainsi faites de telle sorte que les prises électriques sont mises en hauteur.

Pour autant, le périmètre est complètement gelé en matière de développement économique et de propositions d'actions du fait de ce zonage.

Il semble donc véritablement nécessaire d'identifier de manière précise l'aléa et le risque qui pèsent sur les constructions pour pouvoir décider des suites utiles à donner aux demandes de régularisation.

Enfin, notre dernière proposition porte sur la possibilité d'autoriser des occupations temporaires pour les activités proches du littoral des bourgs des communes.

30 % de l'activité économique de l'île de la Guadeloupe est concentré sur les littoraux des centre-bourgs. Et on se rend bien compte qu'on ne pourra pas, de toute façon, délocaliser 30 % de l'activité économique.

Il conviendrait ainsi de pouvoir, dans certains cas, notamment lorsque les risques, tels que les cyclones, s'avèrent prévisibles, clarifier et régulariser la situation de ces activités sous forme d'autorisation d'occupation temporaire.

Pour conclure, quelques conditions de réussite du projet nous semblent devoir également être évoquées.

Il s'agit, tout d'abord, de réussir à associer, le plus en amont possible, l'ensemble des partenaires pour passer de l'urgence à l'anticipation. En effet, si nous sommes réactifs face aux risques, il nous est plus compliqué d'anticiper et de planifier.

Il apparaît également nécessaire d'identifier les responsabilités en cas d'accident entre l'État, les communes, les intercommunalités... Si l'État demeure propriétaire de ces terrains, les maires et les intercommunalités ont aussi des responsabilités en matière de police de l'urbanisme et de sécurité des personnes.

Et, enfin, passer à l'action pour crédibiliser et sécuriser la démarche et favoriser une adhésion optimale.

La côte aquitaine

"Les sites-ateliers du littoral aquitain pour la relocalisation"

Renaud Lagrave, président du GIP Littoral Aquitain, vice-président de la région Aquitaine

Depuis quatre ans, le GIP Littoral Aquitain, qui réunit l'État, la région, les trois départements de la Gironde, des Landes et des Pyrénées-Atlantiques, et l'ensemble des communautés de communes et d'agglomération du littoral aquitain, s'est engagé dans l'élaboration d'une stratégie régionale de gestion de la bande côtière.

Avec pour premier objectif de s'accorder sur la question de l'aléa. Il est évident que, sans cette information, il est compliqué d'aller échanger et concerter avec les élus, et au-delà, avec la population. Sans l'aléa, on peut parler pendant des heures et des heures de relocalisation mais, la réalité, c'est que personne n'y croit.

Nous avons, dans ce cadre, bien évidemment travaillé sur le temps long à l'échéance de 2040. Mais nous avons été rattrapés par la réalité – la dure réalité que Monsieur le Maire de Lacanau a évoqué ce matin, et les trois tempêtes de 2014. Lors de ces événements, le recul s'est élevé à 25 mètres en moyenne avec des pointes à 45 mètres dans le nord de la Gironde.

Dans le cadre de la stratégie régionale, quatre modes de gestion ont été identifiés.

Le premier : laisser faire. Il est des endroits en Aquitaine où nous pouvons nous permettre de laisser faire. Cela représente près de 60 % du littoral. Grâce à la MIACA et, à sa suite, le travail des élus, des services de l'État, des associations... ces territoires ont été préservés et n'ont pas été urbanisés.

Le deuxième mode de gestion identifié est, bien évidemment, de maintenir le cordon dunaire. C'est pour nous un point central très important. Et cela implique de donner les moyens nécessaires à l'ONF pour pouvoir le faire. C'est un vrai sujet en Aquitaine.

Le troisième mode de gestion s'avère un peu plus dur. C'est protéger là où il faut le faire : avec des épis, avec des digues...

Et le quatrième mode de gestion de notre stratégie, c'est la relocalisation.

Nous avons ainsi répondu à l'appel à projets, en partenariat avec les trois communes volontaires de Lacanau, de La Teste-de-Buch et de Labenne, pour approfondir et affiner cette question de la relocalisation et de sa faisabilité que nous n'avions que commencé à effleurer dans le cadre de la stratégie régionale.

Grâce à l'appel à projets, nous avons pu engager des réflexions approfondies sur ces trois territoires. Nous avons pu pousser le bouchon, peut-être un peu trop loin pour certains, mais peut-être pas assez pour d'autres.

En tout cas, aujourd'hui, cela nous a permis de tirer quelques premiers enseignements, problématiques et propositions.

De ces expériences régionales et, de manière plus large, des réflexions que nous menons depuis quatre ans, il est ainsi tout d'abord un constat général qui nous semble devoir être dressé : l'érosion est, pour nous, une grande oubliée des risques en France.

On parle beaucoup d'inondations, de submersions, mais, comme vous le savez, nous avons en Aquitaine un point dur, urgent pour le coup, qui nous rattrape systématiquement par la manche à chaque fois que nous rencontrons des élus, des associations et des populations : "Régalez d'abord ce cas-là et, ensuite, nous pourrions discuter des perspectives dans 20 ans ou 30 ans."

Je souscris bien évidemment au travail sur le temps long mais peut-être faudrait-il d'abord réussir à résoudre le temps court.

En ce qui concerne plus particulièrement la relocalisation, et comme le site-atelier de Lacanau, sur lequel je ne m'étendrai pas puisque Monsieur le Maire en a longuement parlé ce matin, l'a mis en évidence, le problème premier est, pour nous, qu'on ne sait pas déconstruire préventivement des biens privés menacés à court, moyen ou long terme sur les côtes sableuses. Il n'y a ni obligation du propriétaire de le faire, ni dispositif opérationnel adapté permettant une appropriation publique.

Sur le site de Labenne, nous nous heurtons à des difficultés, notamment d'ordre juridique, pour pouvoir réimplanter des commerces liés au plan plage. Sur le site de La Teste-de-Buch, nous nous sommes penchés sur une possible recomposition de l'offre touristique et de l'offre d'hébergement globale intégrant les exigences de qualité environnementales et paysagères associées au grand site de la dune du Pilat qui, comme vous le savez, avance de jour en jour.

De ces démarches et problématiques ont donc émergées quelques propositions, qui ne sont pas celles de Renaud Lagrave, mais celles du conseil d'administration du GIP Littoral Aquitain qui s'est réuni hier pour les adopter et les verser au débat.

La première porte sur une nécessaire anticipation et clarification des responsabilités pour rendre possible la relocalisation et ne plus subir. Vous allez me dire que j'enfonce une porte ouverte mais je pense qu'il est important de le redire et que chacun sache ce qu'il en est exactement.

Ensuite, pour rendre possible la suppression par l'appropriation publique, il conviendrait de trouver un juste équilibre entre réduction des coûts publics et respect du droit de propriété.

Nous proposons ainsi de créer, pour les secteurs sans protection et où l'anticipation est possible, un droit de délaissement de la pleine propriété avec une décote annuelle de la valeur des biens. La mise en place d'un droit de délaissement, moins traumatisant qu'une expropriation, permettrait de rendre le dispositif plus acceptable pour les propriétaires. La mise en place d'une décote annuelle introduirait une participation financière indirecte des propriétaires dans le processus de suppression, et rendrait cette réduction de la vulnérabilité à la fois plus soutenable financièrement et plus acceptable socialement.

Nous proposons également de rendre possible l'expropriation de la nue-propriété pour les secteurs où une protection temporaire est réalisée.

D'une manière plus générale, au même titre que la prévention des inondations a bénéficié d'un éclaircissement récent des compétences et des modalités de solidarité locale et nationale, il conviendrait de définir un mécanisme de financement des mesures de gestion du risque de recul du trait de côte et de trouver un équilibre entre solidarité nationale, solidarité locale et participation des propriétaires.

Par ailleurs, nous proposons également d'introduire la notion de transfert de l'urbanisation, à capacité d'accueil constante, afin de rendre possible, sous conditions, la réimplantation. Vous comprenez là que je suis en train de parler de la loi "Littoral".

Et pour terminer, il nous semble nécessaire de coordonner et de planifier l'action entre protection et relocalisation au sein de stratégies locales de gestion de la bande côtière.

Vous aurez compris qu'en ce qui nous concerne, qu'au-delà des stratégies nationale et régionale, nous avons également accompagné des stratégies locales. Il y en a sept en région Aquitaine, toutes engagées de manière volontaire par les élus.

Nous avons également souhaité que ces stratégies locales soient validées dans le cadre d'une commission régionale. Monsieur le préfet de région a accepté la mise en place de cette commission afin de permettre l'adoption de ces stratégies et de permettre également aux collectivités locales, et, je l'espère, dans le cadre du contrat de plan État-Région et des fonds européens, à l'État, de pouvoir se déterminer sur ces stratégies.

Pour conclure, je suis, au nom du GIP Littoral Aquitain, content de pouvoir verser aujourd'hui ces propositions au débat public en attendant, bien évidemment, qu'un certain nombre de décisions soient prises.

Des décisions que nous attendons maintenant avec beaucoup d'impatience. Les élus, les services de l'État, les associations, les populations... ont fait leur travail mais sont aujourd'hui dans l'attente. Nous espérons ainsi que des décisions concrètes puissent être prises rapidement pour nous permettre d'avancer sur la relocalisation des activités, des biens et des services qui sont aujourd'hui menacés par l'érosion.



Bilan et perspectives – Séquence n°3

Échanges et débats

Patrick Point

Association Vive la forêt

Je souhaiterais rebondir sur un propos de Renaud Lagrave relatif à la gestion du temps.

On a parlé du temps long et prendre son temps a des vertus : pour la réflexion, pour acquérir des données, pour répartir l'effort dans le temps.

Mais prendre son temps a également des effets pervers et, en réalité, le problème qui se pose est le point de départ à partir duquel on va considérer les choses.

Après, on peut gérer le temps. Mais l'important est de fixer un point de départ. Et plus on retarde ce point de départ, plus on encourage des effets pervers et une absence de coordination dans les comportements des agents. Se produit alors ce qui a été évoqué ce matin sur Lacanau : aujourd'hui, les prix des transactions remontent pour les biens situés sur le front de mer. Ce qui n'est pas, apparemment, d'une absolue rationalité.

Il y a donc un fort intérêt à fixer rapidement des règles du jeu, des orientations, pour envoyer les bons signaux vers les agents afin qu'ils adaptent leurs comportements. Plus on retarde ce moment, plus les opérations se révéleront coûteuses par la suite.

Martin Renard

Chargé de mission à la mairie de Lacanau

Ma question portera sur le projet du lido de Sète à Marseillan présenté par Alfred Peter, et plus particulièrement sur le déplacement de la route réalisé à cette occasion.

Ce projet est effectivement très intéressant et on perçoit bien l'intérêt général et environnemental.

Mais une question technique me semble se poser : comment le projet a-t-il intégré les dispositions de l'article L.146-7 du code de l'urbanisme qui stipule que les nouvelles routes de transit ne peuvent être localisées à une distance minimale de 2 000 mètres du rivage ?

Alfred Peter

Paysagiste

Je dois reconnaître que c'est une question à laquelle je n'étais pas préparé parce je suis probablement parmi les plus incompetents que vous puissiez trouver en France sur les questions de procédures.

Je suppose que cette question avait dû être traitée en amont puisqu'elle ne m'a jamais été posée. Et je ne me la suis jamais posée.

Sur Carnon, la route a été purement et simplement supprimée. Donc la question de sa relocalisation éventuelle ne se posait pas. Entre Sète et Marseillan, la route a été reculée et jumelée avec la voie de chemin de fer. Je suppose que c'est dans le cadre de ce jumelage de deux infrastructures, dont une préexistait, dans un site qui n'avait aucun intérêt écologique, que la question a pu être traitée. Mais il m'est difficile de répondre plus précisément.

Nous sommes dans la question du projet pour lequel le bon sens me semble devoir primer. Et il faut parfois feindre d'ignorer la norme pour mieux la contourner. Nous avons ainsi une sur-réglementation du paysage qui rend toute relation au paysage totalement incompréhensible. Avoir des projets qui puissent être expliqués par le bon sens peut aider à surmonter cette difficulté.

Jean-Michel Jacquet*Architecte-conseil de l'État*

J'aimerais poser une question de portée générale qui ne s'adresse pas à un porteur de projet en particulier.

Après avoir suivi, depuis quelque temps déjà, l'ensemble de ces expérimentations, il est un constat que je peux faire : c'est qu'en règle générale, il existe, d'un côté, une entité qui gère le trait de côte et, de l'autre côté, une autre entité qui gère le territoire, notamment le littoral. Or, on s'aperçoit que, bien souvent, les logiques ne sont malheureusement pas les mêmes.

A votre sens, comment pourrait-on faire pour ordonner tout cela ? Pour que l'entité qui gère le trait de côte et l'entité qui gère le territoire partagent le même projet de territoire ?

Renaud Lagrave*Président du GIP Littoral Aquitain, vice-président de la région Aquitaine*

J'ai envie de vous dire : créer un GIP.

Le GIP Littoral Aquitain ne travaille pas que sur les questions d'érosion. Si, effectivement, nous ne nous intéressons qu'à ce sujet, vous pourriez nous dire : à quoi servez-vous ?

Mais nous travaillons également, avec tous les élus des collectivités, les départements, la région, les intercommunalités et les communes, et avec l'État, sur des schémas d'aménagement, les inter-SCOTs, les énergies marines, les véloroutes et les voies vertes, le développement touristique...

Le sujet a été évoqué ce matin : comment requalifier les stations balnéaires ? Cela tombe bien. Nous sommes en train d'élaborer et d'adopter un référentiel sur la requalification des stations littorales pour pouvoir répondre à leur vieillissement.

Une structure telle que le GIP me semble ainsi permettre de répondre à ce que vous appelez de vos vœux. Elle permet de réunir tout le monde, élus et techniciens, autour de la table, dans des comités de pilotage, des comités techniques, sur tous les sujets d'aménagement du littoral.

Cela nécessite de passer du temps à expliquer les choses et à travailler ensemble mais, à l'arrivée, depuis cinq ans, toutes nos délibérations sont prises à l'unanimité – je dis bien : à l'unanimité.

Je ne peux donc que vous rejoindre sur ce point : il faut effectivement des structures où on puisse, non pas coordonner, mais choisir ensemble collectivement notre destinée et ne pas tout attendre de l'autre.

Cela veut dire qu'il faut se prendre en main, se mettre tous autour de la table. On n'est peut-être pas d'accord sur tout mais, à la fin, nous arrivons à construire ensemble des stratégies et élaborer des outils dont tout le monde peut se servir.

Gaëlle Schauner*Directrice de l'aménagement au Syndicat Mixte Baie de Somme – Grand Littoral Picard*

Pour ma part, j'irais plus loin. Je pense qu'au-delà de réflexions globales d'ensemble et d'élaboration de stratégies, ces structures devraient également faire de l'opérationnel.

Quand on passe à ce stade opérationnel, il y a des données techniques qui sont extrêmement importantes, notamment en matière de trait de côte. Or avoir, d'un côté, des gens qui s'activent sur de la théorie, et, de l'autre, une ingénierie littorale qui s'active dans d'autres structures, cela ne marche pas.

Je ne veux pas dire que le Syndicat Mixte Baie de Somme – Grand Littoral Picard, (SMBS-GLP), créé en 1974, est un outil parfait mais il intègre cette approche complète. Je pense que c'est vraiment nécessaire parce que le littoral est quelque chose qui bouge et qu'il faut toujours, et en permanence, se ré-adapter.

Si je devais prendre un exemple extrêmement intéressant de ce qui se fait à l'étranger – qui pourrait être décliné sur un territoire comme celui de la Picardie, c'est celui des IBA ("Internationale Bauausstellung") en Allemagne.

On définit un territoire de projet. On définit une temporalité pour la conduite du projet. Cela peut-être 5 ans, 10 ans, 15 ans, 20 ans. On définit des objectifs. On affecte une équipe pluri-disciplinaire compétente mais relativement réduite. On définit un budget qui doit être respecté. Le secteur privé, acteurs économiques et investisseurs, est associé.

Cela fonctionne extrêmement bien. Je ne suis pas, en général, pour le copier/coller de ce qui se fait à l'étranger, mais, sur la question du littoral, je pense qu'il pourrait être très intéressant de s'approprier ce type de démarche pour avancer dans l'élaboration et la construction de projets. Si on se heurte à des blocages techniques ou juridiques, mais que le projet est parfait, je pense que l'État – et cela s'est déjà fait par le passé, sera alors tout à fait capable, si nécessaire, de modifier un peu la loi.

Éléments de synthèse



Pascale Got
députée de la Gironde
co-présidente du Comité national de suivi
de la "stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte"

Chantal Berthelot
députée de la Guyane
co-présidente du Comité national de suivi
de la "stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte"



Pascale Got
députée de la Gironde
co-présidente du Comité national de suivi
de la "stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte"

Je souhaiterais, tout d'abord et en premier lieu, remercier l'ensemble des participants et, tout particulièrement, les représentants des collectivités qui ont répondu à l'appel à projets.

Je voudrais ainsi saluer le courage des élus sur ce sujet complexe et difficile.

Les démarches engagées sont riches d'enseignements et de matière pour nourrir les réflexions de l'atelier "Stratégies territoriales" mis en place sous l'égide du comité national de suivi de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte et sur lequel je reviendrai par la suite.

Un premier constat me semble s'imposer – et les échanges de la journée n'ont fait que conforter mon point de vue sur la question : l'importance d'élaborer un projet de territoire portant un intérêt général public. Une étape indispensable pour réussir à faire bouger les lignes et développer d'éventuelles nouvelles formes juridiques et urbanistiques.

Des échanges de cette journée, il m'est également apparu que la notion de relocalisation n'est probablement pas la même dans tous les esprits.

Il y a celle qui est relative. Il y a celle qui est réelle et il y a celle qui est supputée.

Il me semble qu'un projet de territoire ne peut que donner des éclaircissements : comment la collectivité et le territoire concernés veulent-ils réellement se relocaliser et se redéployer ?

Au terme de relocalisation, et tel que cela a été évoqué ce matin, je préfère ainsi le terme de redéploiement. Il me semble plus nourri et plus ambitieux. Il offre une perspective plus large que de ne reculer que de quelques mètres.

C'est en ce sens que le projet territorial est important.

Les expériences menées ont pris des formes, certes très variées, mais toutes intelligentes car adaptées aux spécificités des territoires concernés.

Certains sont déjà dans l'action, d'autres encore un peu dans la théorie. Il serait intéressant que ceux qui sont déjà dans l'action puissent venir nourrir les réflexions et propositions d'autres porteurs de projets.

Il me semble ainsi opportun, tel que cela a pu être proposé aujourd'hui de poursuivre les expérimentations sur ces cinq territoires de l'appel à projets, pour, dans un premier temps, répondre aux priorités et urgences de ces sites, poursuivre les réflexions, tester des déclinaisons et voir comment nos outils peuvent s'adapter en situation pratique.

Ce sera également l'opportunité de creuser davantage cette idée de projet de territoire qui, dans une certaine mesure, peut apparaître comme un écueil sur certains des territoires en projet. En ce sens – certains l'ont même sollicitée, une équipe de spécialistes sera mise à disposition pour continuer d'accompagner plus finement les porteurs de projets.

Je crois qu'il sera alors beaucoup plus facile d'articuler et d'ajuster les interventions juridiques, réglementaires et financières.

Dans le même temps, dans le cadre des ateliers "Stratégies territoriales" et "Connaissance" mis en place sous l'égide du Comité national de suivi, nous allons remettre cet été à la ministre un premier rapport d'étape et une première série de préconisations issues des travaux de ces ateliers.

Nous rencontrerons alors la ministre pour identifier les mesures sur lesquelles il convient de poursuivre les travaux de manière prioritaire et celles que nous n'abandonnerons pas mais qui pourraient n'être appréhendées que dans un second temps.

L'objectif, vous l'avez dit, est de pouvoir disposer d'ici la fin de l'année de premiers outils opérationnels susceptibles d'être mobilisés par les porteurs de projets.

Nous allons ainsi proposer, après la rencontre avec la ministre, et dans le cadre d'ateliers plus thématiques, de poursuivre les réflexions et les travaux pour approfondir et affiner ce que nous souhaitons, notamment sur les différentes possibilités de baux, sur une meilleure mobilisation des financements existants, sur d'éventuels "toiletage" des aspects juridiques et législatifs...

Sur la question des financements, je pense qu'il y a d'ors et déjà des outils qui peuvent être activés, comme l'a montré l'exemple de Ault où des financements ont pu être trouvés.

Il y a également cette nécessaire clarification à opérer entre érosion côtière et mouvement de terrain, dont l'absence aujourd'hui pose et soulève des problèmes et des incompréhensions sur nos territoires, notamment en Aquitaine.

Pour faire simple, nous ne comprenons pas pourquoi le fonds Barnier peut être activé dans un secteur français et pas dans l'autre. Cette question devra être clairement mise sur la table avec la ministre.

Toutefois, on ne peut tout attendre de l'État. Bien sûr, il devra d'engager, mais les acteurs locaux devront également continuer à s'engager comme ils le font.

Ainsi, si la question du financement ne peut bien évidemment pas être occultée, j'ai le sentiment qu'elle n'est pas nécessairement la question première comme cela a pu être le cas lors de certaines situations rencontrées lors des tempêtes hivernales, il y a deux ans. Le financement doit accompagner les projets constitués et non en conditionner la naissance. La dynamique ne doit pas s'inverser, sinon elle risque d'être limitante.

Vous l'avez compris, les travaux continuent.

Le sujet est très riche et, dans le même temps, très complexe.

Si j'ai bien perçu une certaine impatience, je crois aussi qu'il convient de nous laisser le temps et la possibilité de travailler sereinement et d'affiner des actions et mesures prioritaires qui, je l'espère, vous seront bénéfiques.



Chantal Berthelot
députée de la Guyane
co-présidente du Comité national de suivi
de la "stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte"

Je voudrais tout d'abord, comme Pascale Got, remercier l'ensemble des acteurs de ces cinq territoires d'expérimentations.

J'ai eu la chance de voir de visu celui de Petit-Bourg. Malheureusement, même si j'aurais aimé pouvoir en faire de même pour les autres projets, je n'en ai pas eu le temps.

Il est vrai que parfois, quand on ne connaît pas le terrain, cela peut apporter un certain recul mais, dans le même temps, il manque toujours un petit quelque chose.

Je ne peux ainsi que remercier tous les porteurs de projets qui, par leurs interventions d'aujourd'hui, par leur connaissance et leur passion, ont permis d'effacer ce petit chose.

J'étais présente il y a un an au séminaire à mi-parcours et je dois reconnaître être – peut-être pas satisfaite parce que ce n'est pas mon rôle d'être satisfaite, mais en tout cas ravie de voir les travaux accomplis depuis. En mai 2014, ce n'était pas simple : tout le monde se cherchait. Et même si tout le monde se cherche encore quelque peu aujourd'hui, ce séminaire national de restitution est un premier aboutissement.

Ces cinq territoires d'expérimentations sont cinq territoires particuliers avec leur histoire et leur géographie propres. Il y a des hommes et des femmes qui y vivent. C'est ce qui est passionnant dans cet appel à projets.

Si, aujourd'hui, l'accent a plus particulièrement été mis sur le volet "Stratégies territoriales" – Pascale Got vient de vous en dresser les grands axes et les perspectives dans les semaines qui viennent, j'évoquerais néanmoins en quelques mots la question de la connaissance qui, en amont, permet l'action de la puissance publique que sont l'État mais également les élus des territoires.

Sur la connaissance, j'aurais ainsi trois verbes à vous proposer – trois verbes d'actions :

Acquérir de la connaissance, notamment au travers de la mise en place d'un réseau national des observatoires du trait de côte. Si effectivement, comme cela a été évoqué ce matin, il nous sera difficile de connaître avec exactitude et certitude, l'ampleur et la temporalité des phénomènes d'érosion et de submersion auxquels nous serons confrontés, il n'en reste pas moins indispensable, pour ne pas rester dans le déni, d'affiner nos modèles en développant l'observation.

Ensuite, le deuxième verbe : partager. Partager sur les territoires cette connaissance entre les différents acteurs.

Comme cette journée l'a bien démontrée, la concertation et la co-construction, c'est également le co-partage des informations.

Cette question a ainsi fait l'objet de nombreux échanges aujourd'hui : comment faire appréhender et partager ces phénomènes au citoyen sans pour autant rentrer dans le catastrophisme ? Il convient de bien cibler le type d'informations que l'on partage avec le citoyen.

Le troisième verbe que je voudrais vous proposer : agir.

Évidemment, et en préalable, je ne peux que partager ce qui a été dit ce matin : ce n'est pas parce que l'on ne connaît pas qu'il ne faut pas réfléchir ou agir. Mais si on sait, qu'on réfléchit et qu'on agit, c'est l'enchaînement idéal.

Qu'est-ce qu'agir ? Agir, c'est effectivement ce que vous avez fait depuis deux ans et demi, voire trois à quatre ans pour certains. Agir, c'est dire comment effectivement on prépare les choses en ayant la connaissance, en l'ayant partagée, et en co-construisant un projet de territoire.

Ce que je retiens pour ce faire – cela a d'ailleurs été dit ce matin, c'est qu'il nous faut être prêt à ouvrir nos horizons, à accepter de changer de logiciel pour réimaginer notre façon d'appréhender notre territoire.

Il y a probablement, en la matière, quelques enseignements à retirer des expériences étrangères tel que l'exemple britannique qui nous a été présenté.

Mais cela a également été montré aujourd'hui au travers de plusieurs exemples et je crois qu'on peut le dire : cela se passe bien aussi chez nous.

J'ai ainsi personnellement beaucoup apprécié les interventions des paysagistes. Il nous faut, comme cela a été dit, donner de l'espace à la nature.

Comme nous l'avons également vu tout au long de la journée il n'y a pas de solutions et de démarches toutes faites. Chaque territoire a ainsi probablement un modèle à proposer dont nous essaierons de tirer la quintessence dans le cadre des travaux et des propositions du Comité national de suivi.

Conclusion



Jérôme Bignon
sénateur
représentant de l'Association nationale
des élus du littoral (ANEL)

Mes chères collègues députées
Mesdames et Messieurs les élus
Mesdames et Messieurs

Je préférerais clôturer plutôt que conclure. En effet, le sujet n'appelle pas à conclusions et cela serait trop facile si seulement nous pouvions conclure. Le sujet est encore devant nous.

Durant toute ma vie d'élu dans le département de la Somme, j'ai été confronté à ces questions.

J'ai ainsi connu, à Ault précisément, il y a un peu plus de 35 ans maintenant, l'effondrement dans la mer d'une partie de la rue Saint-Valéry. Vous imaginez l'émotion. Déjà, à l'époque, le département dépense des millions de francs pour construire ce qui a été appelé des casquettes. Mais construire des casquettes est travail shaddockien. Elles ne pourront à terme que retomber dans la mer. A Ault, la mer avance et ronge la falaise depuis des siècles. Et aujourd'hui, hasard de la vie, Ault fait partie des cinq territoires en expérimentations.

En 1990, ce fut les inondations dans les bas-champs de Cayeux. Le président Mitterrand était venu et avait survolé la digue rompue et ces 6 000 ha envahis par la mer.

J'ai également eu la chance de présider le Conservatoire du littoral. J'ai vu ces problèmes sur le littoral de la Grande-Motte. J'ai, aux Antilles, discuté de ces questions avec les agences des 50 pas géométriques.

J'ai le sentiment que cela a envahi mon expérience d'élu et je suis ainsi content d'être avec mes collègues aujourd'hui, content de représenter l'Association nationale des élus du littoral (ANEL) et, par là même, de nombreux élus, confrontés à ces difficultés, et très heureux d'avoir participé, au travers de plusieurs séances tenues à l'Assemblée nationale, aux réflexions et travaux que vous avez engagés.

J'ai trouvé extrêmement riche la dernière séquence de cet après-midi.

Le vocabulaire utilisé, les expressions employées, les craintes et les espoirs manifestés étaient terriblement signifiants de l'enjeu qui est devant nous. Beaucoup de choses sont encore à écrire.

Il y a un potentiel très important dans les démarches et les méthodologies que, de façon très pragmatique, chacun des porteurs a mené sur son propre territoire.

C'est un sujet complexe. C'est un sujet multi-acteurs, comme vous l'avez exprimé chacun à votre façon.

C'est un sujet sur lequel on sent poindre une communauté même si elle reste encore à créer. Et cela ne s'écrie pas dans le code de l'environnement. C'est quelque chose que l'on doit vivre sur son terrain avec ses habitudes et ses difficultés.

Est-ce qu'il y a un outil unique ou est-ce qu'il y a plusieurs outils ?

Je serai plutôt tenté de penser qu'il y en a plusieurs qui correspondent à la réalité des choses.

Est-ce qu'il y a des problèmes juridiques à régler, des morceaux de législation à compléter, à élargir ? Est-ce que c'est le fonds Barnier qui doit être élargi ?

Ce n'est pas impossible. Il faut, à mon avis, que l'analyse de ces deux années permettent de façon – j'allais dire extrêmement scientifique, de façon très clinique presque, de regarder les choses, les avantages et inconvénients.

Je suis ainsi d'un naturel très prudent quand on parle d'éventuelles évolutions de la loi "Littoral". Cela n'a jamais donné de résultats extraordinaires. Je pense que, de manière intelligente, des moyens de faire avancer les sujets peuvent être trouvés sans nécessairement de grande législation.

Il nous faut être imaginatif avec les outils dont nous disposons d'ors et déjà plutôt que d'en créer de nouveaux.

Dans notre pays, la boîte à outils est déjà très pleine et il y a énormément de choses qui ne sont pas souvent exploitées au bout de leur possibilité.

J'ai également été très sensible à ce que vous avez dit les uns et les autres sur ce fantastique enjeu qu'est le travail avec les acteurs. Pour autant, est-ce qu'il nous faut construire un outil nouvel particulier en la matière ?

Encore une fois, je n'en suis pas totalement convaincu. Chaque territoire a sa pertinence.

Comme l'évoquait Pascale Got, il nous faut donc poursuivre les réflexions en vue de remettre à la ministre un rapport d'étape pour qu'elle puisse construire et proposer des choses qui permettent à notre ami du GIP Littoral Aquitain d'assouvir son besoin d'avancer. Je le comprends parce qu'il a une patience extraordinaire : il y a des années que j'entends Renaud Lagrave parler de sa volonté d'avancer.

Les questions et problèmes auxquels vous êtes confrontés sont absolument fascinants. Ils sont peut-être au cœur de l'action de la plus complexe que les hommes aient à résoudre. Il y a à la fois de la peur et de l'espérance. Il y a parfois, dans le même temps, une incompréhension.

Je crois que c'est peut-être ce qui est le plus intéressant dans le cœur de l'action publique.

Je ne peux donc, pour terminer, que vous faire part de mon admiration pour toutes celles et ceux qui sont venus, qui travaillent avec vous, qui réfléchissent avec vous pour essayer d'avancer.

Il ne faut pas croire que c'est quelque chose de modeste. Il ne faut pas croire que c'est quelque chose de petit. Il ne faut pas se décourager.

Je terminerai ainsi, peut-être pour vous donner du courage, sur cette belle phrase de Jules Verne – si il est né Nantes, comme aiment à le rappeler les nantais, Jules Verne a vécu une grande partie de en Baie de Somme et à Amiens où il était conseiller municipal :

"Rien ne s'est fait de grand qui ne soit une espérance exagérée"

Le sujet que vous avez sur vos tables, sur vos territoires, dans vos réflexions, est une grande chose à accomplir. L'enjeu qui est devant nous pour les prochaines années est considérable : la mer va monter. C'est inéluctable. Nous ne pourrions donc occulter ces difficultés.

Pour accomplir de grandes choses, il faut une espérance exagérée et c'est cette espérance exagérée qui doit nous habiter.

L'espérance est une donnée normale pour les hommes. Quand elle est exagérée, c'est qu'il nous faut croire à l'impossible : nous devons y aller et nous ne devons pas renoncer à des choses qui paraissent impossibles au premier abord.

Bon courage et merci.

Sigles et acronymes

ACB	<i>analyses coûts / bénéfiques</i>
AMC	<i>analyse multi-critères</i>
ANEL	<i>Association nationale des élus du littoral</i>
ANRU	<i>Agence nationale pour la rénovation urbaine</i>
BRGM	<i>Bureau de recherches géologiques et minières</i>
CAHM	<i>Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée</i>
CANBT	<i>Communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre</i>
CELRL	<i>Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres</i>
CEREMA	<i>Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement</i>
CGET	<i>Commissariat général à l'égalité des territoires</i>
COP	<i>Conférence of the parties (Conférence des parties)</i>
CPER	<i>contrat de plan État-Région</i>
CSTB	<i>Comité scientifique et technique du bâtiment</i>
DATAR	<i>Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale</i>
DDTM	<i>Direction départementale des territoire et de la mer</i>
DEAL	<i>Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (dans les départements ultramarins)</i>
DEB	<i>Direction de l'eau et de la biodiversité</i>
DGALN	<i>Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature</i>
DGPR	<i>Direction générale de la prévention des risques</i>
DHUP	<i>Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages</i>
DREAL	<i>Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (en métropole)</i>
EPCI	<i>établissement public de coopération intercommunal</i>
EPF	<i>établissement public foncier</i>
FEDER	<i>Fonds européen de développement régional</i>
GEMAPI	<i>gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations</i>
GIP	<i>groupement d'intérêt public</i>
IBA	<i>Internationale Bauausstellung (Exposition internationale d'architecture)</i>
MEDDE	<i>Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie</i>
MLETR	<i>Ministre du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité</i>
MIACA	<i>Mission interministérielle pour l'aménagement de la côte aquitaine</i>
ONF	<i>Office national des forêts</i>
PAPI	<i>programme d'actions de prévention contre les inondations</i>
PLU	<i>plan local d'urbanisme</i>
PPR	<i>plan de prévention des risques</i>
PPRI	<i>plan de prévention des risques d'inondation</i>
PPRL	<i>plan de prévention des risques littoraux</i>
PPRN	<i>plan de prévention des risques naturels</i>
RHI	<i>résorption de l'habitat insalubre</i>
RHS	<i>résorption de l'habitat spontané</i>
SAFER	<i>société d'aménagement foncier et d'établissement rural</i>
SAR	<i>schéma d'aménagement régional</i>
SCOT	<i>schéma de cohérence territoriale</i>
SMBS-GLP	<i>Syndicat Mixte Baie de Somme – Grand Littoral Picard</i>
SMVM	<i>schéma de mise en valeur de la mer</i>
TRI	<i>territoire à risque important d'inondation</i>
UMR	<i>unité mixte de recherche</i>
ZAD	<i>zone d'aménagement différé</i>
ZPPAUP	<i>zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager</i>

**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**

Direction générale de l'aménagement,
du logement et de la nature

92055 La Défense cedex
Tél. 01 40 81 21 22

