



HAL
open science

Essai prospectif sur l'avenir du littoral français et de la société européenne

Christian Goux

► **To cite this version:**

Christian Goux. Essai prospectif sur l'avenir du littoral français et de la société européenne. [Rapport de recherche] Centre national de l'entrepreneuriat(CNE). 1972, 30 p., cartes. hal-02185181

HAL Id: hal-02185181

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02185181v1>

Submitted on 16 Jul 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

824

1/1

ESSAI PROSPECTIF SUR L'AVENIR DU LITTORAL FRANCAIS

Christian GOUX

Octobre 1972

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
<u>INTRODUCTION</u>	3
 CHAPITRE PREMIER : LES HYPOTHESES FONDAMENTALES	 4
<u>Section I</u> - L'HYPOTHESE POLITIQUE ET SOCIETALE :	 4
L'ASPECT GENERAL DE LA SOCIETE EUROPEENNE DE L'AN 2000	
a) Pour qu'il y ait un véritable changement dans la nature et la structure de la so- ciété, il faudrait qu'une "révolution culturelle" ait lieu	5
b) Et pourtant, le système occidental, pour ne parler que de lui, est à bout.	6
c) La "Social-Démocratie" généralisée	6
 <u>Section II</u> - LA STRATIFICATION ECONOMICO- SOCIALE	 7
1/ Les "propriétaires"	8
2/ Les cadres	8
3/ Les employés et ouvriers	8
4/ Le sous-prolétariat	9
 <u>Section III</u> - LA REDUCTION DU TEMPS DE .. TRAVAIL	 10
a) Les saturniens de l'an 2000	10
b) Conséquences de la réduction du temps de travail	13

<u>Section IV</u> - REMARQUES GENERALES SUR LES JEUNES ET LES FEMMES	16
CHAPITRE SECOND : LE LITTORAL	18
<u>Section I</u> - FONCTION DU LITTORAL	18
a) La mer	18
b) Le littoral	22
<u>Section II</u> - DE LA PERIPHERIE AU CENTRE LES TRANSPORTS	25
a) Les relations inter-côtières	26
b) Les relations côte-centre	27
<u>Section III</u> - PROFIL DU LITTORAL EN L'AN 2000	29
a) des zones d'intense activité industrielle	29
b) des zones d'habitation principale	29
c) des centres de tourisme	30

* *
*

Que sera le littoral français dans une vingtaine d'années, compte tenu de l'évolution de la société européenne ? Pour répondre à cette question on doit tout d'abord se souvenir que l'avenir du Littoral comme celui de tout autre aspect géographique ou économique dépend dans une très large mesure de l'évolution de la société en général.

Il sera donc nécessaire, dans un premier temps, de faire certaines hypothèses sur l'évolution politique et sociétale de la France. Celles-ci détermineront les grandes tendances de l'évolution économique et sociale sur lesquelles seront fondées les perspectives à long terme d'aménagement du littoral français. Dans ces conditions il apparaîtra normal aux lecteurs de trouver un premier chapitre sur ces hypothèses fondamentales pour en venir, après ce détour nécessaire, au problème du littoral proprement dit.

CHAPITRE PREMIER :
LES HYPOTHESES FONDAMENTALES

La prospective globale, c'est-à-dire l'ensemble de la société est sans aucun doute de toutes les disciplines de recherche sur le futur la plus difficile et la plus aléatoire. Certes, s'il est possible de repérer les éléments qui permettent de comprendre l'arrivée probable des crises ou des révoltes, il est particulièrement difficile d'en déterminer d'une part les dates et d'autre part les réponses que les Pouvoirs peuvent leur donner. De plus, en l'absence de projets futurs, la prospective sociétale est, par nature, schématique voire même simpliste. Néanmoins, dans le cadre de cette étude, nous sommes dans l'obligation de fournir dès le départ un cadre cohérent pour comprendre le devenir du littoral français.

Section I - L'HYPOTHESE POLITIQUE ET SOCIETALE :
L'ASPECT GENERAL DE LA SOCIETE EUROPEENNE
DE L'AN 2000

A priori et si l'on s'en tient à la logique des discours politiques actuels et des projets sous-jacents qu'ils expriment inconsciemment, il n'y aurait que deux hypothèses envisageables :

- ou bien le système capitaliste "craque" sous les coups conjugués des déterminismes économiques et du mécontentement populaire,
- ou bien il survit, modifié, mais identique à lui-même pour l'essentiel.

Ces deux hypothèses défendues dans une optique manichéenne ne semblent pas devoir être retenues. Pourquoi ?

a) Pour qu'il y ait un véritable changement dans la nature et la structure de la société, il faudrait qu'une "révolution culturelle" ait lieu.

Cela voudrait dire que chaque européen prenne conscience individuellement et collectivement qu'il y a une autre issue que celle du développement pour le développement, de la recherche incessante de la richesse matérielle. Mais que ce soit dans les économies occidentales capitalistes ou dans les économies à planification centralisée, cela supposerait un refus général des fondements de la civilisation actuelle. Cette remise en question ne nous apparaît pas comme probable pour au moins trois raisons :

- Tant que les moyens d'information, de diffusion de la pensée, seront directement ou indirectement aux mains des pouvoirs en place, les forces marginales d'opposition à l'ensemble du système ne pourront avoir la possibilité de donner une nouvelle conscience aux hommes ; et dans ces conditions leur rôle s'inscrit finalement dans la logique des pouvoirs actuels et consiste à canaliser les révoltes.

- La force de l'habitude est telle que l'idée d'un changement radical suppose la croyance en un nouveau système de valeurs. Inexistant pour le moment, ce système de valeurs est à construire ; il nécessite l'émergence d'utopies créatrices et le moins qu'on puisse dire c'est que l'utopie n'est pas une force de la société contemporaine.

- Par ailleurs, cette "longue marche" pour la création d'une société dont les fondements seraient totalement différents de ceux sur lequel repose le système actuel ne peut être que celle d'individus ou de groupes qui sont pour le moment en Occident relativement coupés des masses.

b) Et pourtant, le système occidental, pour ne parler que de lui, est à bout.

La survivance du système capitaliste tel que nous le connaissons aujourd'hui, est impossible non seulement parce que ses mécanismes économiques conduisent à de graves crises même si on trouve les moyens de les atténuer, mais encore et surtout parce que socialement, le système autodétruit les valeurs sur lesquelles il est fondé. En effet, on ne peut impunément présenter aux hommes la vie comme un plaisir, une jouissance, sans leur donner les moyens de vivre et de réaliser cette jouissance. L'image projetée avec force par les mass-média doit déboucher sur la réalité et cela suppose une adaptation radicale.

c) La "Social - Démocratie" généralisée.

C'est la situation vers laquelle on s'oriente lentement mais sûrement dans les pays européens et notamment en France. Pour survivre en effet, le système doit fournir au public ce qu'il réclame mais en restant dans un cadre qui ne peut remettre en question les fondements du système lui-même. Sur le plan des aspirations économiques, sociales et culturelles, il s'agit d'ouvrir des soupapes de sécurité capables de canaliser les révoltes et d'endormir les contestations. Au capitalisme sauvage et égoïste du XIXème siècle et du début du XXème, se substitue un capitalisme paternaliste et bon enfant ; "tout le monde il est beau, tout le monde il est gentil". C'est justement la vocation de la Social - Démocratie de réaliser ce programme.

Ce système Social - Démocrate que nous avons considéré comme le plus probable, même s'il ne porte pas ce nom, se traduira au niveau des individus par l'existence d'une stratification économique-sociale analogue à celle que nous connaissons aujourd'hui mais différente néanmoins sur bien des points.

Section II : LA STRATIFICATION ECONOMICO-SOCIALE

Par rapport à la situation actuelle nous trouvons peu de différences structurelles. D'un côté la bourgeoisie comme classe dominante et ses alliés ; de l'autre, les travailleurs. Cette distinction fondée sur la propriété des moyens de production est toujours fondamentale puisque le système capitaliste subsiste, malgré certaines modifications. Mais c'est au niveau des catégories sociales, fondées sur la répartition du revenu national, qu'apparaîtront les principales différences.

Quatre grandes catégories sociales devraient exister en l'an 2000.

1/ Les "propriétaires"

Ce sont les véritables riches. Ils possèdent les moyens de production et perçoivent les revenus qui en découlent sans véritablement travailler. Cette catégorie comprend non seulement les détenteurs de capitaux mais encore les grands propriétaires, foncier, immobilier, etc... Du fait de leur importance dans le système économique, ils contrôlent le pouvoir politique mais ils ne l'exercent pas directement, le laissant à d'autres catégories : hauts-fonctionnaires, technocrates etc... qui sont en réalité leurs fondés de pouvoirs. On peut estimer que la catégorie des "propriétaires" représentera environ 4 % de la population.

2/ Les cadres

Leur nombre est allé croissant du fait de la tertiarisation ; ils représenteront 30 % environ de la population active. Ayant fait des études supérieures, université, I.U.F., recyclages internes, ils possèdent tous à un certain niveau, une autorité hiérarchique. Ce sont des salariés mais des salariés très bien payés. Ils sont en fait les véritables gardiens du système.

Par effet d'imitation et aussi par désir profond de bien-être, ils vivent avec un standing élevé, c'est-à-dire qu'ils dépendent pratiquement tout ce qu'ils reçoivent car le système de retraite auquel ils cotisent et qu'ils ont mis en place eux-mêmes leur évite des soucis pour l'avenir.

3/ Les employés et ouvriers

Ils représentent la majorité de la population : 50 à 60 %. Ils vendent leur force de travail dans des conditions difficiles et leur **salaire, s'il ne correspond** plus au minimum physiologique, se situe au minimum vital sociologique. Mais leur force et les craintes qu'ils suscitent dans les classes dirigeantes leur permettent de profiter de l'ensemble des soupapes de sécurité mises en place par le système. Cependant, pour mieux vivre, ils doivent faire de nombreux sacrifices - travail noir pendant les heures de liberté, travail des femmes...

4/ Le sous-prolétariat

Composé en très large majorité de travailleurs émigrés, aux droits politiques incertains, cette population est la plus déshéritée. Les salaires qu'ils perçoivent correspondent à des travaux jugés inacceptables par la population. Ils participent directement à la division internationale du travail. Mis à l'écart pour **des** raisons économiques, sociologiques, ils ne peuvent profiter des soupapes de sécurité et sont donc les véritables parias de la société de l'An 2000. Leur faible nombre - 10 % environ de la population active - et leur caractère étranger leur ôte toute possibilité de révolte. Le tableau suivant résume ce qui vient d'être dit.

Revenus élevés	"Propriétaires"	4 %
	Cadres	30 %
Bas revenus	Employés, Ouvriers	56 %
	Travailleurs émigrés	10 %

Section III - LA REDUCTION DU TEMPS DE TRAVAIL

L'évolution industrielle et touristique du littoral obligera à prendre en compte une donnée fondamentale qui doit être déterminée au niveau de la société française toute entière ; c'est la question de la durée du temps de travail.

a) Les saturniens en l' An 2000

D'après Bertrand de JOUVENEL, on appelle fonction saturnienne l'expression du changement de répartition des heures de l'année entre différentes catégories d'emplois en fonction de l'âge. Nous nous limiterons ici à la présentation de quelques éléments d'évolution dans la répartition des heures de l'année en fonction de catégories sociales que nous avons définies plus haut.

En premier lieu, énonçons quelques généralités. Chaque individu dispose par an de 8.760 heures. Contrairement à ce qui est souvent avancé, les études les plus autorisées en matière de réduction de temps de travail estiment que cette dernière sera très variable suivant la nature même du travail et que la durée hebdomadaire sera comprise entre 28 et 40 heures vers l'An 2000. Le temps de vacances est généralement estimé entre 6 à 8 semaines par an. On prévoit de plus compte-tenu de nombreux événements qu'il serait trop long de développer ici, que pendant les heures de "non-travail" une répartition différente suivant les catégories sociales se fera entre loisirs, travaux divers payés ou non. Enfin, si la durée des repas est appelée à subir des modifications du fait de l'évolution des industries alimentaires, on ne peut en tirer des conclusions quant à l'évolution du temps consacré à ces derniers pendant la journée. La fonction "repas" étant trop complexe pour un tel calcul.

Dans ces conditions, nous avons tracé dans le tableau ci-contre les saturniens de chaque catégorie sociale dans l'An 2000. Ce tableau appelle les remarques suivantes que nous allons faire catégorie par catégorie.

- "Propriétaires"

Les heures de repas peuvent être considérées pour cette catégorie sociale comme des heures de travail à 50 %. La répartition hebdomadaire du travail est extrêmement variable. En général nous considérons que le riche aura des activités professionnelles réparties sur trois jours par semaine. Enfin, dans le cadre de la société que nous avons envisagée, le "propriétaire" profite de son temps très librement : vacances, week-end, activités professionnelles se mêlent très souplement, sans règles fixes définies. Quant à la retraite, elle n'a aucun sens pour cette catégorie sociale ; la répartition de son temps est quasiment la même jusqu'à sa mort.

- Cadres

Pour cette catégorie sociale, le temps de loisirs non affectés est très faible, ce qui laisse à penser que le temps libre quotidien sera peu élevé et qu'il existera pour une part importante de cette population, une certaine osmose entre temps de loisirs et temps de travail. On peut par exemple penser dans ce cas à une généralisation du travail à domicile. La notion de week-end est importante ; cela signifie que pour cette catégorie le week-end devient véritablement une halte spécifique de loisirs hebdomadaires. Enfin, nous estimons que l'âge de la retraite d'un cadre sera en l'An 2000 à 55 ans, et son espérance de vie à la retraite sera donc de 25 ans.

REPARTITION DU TEMPS ANNUEL DES CLASSES SOCIALES

	PROPRIETAIRES		CADRES		EMPLOYES - OUVRIERS		SOUS-PROLETARIAT	
Sommeil	2 920 h	33,3 %	2 920 h	33,3 %	2 920 h	33,3 %	2 920 h	33,3 %
Hygiène	365 h	4,1 %	365 h	4,1 %	365 h	4,1 %	365 h	4,1 %
Repas	1 095 h	12,5 %	1 000 h	11,8 %	730 h	8,2 %	730 h	8,2 %
Activités professionnelles	1 095 h	12,5 %	1 260 h	14,8 %	1 656 h	19,2 %	2 300 h	26,2 %
Transports	600 h	6,8 %	752 h	8,6 %	900 h	10,3 %	900 h	10,3 %
TOTAL PARTIEL	6 075 h	69,3 %	6 297 h	71,9 %	6 571 h	75,1 %	7 215 h	82,1 %
Week-end			1 665 h	19,0 %	1 495 h	17,1 %	483 h	5,5 %
Vacances	2 685 h	30,7 %	600 h	6,8 %	546 h	6,2 %	546 h	6,2 %
Autres			198 h	2,3 %	148 h	1,6 %	516 h	5,6 %
TOTAL GENERAL	8 760 h	100 %	8 760 h	100 %	8 760 h	100 %	8 760 h	100 %

Il y a donc, au niveau du troisième âge des cadres, un véritable problème d'affectation du temps libre qu'il n'est pas possible de traiter dans cette courte étude.

- Employés et Ouvriers

Pour cette catégorie sociale le week-end n'est pas une réalité tangible. Certes, si la semaine de travail est effectivement fixée à 36 heures, les heures supplémentaires allongeront de toute façon sa durée et on peut envisager une organisation du travail où cette catégorie serait occupée normalement quatre jours une semaine et cinq jours l'autre. Mais on estime que 30 % des heures libres seront consacrées à du travail noir et que de cette façon, les revenus de la catégorie pourront dépasser, pour ceux qui le désireront, le minimum sociologique du moment.

- Travailleurs immigrés

Nous pensons que les horaires, pour les travailleurs immigrés, seront analogues à ceux des employés et ouvriers, mais que pour cette catégorie les notions de temps libres et de week-ends n'ont pas grand sens. Le travailleur immigré se considère et est considéré comme un migrant, c'est-à-dire susceptible de retourner à tout instant dans son pays. Il est donc probable que cette catégorie acceptera de travailler près de 50 heures par semaine, réparties sur six jours.

b) Conséquences de la réduction du temps de travail

Sur la base des saturniens que nous avons construits, quelques conclusions peuvent être dégagées.

1/ Pour la population à forts revenus, c'est-à-dire les propriétaires et les cadres, on constate que pendant leur période d'activité les vacances et les week-ends représentent près de 30 % de leur temps et leur temps d'activité seulement 37 % de leur vie.

C'est-à-dire que si on considère ensemble la période active et la retraite (de 25 ans à 80 ans) le temps libre représente 60 % du temps total. Dans ces conditions, on peut envisager que ces catégories sociales vivront deux vies. L'une sur un lieu de travail ou à proximité, l'autre dans un cadre qu'ils auront choisi en fonction de critères différents : volonté de dépaysement, retour à la nature etc... Très tôt dans leur vie active, ils se poseront donc une question cruciale : où vais-je résider de préférence ? et c'est en fonction de la réponse à cette question qu'ils choisiront le lieu de leur résidence principale. Le problème de la résidence secondaire devient alors d'une nature inverse à celui qui existe aujourd'hui. La résidence secondaire sera pour eux l'endroit où ils passeront régulièrement trois jours environ à proximité de leur lieu de travail.

Dans ces conditions, il devient d'un intérêt primordial de définir les zones de peuplement principal loin des lieux de travail et dans un environnement correspondant à l'image que les cadres et les riches se font du repos et du dépaysement.

Compte-tenu de ce que nous venons de dire, il n'en reste pas moins que ces catégories sociales se réserveront par ailleurs des temps libres où elles pourront sortir du cadre habituel et dualiste de leur vie. Elles continueront donc à être tentées par une certaine forme d'exotisme, de voyages etc...

L'image du repos et du dépaysement qui sera imposée par les médias peut se ramener à trois éléments : le soleil, la recherche du cadre naturel (non seulement nature mais sports, vie au grand air etc...), l'isolement dans une foule, c'est-à-dire un lieu permettant à la fois l'isolement et le contact permanent avec l'environnement.

2/ Pour les employés et les ouvriers nous retrouvons dans une moindre mesure, un phénomène identique. En effet il est important de ne pas trop mécontenter ces classes sociales et en conséquence, il faut leur offrir des possibilités de loisirs qui donnent l'illusion de participer à part entière à l'évolution des tendances.

Mais en fait cette catégorie sociale n'a ni les ressources suffisantes ni le temps pour se permettre d'avoir une double vie donc une double résidence. Aussi, mettra-t-on en place pour elle une véritable organisation des week-ends. On lui offrira des séjours fréquents dans des "zones de repos" construites dans le seul but d'accueillir en permanence des gens pendant les temps de loisir. C'est dire que l'investissement touristique d'une région ne se fera plus par la seule considération des vacances, mais encore par celle de toutes les époques de l'année. Cette socialisation du week-end conduit à envisager le littoral sous un tout autre aspect que celui que l'on envisageait précédemment. En effet, l'image que cette catégorie sociale se fera du repos et du dépaysement sera très semblable à celle que s'en feront les cadres puisque les uns comme les autres seront conditionnés par les mêmes médias.

3/ On remarque donc que malgré l'image commune, la nature de ce qui sera offert au public comme moyens de détente est très différente suivant les catégories sociales. Si l'on voulait résumer, nous dirions que d'un côté les cadres et les riches organisent leur quotidienneté suivant une double vie axée sur le temps de repos et de loisirs et que de l'autre côté, les ouvriers et employés mènent une vie unifiée autour de leur résidence principale à proximité de leur lieu de travail tout en profitant régulièrement, au cours du week-end et des vacances, des soupapes de sécurité mises en place par le système.

Section IV - REMARQUES GÉNÉRALES SUR LES JEUNES ET LES FEMMES.

Nous n'avons pas tout au long des développements précédents parlé de **la jeunesse**. Cette question est importante mais elle pose le problème de ce que sera l'éducation dans une vingtaine d'années et par conséquent, ce que deviendront l'école et la famille.

Sur le premier point, nous estimons que le temps passé sur les bancs de l'école se réduira simplement dans les années à venir.

Le développement des moyens d'information et de culture autres que l'école entraînera une organisation du travail scolaire beaucoup moins rigide qu'à l'heure actuelle, et par conséquent ouvrira des possibilités nouvelles à une instruction active.

Sur le deuxième point, celui de l'évolution de la famille, nous pensons que l'organisation des crèches, l'assistance mutuelle entre les familles, la vie communautaire se développera de façon importante. En effet, l'âge de la retraite et la nécessité pour les retraités eux-mêmes de trouver une activité secondaire bénévole accentuera une tendance déjà naissante actuellement au partage des responsabilités.

Les jeunes chercheront très tôt à acquérir une indépendance financière vis-à-vis de leur famille. La généralisation d'un service national effectué dès la fin de la scolarité secondaire conduit à penser que pendant une très grande partie de leur vie universitaire les étudiants seront amenés à prendre des "jobs" plus ou moins alimentaires, condition de leur indépendance. En somme, nous pensons que jusqu'à l'âge de 15 ans, l'enfant sera très lié à son cadre familial mais que dès cet âge, il acquerra une certaine indépendance affective et culturelle qui se concrétisera rapidement par une indépendance financière.

Quant aux problèmes posés par l'évolution de la femme, dans le cadre de l'organisation sociale que nous avons brièvement décrite, trois types de situations sont possibles.

- Les femmes qui voudront avoir une activité professionnelle rémunérée. De plus en plus nombreuses dans la catégorie des cadres, elles chercheront un travail qui leur permettra de satisfaire le mieux possible leurs désirs, compte-tenu du lieu de résidence principal de la famille.

- Les femmes qui ne voudront pas avoir d'activités professionnelles et qui vivront d'une manière très libre sur les lieux de la résidence principale.

- Les femmes qui seront obligées d'avoir une activité professionnelle : en particulier les femmes d'ouvriers et d'employés. Pour celles-ci, le plus important sera de pouvoir profiter ou de faire profiter leur famille des facilités que le système mettra à leur disposition. Mais le problème de la double activité et de l'état de fatigue qui en résultera, sera déterminant.

CHAPITRE SECONDE :
LE LITTORAL

Les hypothèses fondamentales déterminant l'évolution de la société française ayant été repérées à grands traits dans le chapitre premier, il est nécessaire maintenant d'examiner de façon plus précise ce qu'il en est de l'avenir du littoral français. Pour dessiner son profil en l'An 2000, il est tout d'abord nécessaire de repérer sa fonction et la possibilité de l'exercer dans le cadre français et européen.

Section I - FONCTION DU LITTORAL

Stricto sensu, le littoral n'est que la frontière entre la terre et la mer. Les fonctions du littoral dépendent donc naturellement de celles des mers et des océans et nous ne pouvons donc répondre à la question que devient le littoral ? qu'à la condition d'avoir répondu préalablement à la question que devient la mer ?

a) La mer

Pendant deux millénaires, la fonction maritime a consisté à assurer le transport des marchandises et des hommes et à fournir de manière presque immédiate des nourritures.

En ce qui concerne l'aspect transport, celui-ci était fondamental dans la mesure où non seulement la vie économique dépendait de cette fonction (contacts avec les colonies dans l'Empire Romain, course aux métaux précieux et aux épices à la Renaissance, colonialisme au XIXème siècle etc...) mais encore la vie politique et sociale et la vie militaire. Pendant une très longue période en effet l'importance d'un état se mesurait à sa flotte et à sa marine.

Par contre, l'importance de la pêche était réduite ; elle faisait l'objet d'un commerce limité aux seules zones de bord de mer et ceci pour des raisons d'hygiène. Quant au tourisme enfin, il jouait un rôle tout à fait secondaire, même pour les classes aisées, jusqu'au début du XXème siècle.

Mais ces aspects se sont considérablement modifiés au cours des décennies précédentes. La mer, pour des raisons économiques d'une part, psychosociologiques d'autre part, est devenue un centre d'activités intenses et diverses dans bien des domaines. Pour nous résumer, on peut dire que la mer est devenue une base d'activités industrielles et un centre d'attraction de la population.

a.1. La mer, vecteur de transports

Cet aspect revêt de nos jours une très grande importance économique mais la généralisation de moyens de transports plus rapides que la navigation maritime a fait en sorte que l'importance politique et sociologique de celle-ci a considérablement baissé. Par exemple le transport maritime de personnes n'est actuellement réservé qu'à une certaine forme de tourisme.

Mais la nécessité de faire face à la réduction des ressources naturelles dans les pays développés, la recherche de pays rares en Europe et abondants sur d'autres continents ont entraîné le développement considérable du transport par mer de marchandises onéreuses et très spécialisées. Dans ce cadre, le développement économique et l'obligation de réduire les coûts ont amené la création d'une flotte marchande d'une dimension telle qu'elle exige de nouvelles installations portuaires adaptées. D'ores et déjà, la mer est devenue un élément essentiel de l'expansion industrielle. De profondes modifications sont cependant envisageables dès maintenant. En premier lieu, le transport des matières premières est appelé à se faire dans d'autres conditions. On sait que le transport par pipe-lines de différentes matières et produits ne soulève pas des problèmes techniques insurmontables. On peut s'attendre à une généralisation de ce mode de transport rapide. En fait, il est clair que les obstacles au développement de ce nouveau mode sont d'ordre politique beaucoup plus ^{que} financiers et techniques, car ils appellent des décisions et une réglementation internationale. Celles-ci seront prises par suite des dégâts de plus en plus importants causés à la mer et à l'océan par la fréquentation permanente de très grandes unités navales.

En second lieu, le développement du commerce international et son extension générale, la construction d'unités navales de très grande dimension pour réduire les coûts, le transport par containers ouvrant une nouvelle aire pour les produits finis, renforceront dans l'avenir le rôle de la mer, vecteur de transports.

a.2. La mer productrice de biens

Certes dans l'histoire la fonction "garde-manger" de la mer n'a joué qu'un rôle très secondaire. Mais de plus en plus la mer a tendance à devenir le réservoir principal des activités humaines.

- Aujourd'hui déjà la pêche a pris un caractère industriel et concerne donc directement les entreprises alimentaires. Mais ce n'est encore qu'une très faible partie de ce que la mer est capable de fournir. Le traitement de la flore marine et son exploitation est appelé à un intense développement.

- La mer est un réservoir minier très riche. La raréfaction des ressources minières et pétrolières sur terre amène à considérer le développement de l'exploitation industrielle de la mer comme une nécessité qui fera tomber les obstacles politiques pourtant cruciaux dans ce domaine.

- La mer est enfin un réservoir d'eau important. La pollution de l'eau obligera à trouver dans la mer et son dessalement la source principalement d'eau douce nécessaire aux hommes. On sait également que le développement de l'énergie nucléaire et des centrales entraînera un usage intensif de l'eau utilisée comme refroidisseur et que ce sera probablement de l'eau de mer.

a.3. La mer, centre privilégié du tourisme

Enfin, pour toutes sortes de raisons, mer et tourisme sont intimement liés. La mer, c'est le retour vers un milieu naturel si vaste qu'on ne perçoit pas directement l'influence de l'industrialisation.

La mer est associée au dépaysement, au repos, au soleil, à la beauté, à la santé, aux sports, à l'évasion, à la liberté. Certes, cet aspect est peut-être susceptible de subir des modifications mais à priori la mer nous paraît appelée à jouer pendant encore longtemps ce rôle.

Ayant ainsi regardé quelle pourrait être l'évolution du rôle de la mer, il nous reste maintenant à examiner celui du littoral proprement dit.

b) Le littoral

L'évolution de la fonction de la mer conduit à définir les fonctions du littoral. Nous pouvons en retenir deux : le littoral, centre industriel de relai de la mer, et le littoral cadre touristique.

b.1. Le littoral, centre industriel de relai de la mer

Par **la place** qu'il occupe entre terre et mer, le littoral est appelé à profiter directement de l'utilisation et de l'exploitation de la mer. Nous considérons que le rôle croissant de cette dernière dans le développement économique et industriel des états crée les conditions qui feront des zones littorales des centres privilégiés appelés à se développer considérablement. Ces zones contiennent donc probablement des possibilités d'expansion d'importance incomparable.

A l'activité portuaire s'ajoutera, au niveau des transports, celle issue de la localisation des terminus des **pipe-lines** intermarins sur les côtes. Cette activité portuaire et de terminus conduit à faire du littoral et de l'immédiat arrière pays un **centre** de transformation des matières premières et de fabrication de produits finis.

Par conséquent, pour des raisons évidentes de coûts et de commodités, l'exploitation intensive des mers sur les plans alimentaires, miniers, et de l'eau permettra le regroupement sur les côtes d'une partie importante des activités industrielles et notamment des industries alimentaires, chimiques, lourdes, de dessalement de l'eau de mer, énergétique (centrales nucléaires etc.). D'où et déjà l'utilisation et l'exploitation de certaines matières premières importées ont conduit à situer sur le littoral de nombreuses activités industrielles : pétrole, raffineries, minerais de fer, Dunkerque. En quelque sorte nous considérons que le développement économique sera très largement dépendant des activités maritimes et que par conséquent le littoral est appelé à connaître un développement économique très important.

Cette constatation nous amène à mesurer les conséquences sociologiques d'un tel essor. L'accroissement de l'importance prise par la côte, suppose une émigration de population vers le littoral, c'est-à-dire la construction d'une infrastructure importante le développement des activités intellectuelles, Universités, centres de recherche etc...

b.2. Le littoral, cadre touristique

Nous l'avons noté précédemment, l'attraction qu'exerce de plus en plus la mer sur le public et qui amène le littoral à jouer un rôle déterminant dans les activités touristiques doit être attribuée à la volonté des individus de retrouver un cadre naturel, de se libérer librement des contraintes quotidiennes, de profiter du soleil, du repos, du farniente. Mais cette tendance n'est pas forcément appelée à se poursuivre. Pourquoi ? En fait, ce n'est pas tant la mer qui attire que ce qu'elle représente. La mer comme cadre touristique est un phénomène trop récent pour que l'on puisse affirmer que c'est un élément indispensable à la survie de l'homme. Nous pensons que celui-ci, soumis à la vie active, a besoin de se retrouver dans un climat, une atmosphère qui lui permette de se reposer et aussi de se montrer "à l'état naturel".

(une agence de voyage ne vendait-elle pas récemment ses produits en disant qu'elle offrait "une revanche du beau sur l'intelligent"). Or il se trouve qu'aujourd'hui la mer et le littoral représentent les aspirations du public des pays européens, mais il n'en a pas toujours été ainsi ; il est donc possible que l'homme n'associe pas dans l'avenir la notion de repos à celle de la mer.

Par ailleurs, nous noterons qu'il existe une certaine contradiction entre le fait de vouloir faire de la mer un cadre touristique et un cadre industriel. Historiquement les peuples ont toujours cherché le repos, le dépaysement et le soleil. Mais aujourd'hui, ils recherchent également la fuite d'un environnement industriel et urbain agressif. Dans ces conditions il est peu probable qu'ils recherchent comme lieu de repos et de dépaysement un espace devenu lui-même centre industriel.

Cependant, dans de nombreux cas, la mer correspond à l'image que se fait l'homme de son loisir. Il est donc probable que le respect de ces différentes vocations du littoral donnera lieu à une véritable division nationale et internationale des mers, qui ne pourra se faire qu'en fonction de deux critères : le critère climatologique et le critère économique.

b.3. Les critères de division internationale des mers

- En ce qui concerne le critère climatologique, la sélection se fera par la négative. Certains littoraux représentent l'aspiration vers laquelle tend le public, d'autres non. Par exemple les côtes de la Manche et de la Mer du Nord ne sont pas appelées à un très grand développement touristique car l'image qu'elles ont pu représenter est d'une tout autre nature que celle dans laquelle se reconnaît le public aujourd'hui. Car en fin de compte le critère climatologique, c'est souvent le soleil.

- En ce qui concerne le critère économique, nous pensons qu'il a un double aspect. Tout d'abord l'aspect historique et géographique. Un port par exemple ne se bâtit pas en un jour. Il dépend de conditions naturelles bien particulières. En France, la nature et l'histoire ont déjà permis d'opérer une sélection entre différents sites sur laquelle il sera difficile de revenir. Le développement s'appuiera donc sur ce qui existe.

Quant à l'aspect européen, il est particulièrement important. Le littoral français se trouve à la périphérie de l'Europe. La France appartient à cette communauté et fonde sur elle son devenir économique. Le critère de l'harmonisation de l'économie du littoral dans le cadre d'une expansion européenne est donc lié à l'existence des rapports entre la périphérie et le centre de l'Europe. Ainsi, se trouvent posés les problèmes de transports que nous allons maintenant étudier.

Section II - DE LA PERIPHERIE AU CENTRE LES TRANSPORTS

Une réflexion sur l'évolution des transports entre la périphérie, c'est-à-dire le littoral, et le centre de l'Europe doit être envisagée en respectant la dichotomie que nous avons dégagée précédemment. Le littoral jouant à la fois le rôle de centre industriel et de cadre touristique. De ce fait, apparaissent plusieurs problèmes distincts. D'une part, le développement de la côte comme centre industriel et les relations terrestres inter-côtières qui en résultent ; d'autre part, le développement de la côte comme ^{centre} industriel et comme cadre touristique et les relations terrestres, côtières concernant les personnes et les marchandises.

a) Les relations inter-côtières

Le développement de la mer comme centre industriel et zone d'habitation principale entraînera un développement considérable des relations inter-côtières ; en particulier l'expansion conduira à une migration sociologique vers la côte de nombreuses catégories de personnes.

La nature et la multiplicité des besoins conduit à penser que ces relations inter-côtières devront être très souples. Il ne s'agira pas seulement de relier deux ou plusieurs points limités entre eux mais plutôt de créer un véritable tissu de communications entre un nombre très important de sites industriels, touristiques ou d'habitation. Dans cette optique et compte-tenu de la nécessaire rapidité exigée pour ces transports, il semble que l'autoroute soit un moyen de transport privilégié. Le développement du littoral est donc lié à l'existence d'un réseau d'autoroutes ceinturant la France. Ce schéma d'ailleurs a déjà été envisagé mais son existence réelle en l'An 2000 conditionne le développement des activités économiques et industrielles du littoral.

b) Les relations côte - centre

Il est tout d'abord nécessaire d'insister sur la nécessité de développer des moyens de transport extrêmement rapides. Cette exigence touche non seulement le transport des personnes mais aussi celui des marchandises. On sait déjà que certaines entreprises ont posé à la S.N.C.F. des conditions telles que celle-ci est amenée à reconsidérer sa politique. La Société ESSO par exemple a exigé et obtenu des trains complets de 4.500 tonnes, roulant à 100 kms/heure pour continuer à utiliser ses services.

Sur le plan des personnes, le développement des voyages d'affaires rapides, c'est-à-dire finalement le succès d'une politique de décentralisation, la décongestion urbaine de Paris, de son agglomération exige la mise en place de transports d'une très grande rapidité, c'est-à-dire qui permettent l'aller et retour dans la journée. Cette dernière exigence conduit à une diversification entre les relations côte-centre destinées aux marchandises et celles destinées aux personnes.

Le transport des marchandises, lui, se fera par voie ferrée, le réseau existant aujourd'hui sera pleinement utilisé et même étendu. Il sera essentiellement consacré au transport des marchandises.

Le transport des personnes doit répondre à l'exigence fondamentale de la rapidité. En effet, les déplacements rapides seront rendus nécessaires entre le centre (c'est-à-dire finalement les grandes métropoles françaises et étrangères) et les côtes pour trois raisons essentielles :

- le développement de zones d'habitation principales en bordure des côtes,
- la décentralisation des relations d'affaires
- la "démocratisation" des loisirs de fin de semaine

Pour ces trois raisons, nous pensons que l'on construira des moyens de transport tels que l'aérotrain, aptes à circuler à une vitesse comprise entre 350 et 450 km/h. De telles installations mettraient Rouen à 30 minutes de Paris, Le Havre à 45 minutes, Caen à 45 minutes, Nantes à 1 h. 30, Bordeaux à deux heures, Lyon à 1 h. 35 et Marseille à trois heures.

De telles solutions ne sont pas du domaine de l'hypothèse pour l'année 2000 mais représentent une certitude si l'on est convaincu du développement du littoral. De plus, dans le cadre européen et en tenant compte en particulier de l'Allemagne, nous pensons que ce réseau sera rattaché aux plus grandes métropoles d'Outre-Rhin. Il devrait s'en suivre que l'aviation intérieure devrait perdre de son importance même pour les voyages d'affaires. Notre vision des transports est résumée par la carte ci-jointe. (Carte n° 1).

Il est nécessaire de faire une dernière remarque. On entend souvent dire que le problème des transports rapides est conditionné par celui des terminus, en particulier dans l'hypothèse d'un peuplement du littoral on objecte souvent qu'il ne suffit pas d'installer un transport extrêmement rapide entre deux points si le gain de temps obtenu est perdu aux deux extrémités. Nous pensons que le développement des autoroutes côtières et des routes résoudra en partie le problème et que de toute façon une régulation devra être trouvée pour éviter l'encombrement des voitures devenu insoutenable.

En particulier, nous pensons, comme nous l'avons déjà écrit dans un article commun avec Yona FRIEDMAN (1) qu'il est indispensable d'en venir à un système de régulation de la propriété de la voiture automobile et par conséquent de créer une organisation apte à promouvoir "la voiture collective".

Section III - PROFIL DU LITTORAL EN L'AN 2000

En fonction de tout ce qui a été dit précédemment, nous pensons être en mesure maintenant de présenter le profil de ce que sera le littoral français en l'An 2000...

Il comprendra essentiellement trois zones : des zones d'intense activité industrielle, des zones d'habitation principale, des centres de tourisme.

a) des zones d'intense activité industrielle

Nous considérons, comme nous l'avons déjà dit précédemment, qu'elles s'établiront dans des zones portuaires déjà existantes et déjà industrialisées d'une part, et dans des régions peu exploitables par le tourisme de masse d'autre part. Nous pensons plus précisément à toute une zone qui irait de Boulogne à la presqu'île du Cotentin, à la région nantaise, à la région bordelaise, à la pointe de la Bretagne et sur la côte méditerranéenne aux régions phoséennes et sétoises.

b) des zones d'habitation principale

Nous appelons ainsi des lieux, régions ou sites dans lesquels résideraient en permanence des cadres, et quelques fois des employés et des ouvriers.

(1) C. GOUX - Y. FRIEDMAN - Pour une théorie du stockage réglage (cahier du Centre de Recherche Sciences et Vie 1971)

Ces régions sont choisies en fonction de plusieurs éléments : le temps de transport, la beauté du site et la préférence des individus. Les familles résideraient principalement dans ces endroits relativement éloignés des centres d'activité et auraient de plus à leur disposition, dans ces centres, une résidence plus modeste (nouvelle résidence secondaire). Ainsi nous pensons que le littoral jouera un grand rôle et que ces zones seront également utilisées pour l'habitat des employés et des ouvriers des centres industriels côtiers proches. Sur le plan géographique, nous avons pensé :

1/ Dans la région normande, à une zone qui couvrirait un espace délimité par Dieppe au nord, par Vernon et Mantes à l'Est et au sud par la presqu'île du Cotentin.

2/ A l'ensemble des côtes de Bretagne, du nord de la presqu'île du Cotentin à la région nantaise

3/ A l'ensemble de l'arrière pays méditerranéen et des Landes.

Ces zones d'habitation principale seront donc réservées pour la plupart à des classes aisées, pour lesquelles la mer, c'est surtout le soleil et le dépaysement plus que la mer elle-même.

c) des centres de tourisme

Nous pensons que le désir de voir se développer un tourisme non plus annuel mais permanent, la réduction du temps de travail, seront des facteurs décisifs pour l'installation de centres de vacances (villages, hôtels,) dans un certain nombre de sites qui deviendraient presque exclusivement réservés au tourisme. On peut penser que dans les entreprises des voyages hebdomadaires seront organisés pour aller passer les week-ends, huit jours ou plus dans un de ces centres.

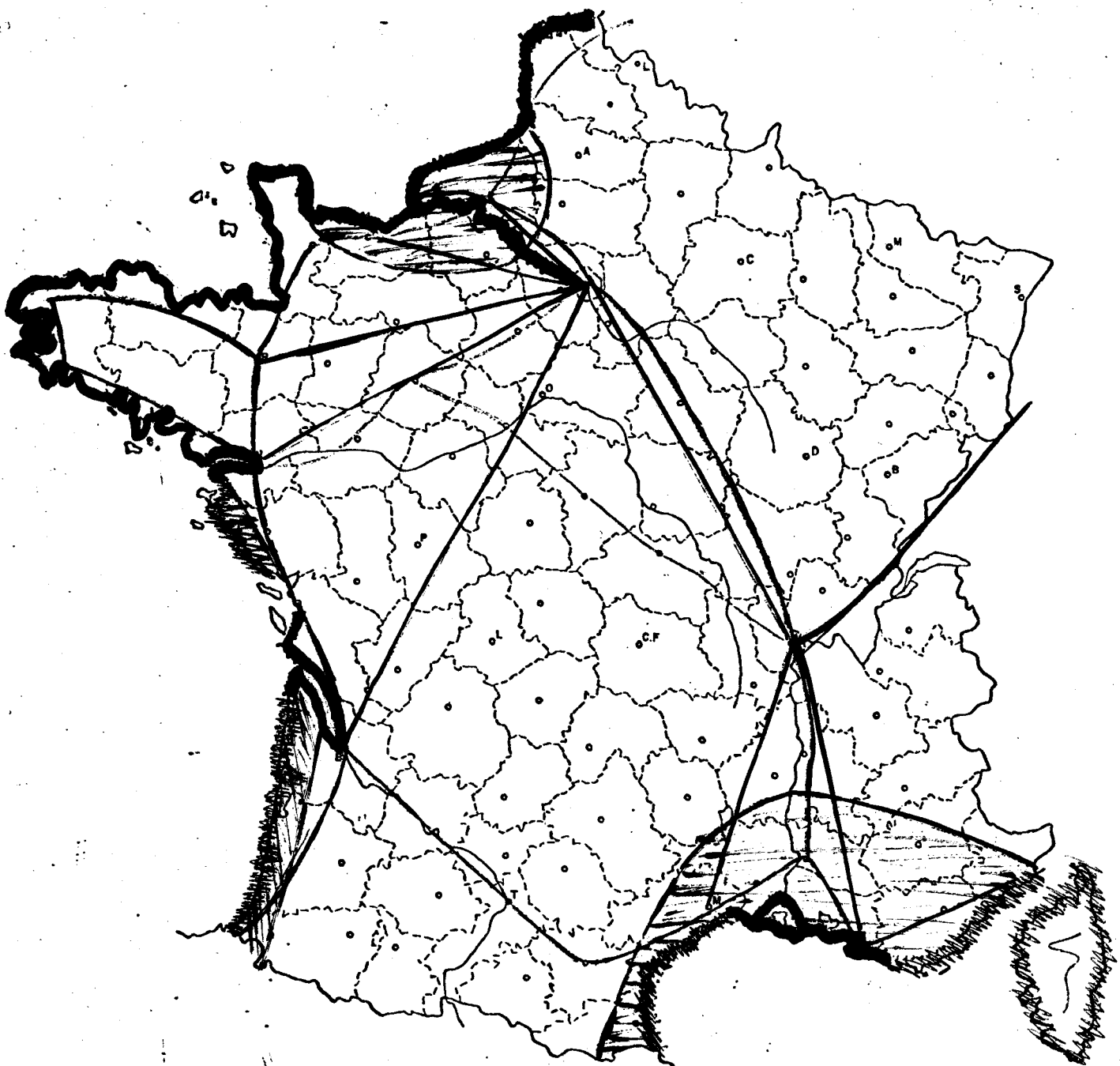
En regardant d'ailleurs ce qui a été fait dans certains pays (Tunisie, Maroc, Floride etc...) on peut se faire une idée de ce que seront ces centres gigantesques où les gens viendront profiter du soleil et en hiver, du repos.

Bien entendu, les côtes françaises sont légèrement défavorisées sur le plan climatique et nous pensons que l'Espagne et l'Afrique du Nord sont plus appelées à tenir ce rôle. Cependant, comme nous l'avons montré, le soleil n'est pas le seul élément influent. La pratique du sport, d'autres loisirs sont **aussi** déterminants.

Dans cet esprit il est probable que la Vendée, les Landes, le Languedoc-Roussillon, la Corse et dans une moindre mesure la Côte d'Azur sont appelés à connaître un **tel** développement. Au total, une vingtaine de centres se partageront le soin de fournir à une population agressée par la civilisation industrielle et urbaine un peu de dépaysement et de vie en plein air et ceci, pendant presque toute l'année.






* *
*

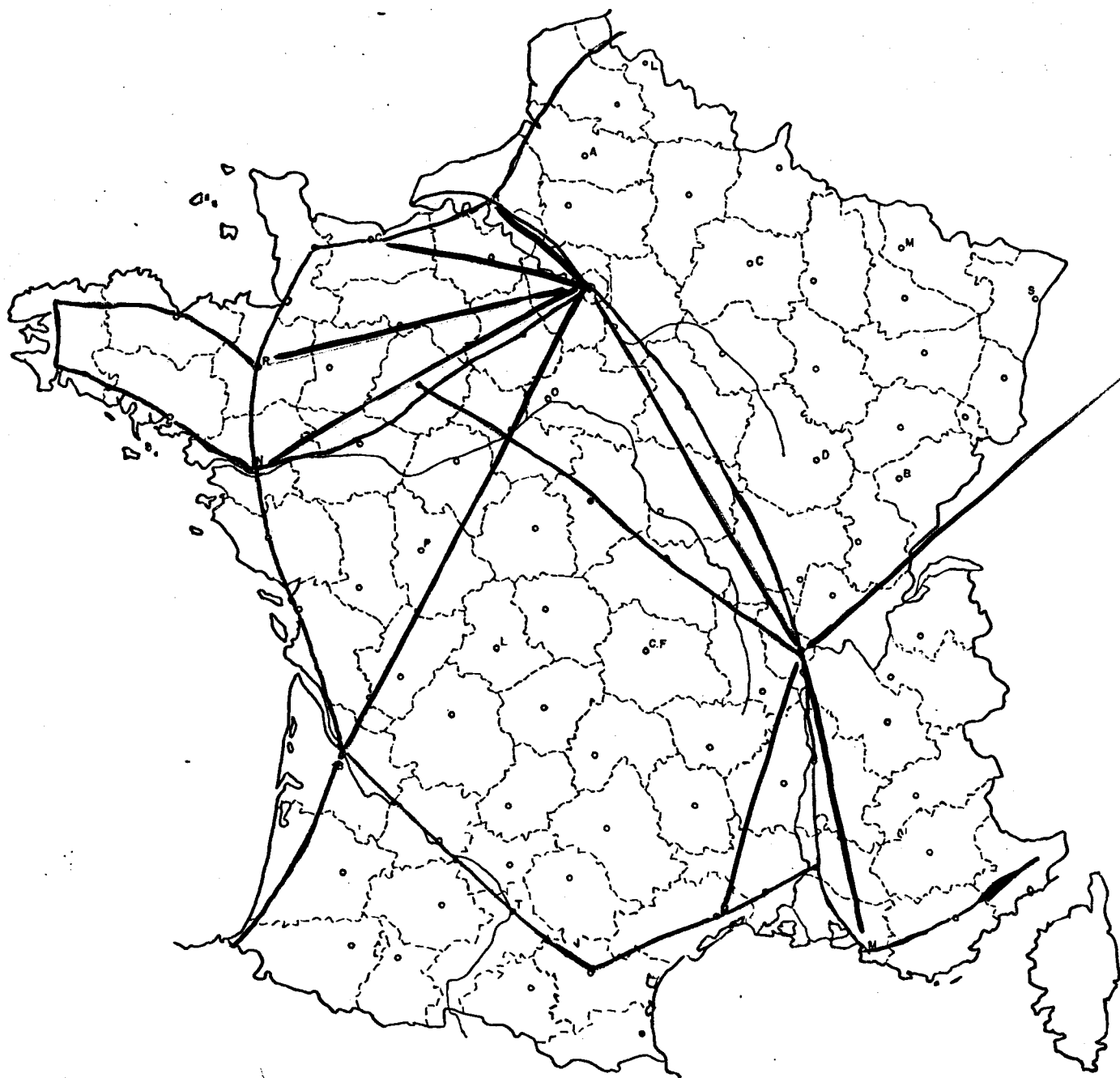
Cette vision générale du littoral est résumée par la carte numéro 2 ci-jointe. Elle ne concerne pas la seule population française. Les installations touristiques, les zones d'habitation principales seront aussi utilisées par nos partenaires européens. Mais nous pensons cependant, comme le confirme déjà le profil touristique de l'Europe, que la France est **handicapée** par rapport à l'Espagne et surtout à l'Afrique du Nord par suite des conditions météorologiques.



0 100 200 km


DATAR

-  Zone d'habitation principale
-  Zone touristique
-  Zone Industrielle
-  Routes littorales
-  Routes



0 100 200 km

DATAR -

 Archaisme littoral

 Archaïsme

817

1/1

ESSAI PROSPECTIF SUR L'AVENIR DU

LITTORAL FRANCAIS

Philippe SAINT MARC

L'aménagement du littoral français a été jusqu'ici un problème communal, parfois régional - pour les côtes de l'Aquitaine et du Languedoc - , jamais national ou européen.

Jamais une vue d'ensemble de l'avenir du littoral français n'a présidé jusqu'ici à la conception des opérations de développement locales ou régionales.

D'où l'absence d'une politique globale et l'occupation anarchique et destructrice d'un espace de plus en plus précieux et de plus en plus rare.

Laissée libre d'agir à sa guise, toute commune à façade maritime est fortement tentée d'utiliser ce bien commun qu'est le littoral pour ses seuls intérêts particuliers, pour régler ses seuls problèmes locaux : enrichir ses propriétaires, ses entrepreneurs et ses commerçants par une urbanisation et une industrialisation maxima, créer le maximum d'emplois pour les habitants de la commune.

A l'échelle de la région, mêmes réactions bien qu'à un niveau plus élevé. Le développement du secteur côtier est trop souvent organisé dans une perspective purement régionale, comme un exutoire aux insatisfactions de la région, une panacée contre le chômage dû à la sous-industrialisation de l'arrière-pays et contre l'émigration provoquée par le sous-équipement de son espace rural.

Le visage actuel du littoral français est aujourd'hui la somme désordonnée d'opérations communales et régionales - même si certaines d'entre elles sont réalisées à l'initiative de l'Etat - conçues sans liens les unes avec les autres et sans une vue générale de leurs conséquences à l'échelon national si elles étaient étendues à toutes côtes.

Le littoral va devenir dans les 20 prochaines années l'espace le plus demandé et le plus rare. On peut réduire les tensions foncières autour de Paris, en développant des villes de province ou en créant des villes nouvelles. On ne peut envisager, même en recourant aux endigages et aux îles artificielles d'agrandir très sensiblement la façade maritime de la France.

Il y aura dans l'avenir une compétition acharnée pour l'accès à ce bien rare et vital qu'est la mer. Besoins psycho-physiques intenses, besoins économiques pressants conduiront l'Europe de demain à une massive course à la mer.

Or toutes ces richesses innombrables dont nos côtes sont porteuses sont actuellement gaspillées par une politique du coup par coup, du laissez-faire et du profit immédiat. Continuer sur la lancée actuelle c'est dans les 20 prochaines années dilapider irrémédiablement ce qui n'a pas été jusqu'ici gâché.

Dans ces conditions, il faut donc imaginer une politique du littoral cherchant à satisfaire en priorité les besoins primordiaux, c'est à dire les besoins psycho-physiques plus que les besoins économiques, les besoins de la collectivité humaine plus que ceux de quelques privilégiés, les besoins nationaux plus que les besoins régionaux ou locaux .

L'instrument de cette nouvelle politique serait un plan national d'aménagement des côtes françaises concernant la totalité du littoral, dressé dans une perspective à trente ans, pour la durée d'une génération. Il contiendrait des directives générales et de grandes orientations territoriales qui s'imposeraient aux documents opérationnels d'urbanisme : schémas d'aménagement régionaux et plans communaux ou intercommunaux d'occupation des sols. Dans le monde moderne, le territoire côtier n'est plus seulement le prolongement maritime d'un ensemble physique ou économique régional, il est et va devenir de plus en plus un espace autonome à vocation spécifique, quelque soit le secteur géographique.

L'approche fonctionnelle de l'espace côtier va l'emporter de plus en plus sur l'analyse de ses particularités locales.

Encore faut-il aussi tenir compte de l'urgence. L'occupation du littoral se réalise à une telle vitesse qu'à défaut d'une intervention très rapide du gouvernement, toute étude sur l'aménagement à long terme du littoral n'aurait plus de sens, car il aurait déjà été réalisé entièrement par les intérêts privés ou locaux. Ainsi, alors que les collectivités locales de Bretagne ont manifesté fermement leur désir de maintenir le tiers au moins de leurs rivages à l'état sauvage, les études actuellement en cours montrent qu'il faudrait, pour y parvenir, interdire toute urbanisation sur la totalité des zones où le milieu naturel est encore préservé.

* *
*

I - PROSPECTIVE DES BESOINS DE LA SOCIÉTÉ EUROPÉENNE

L'espace littoral français se compose de deux séries de bandes côtières, la seconde étant incluse dans la première. La première s'étend sur 5 000 kilomètres de long et sur une largeur de 3 kilomètres de part et d'autre de la ligne du rivage (soit au total 6 kilomètres, dont moitié d'eau et moitié de terre) : c'est à dire 15 000 km² de terre et 15 000 km² de mer.

Cet espace présente sur tout le territoire français une unité profonde : c'est la zone où les habitants, permanents ou saisonniers vivent en symbiose permanente avec la mer et où le paysage, dans son écologie comme dans son esthétique est profondément marqué par l'influence maritime.

3 kilomètres : c'est la profondeur moyenne de beaucoup de stations touristiques françaises, la distance facilement accessible pour les piétons, la structure écologique constituée, en Aquitaine par exemple, par la plage, les dunes, la forêt de protection puis la forêt de production ; c'est aussi la distance de beaucoup de collines qui forment l'architecture de certains sites littoraux. En mer, c'est la zone fréquentée par les touristes pour beaucoup de bateaux de plaisance et pour les baigneurs, celle où se fait sentir fortement les pollutions dues à l'urbanisation et à l'industrialisation littorales ; c'est aussi la perspective de l'horizon.

Mais à l'intérieur de cette bande de territoire, une bande plus restreinte joue un rôle encore beaucoup plus essentiel : c'est la bande littorale d'une centaine de mètres de large de part et d'autre de la ligne du rivage : soit au total 200 mètres de large dont moitié de terre et moitié de mer.

Du côté de la terre, c'est ce mince ruban qui commande l'accès à la mer, qui par l'intensité des échanges biologiques réalisés est une extraordinaire source de vie organique, qui connaît en été une fréquentation plus dense que celle des plus grandes villes.

Du côté de la mer, c'est par excellence la zone des bains et des jeux, c'est aussi le lieu des échanges écologiques avec la terre : alluvions terrestres ou maritimes, assaut contre les falaises ou les dunes, vasières, marais. C'est également pour l'industrie littorale ou pour le port le débouché vers le large et vers les innombrables échanges commerciaux.

15 000 km² de terre pour la première bande, 500 km² de terre pour la seconde, tel est pour toute la France le "champ clos" sur lequel vont de plus en plus se déchaîner les intérêts contradictoires.

Admettons que dans 20 ans la France compte 60 millions d'habitants, que les $\frac{3}{4}$ prennent des vacances (proportion déjà atteinte actuellement dans la région parisienne) et que parmi ces partants, les $\frac{2}{3}$ passent leurs vacances sur les bords de mer, 30 millions de touristes fréquenteraient alors cet espace littoral français pendant les vacances d'été.

Sur les 15 000 km² de la première bande, la densité d'occupation à organiser serait de 2 000 habitants au km² : 5 fois celle du département du Rhône ou du département du Nord, 7 fois celle du département des Bouches du Rhône, 12 fois celle du département des Alpes Maritimes. Chacun des résidents dans cette zone littorale n'aurait que 500 m² : c'est à dire deux fois moins que chaque habitant de la région parisienne maintenant (1 300 m²).

Imaginons même que tous les touristes se concentrent, comme ils le désirent sur la seconde bande littorale - celle d'une largeur de 100 mètres à partir du rivage, l'entassement deviendrait alors asiatique : 60 000 habitants au km², c'est à dire sur la totalité du littoral français une densité d'occupation double de celle de Paris (25 000 habitants au km²).

Ainsi, c'est sous le signe d'un extrême entassement que doit être envisagé l'avenir du littoral français.

Sans doute, peut-on envisager une pression touristique moins forte par un étalement des vacances sur deux ou trois mois. Mais même en divisant par deux la capacité d'accueil à prévoir sur les côtes françaises, la densité d'habitation serait encore de 1 000 habitants au km² et donc encore supérieure d' $\frac{1}{3}$ à la densité actuelle de la région parisienne (1 000 m² sur le littoral par résident et 1 300 m² par personne en région parisienne).

Sans doute aussi peut-on imaginer que les départs seront moins élevés que prévu, ou que les touristes iront plus volontiers à la campagne ou à la montagne. Mais, même si les chiffres d'occupation du littoral prévus pour 1992 ne sont pas atteints à cette date, ils le seront quelques années plus tard, à mesure que se sera développée l'universelle et constante tendance à l'accroissement du nombre des départs en vacances et à l'allongement de leur durée. Que cet entassement humain soit réalisé dans 20 ans ou dans 30 ans seulement change peu en fait les décisions à prendre pour l'aménagement à long terme du littoral.

Bien plus, à l'inverse, on peut aussi trouver trop modéré l'estimation de la fréquentation du littoral dans 20 ans. Cette densité d'occupation est exclusivement calculée à partir des activités touristiques ; elle ne tient pas compte du mouvement d'urbanisation du littoral lié à l'industrialisation et de la consommation d'espace par les usines, les entrepôts et les ports. Elle est également une appréciation optimiste de l'évolution actuelle : elle suppose que pourra être renversée la tendance des promoteurs immobiliers à construire des villes et des immeubles "en front de mer" et que l'urbanisation ne se concentrerait pas exclusivement sur le bord de mer mais se répartirait aussi sur l'immédiat arrière-pays. Ceci doit donc conduire à examiner les besoins actuels et surtout les besoins futurs de l'Europe à la lumière de cette extrême pénurie de l'espace sur le littoral français.

Besoins psycho-physiques et besoins économiques s'affrontent et s'affronteront de plus en plus durement. A qui donner la priorité sur cet espace rare, aux hommes ou aux machines ?

Dans une société européenne qui s'urbanise de plus en plus et où le cadre de vie urbain devient de plus en plus anti-naturel et oppressant par la montée des pollutions, le gigantisme et la disparition des espaces verts, c'est la rencontre avec la mer qui constitue le contact essentiel de l'homme moderne avec la nature sauvage, le contrepoison des "villes prolétaires".

Rencontre accessible à tous, aux jeunes et aux vieux, aux forts et aux faibles, alors que la montagne - surtout en haute altitude - est réservée à ceux seulement qui sont en bonne condition physique. De plus, avec la poussée d'urbanisation touristique, la montagne se peuple. Chalets, refuges, hôtels, téléphériques, remonte-pentes parsèment les montagnes, en dehors des sommets élevés. La campagne, plus encore que la montagne, s'urbanise, massivement et laidement. Elle se "banlieusardise" à un rythme accéléré et 5 millions de logements - en résidences principales et secondaires - y seront construits dans les trente prochaines années ; les vastes étendues de nature sauvage s'y réduiront donc de plus en plus.

Ainsi, par rapport à la montagne et à la campagne, la mer a une importance exceptionnelle et unique sous l'angle des besoins psycho-physiques de l'humanité industrialisée et urbanisée à l'excès en Occident. Dans un monde cloisonné - et de plus en plus cloisonné - et parcellaire (par la division du travail, par la dislocation du paysage urbain due aux "tours"), la mer restitue la sensation d'infini horizon illimité, rythme éternel des flots, surface physique immense vide de toute présence humaine permanente. Dans une vie confinée, emprisonnée par un cadre artificiel, elle fait pénétrer le souffle du grand large, pour le corps comme pour l'esprit. L'ouverture sur la mer est l'un des poumons par lequel respire le monde urbain moderne.

A cette soif de nature s'ajoute l'importance croissante prise par les sports liés à la mer et aux plages : navigation de plaisance - le nombre des bateaux de plaisance est passé de 20 000 en 1950 à 220 000 en 1970 et nous sommes encore très loin des chiffres américains - natation, plongée sous-marine, athlétisme, volley-ball, basket-ball. Les bords de mer sont la plus grande "base de plein air" de France et la plus fréquentée.

Mais le contact avec l'élan vital des océans répond aussi à des nécessités biologiques fondamentales : on découvre à peine l'extraordinaire richesse stimulante du climat marin, du mouvement des vagues, des algues, de la composition physico-chimique des eaux de mer. Pour des organismes de plus en plus fatigués par les tensions de la vie urbaine sans cesse aggravées - difficultés de circulation, bruit, entassement, pollution... - la rencontre avec la mer est une source unique de régénération, de renouvellement psychique et physique.

La mer fait renaître.

Intellectuellement, la mer est également indispensable à l'équilibre de l'esprit et au développement de sa force créatrice : elle n'est pas seulement source de vie sauvage dans un monde qui étouffe de l'artificialisation, elle est aussi liberté dans une société qui dépersonnalise, uniformise l'individu et entrave l'initiative non réglementaire. Elle affranchit - ou tout au moins elle ouvre la possibilité de s'affranchir - du moule collectif.

"Homme libre, toujours tu chériras la mer.

La mer est ton miroir ; tu contemples ton âme

Dans le déroulement infini de sa lame"...

écrivait déjà Baudelaire.

Quelle n'a pas été l'influence de la mer sur l'oeuvre de Chateaubriand, de Victor Hugo à Jersey et à Guernesey, de Lamartine à Naples, de Valéry contemplant à Sète le "cimetière marin".

Ces paysages maritimes associant la mer et ses rivages sont aussi pour les peintres une source d'inspiration essentielle : de la côte normande qui donna tant d'oeuvres maîtresses de Marquet, Dufy, Monet et Boudin jusqu'à la côte méditerranéenne qui nous a valu tant de tableaux de Renoir ou de Matisse.

L'accès à la mer est actuellement et sera de plus en plus "le bien gratuit" le plus précieux et le plus recherché. Le plus convoité aussi par les intérêts économiques dominants.

Tout d'abord, l'industrie - et surtout l'industrie lourde comme la sidérurgie, les raffineries, les usines pétrochimiques - tend de plus en plus à s'implanter sur le littoral maritime.

Ce mouvement est particulièrement puissant en France et va s'accroître encore, à mesure que les déterminations géologiques pèsent moins lourd sur les activités énergétiques et sidérurgiques dans notre pays. C'est en effet la présence de mines de charbon importantes dans le Nord et le Pas de Calais et en Lorraine, associées dans cette dernière région à d'abondantes mines de fer qui avait déterminé la création d'une très puissante activité extractive et transformatrice sur les lieux de ces matières premières.

Mais jugé trop cher par rapport au charbon importé et au fuel, le charbon du Nord et de Lorraine est en régression, tandis que la "minette" lorraine à faible teneur en fer et aux réserves assez limitées soutient de plus en plus mal la concurrence des minerais de Mauritanie ou du Canada à riche teneur.

Ce mouvement est destiné à s'accroître encore, à mesure que la concurrence internationale incitera toutes les nations à implanter leurs puissantes entreprises là où elles peuvent s'approvisionner au coût le plus bas et exporter le plus facilement : c'est à dire à proximité d'un grand port. D'où après la création d'un complexe sidérurgique sur la Méditerranée à Tarente, en mer du Nord à Ijmuiden (Pays-Bas), l'implantation de la zone sidérurgique de Dunkerque et celle de Fos.

S'y ajoutent tous les projets à base de pétrochimie et de chimie - notamment au Verdon dans l'estuaire de la Gironde en bordure de l'Atlantique - et toutes les industries transformatrices des métaux qui seront attirées par l'existence de centres sidérurgiques très modernes.

Comme s'y trouvent déjà - par nécessité physique - les chantiers navals, les industries de pêche et certaines usines de traitement des produits alimentaires importés - par exemple les minoteries et des huileries - et comme risquent de venir s'implanter de nombreuses industries de biens de consommation - attirées par le vaste marché constitué par ce rassemblement énorme de population -, le littoral français sera, si l'on n'y prend pas garde, transformé sur une très grande étendue en une grosse banlieue industrielle.

Les forces économiques poussent aussi à l'invasion du littoral par la voiture : multiplication des routes et des autoroutes littorales qui tronçonnent le paysage côtier, interposent entre la mer et l'arrière pays une ceinture de béton et un flot ininterrompu de carcasses d'acier, parkings qui bitument ou bétonnent dunes et plages et profilent sur l'horizon un entassement de voitures ; le bruit et la pollution atmosphérique et le danger routier introduits jusque dans les oasis de nature sauvage.

Enfin, la pression économique s'exerce au niveau de l'habitat. Il faut loger les résidents permanents et les touristes saisonniers. Mais dans l'emploi du béton sur le littoral, deux politiques sont concevables. Satisfaire, comme actuellement, les désirs d'une minorité privilégiée en lui "vendant" la mer en exclusivité sous la forme d'une "marina" ou d'une "villa les pieds dans l'eau" : ce qui aboutit à privatiser le rivage et l'eau adjacente. Ou bien donner la priorité aux besoins collectifs vitaux et reporter le béton à une distance suffisante de la mer pour que tous puissent y avoir accès et en jouir librement et gratuitement et totalement.

Dans une perspective humaniste, on est ainsi conduit dans l'aménagement du littoral à donner aux hommes la priorité sur les machines (usines et voitures) et sur le béton (immeubles et routes).

C'est à dire à remettre en cause toute l'évolution actuelle de l'occupation du littoral qui aboutit à l'appropriation privée de tout le littoral et à la dégradation irrémédiable de la côte et de la mer riveraine, au point de déclencher sur l'ensemble des côtes françaises avant 20 ans une catastrophe politique et sociale autant qu'écologique.

II - VERS LA DILAPIDATION DE L'ESPACE LITTORAL

Dans les vingt prochaines années, le mur de béton qui déjà ceinture une grande partie de la Côte d'Azur et certains points de la Côte Atlantique comme le Bassin d'Arcachon aura été mis en place sur la totalité des rivages français.

En effet, il n'y a pas de domaine public maritime là où la côte est verticale : il se définit en effet comme la portion de sol recouverte par la plus forte marée. Cette portion peut être assez étendue en largeur lorsque la côte est horizontale ou en pente faible. Au contraire, si la pente est très forte - et surtout lorsqu'elle tombe à pic dans la mer - la marée montante ne recouvre à son maximum que quelques mètres en hauteur sur la falaise, la dune ou le rocher. Ainsi, sur une grande partie des rivages - falaises normandes, rochers bretons, calanques provençales - la propriété privée a légalement le droit de s'implanter jusqu'à la limite de la mer, d'en annexer la vue et la jouissance.

Mais, ce qui est plus grave encore, le domaine public maritime lui-même est vendu depuis quelques années par le Ministère de l'Équipement aux promoteurs immobiliers pour y réaliser des "marinas" ; ensembles intégrés unissant un port de plaisance et un lotissement de luxe, mais dans lequel le port n'est bien souvent que l'accessoire ou même seulement le prétexte d'une fructueuse opération immobilière.

Sous le titre de "concessions d'endigage", ces décisions administratives violent un principe solennel de notre droit public affirmé par l'empereur romain Justinien et réaffirmé par Louis XIV dans l'Ordonnance de 1681 : le domaine public maritime est ouvert à tous et inaliénable.

Ainsi à Port-Grimaud, 800 mètres de façade maritime dans le golfe de Saint-Tropez ont été réservés à une cité lacustre. A Villeneuve Loubet, au bord même de la plage, une muraille d'immeubles s'est édifiée sur 1 kilomètre de long et avec une hauteur qui atteint jusqu'à 72 mètres ; ce qui prive de toute vue et de tout accès à la mer ceux qui habitent ou circulent derrière.

Or ce phénomène d'accaparement du domaine public prend une immense ampleur. Un grand nombre de projets sont présentés par les promoteurs immobiliers depuis Golfe Juan jusqu'à la Forest-Fouesnant. Si l'Administration ne rompt pas avec la politique suivie à l'égard du domaine public maritime, dans 20 ans il aura été accaparé par des particuliers ; le bien de tous sera devenu la propriété privée d'une petite minorité privilégiée.

S'y ajoute la pression très forte pour l'appropriation des plages par le jeu des concessions à des clubs ou à des groupements privés.

A long terme, la continuation du mouvement d'occupation du rivage entraînera une explosion sociale : une part de plus en plus étendue du rivage sera réservée à une toute petite minorité tandis qu'une masse de touristes de plus en plus nombreuse s'entassera sans cesse plus sur les rares espaces laissés libres face à la mer. Sur la plus grande partie du territoire, il sera en fait interdit à la fin du siècle de voir la mer, d'y avoir accès, de s'y baigner.

Curieuse - et dangereuse - conception de la civilisation des loisirs.

Parallèlement s'accroît sans cesse une double pollution : esthétique et biologique.

L'absence de plans d'urbanisme sur certains secteurs maritimes, la multiplicité des dérogations devenues coutumières sous l'énorme pression d'intérêts immobiliers puissants aboutissent à la défiguration rapide de l'ensemble des côtes françaises : rupture des perspectives sur la mer comme sur l'arrière pays par la construction des "tours", écrasement des sites sauvages sous le béton ou sous le bitume, disparition des ceintures vertes autour des agglomérations littorales qui s'étirent en une interminable banlieue, inadaptation de l'urbanisme et de l'architecture au style local d'habitat et au paysage et destruction de l'harmonie urbaine régionale par la banalisation des tours et le disparate des villas. Livré par la faiblesse de l'Administration à l'anarchie du laissez-faire, le littoral jadis source d'inspirations artistiques remarquables, merveilleux musée naturel par sa diversité et son étendue, toujours renouvelé par les saisons et par le climat, par le soleil et par le vent sera devenu avant la fin de ce siècle un immense dépotoir.

Le mal n'est d'ailleurs pas seulement français.

Le tiers de la côte anglaise est déjà dégradé ; et ce qui en reste est consommé par l'urbanisation à la cadence de 6 milles par an, c'est à dire 10 kilomètres représentant 0,3 % de l'espace resté libre (Conrad Rawnsley "The preservation of the coast" London 1965). La côte du Kent qui, en 1958 était construite à 29 % l'était à 50 % en 1966 selon J.F.W. Rathborne ("Britain's vanishing coastline" London 1966).

De même sur les rivages italiens ; même le golfe de Naples et la péninsule de Sorrente disparaissent derrière une barrière linéaire continue. La Riviera italienne, entre la frontière française et Gênes n'offre plus sur 70 kilomètres de littoral que 700 mètres de plage libre et ouverte à tous.

C'est sans doute au Japon que la situation est la plus dramatique. Elle préfigure l'avenir de la France, si les partisans de l'expansion économique sauvage l'emportent sur les défenseurs de la Nature. L'industrialisation sur la mer a tué tout à la fois le rivage et la mer. La baie de Tokyo a été comblée pour y implanter des usines ; il faut maintenant plus d'une heure de train aux habitants de Tokyo pour voir la mer.

A Osaka, il y avait un grand parc naturel en bord de mer. Celle-ci a été remblayée en face du parc pour y construire un grand complexe pour l'acier et un autre pour le pétrole ; la plage a disparu, mais on a creusé une piscine dans le parc où l'on se baigne en regardant les cheminées des usines. La plage la plus proche d'Osaka est à 3/4 d'heure par le train et elle n'a que 600 mètres de long pour accueillir 100 000 personnes ; elle deviendra d'ailleurs inutilisable, car l'eau y est de plus en plus polluée. (Fugio Adachi "le problème des zones côtières au Japon" dans la revue "Aménagement et Nature" 1966 - N° 4).

Le problème de la pollution des eaux côtières sera d'ailleurs dans l'avenir d'une extrême gravité. Ces eaux subissent en effet une triple pollution : pollution terrestre littorale provenant des rejets urbains et industriels, pollution d'origine fluviatile drainant toute l'évacuation dans les rivières et les fleuves des déchets urbains et industriels produits à l'intérieur de la France, pollution maritime provenant des fuites de pétrole en mer ou des résidus déversés par les installations "off shore".

Sur une zone maritime toute imprégnée de présence humaine - baigneurs, pêcheurs, navigateurs de plaisance - cette forte concentration de pollution est déjà préoccupante et le sera de plus en plus.

Actuellement, la pollution a déjà atteint dans certains pays, des niveaux inquiétants dans les eaux côtières.

A Minnamata, au Japon, les rejets de mercure ont provoqué l'empoisonnement de nombreux pêcheurs victimes de la consommation de poisson contaminé. Dans la baie de Tokyo, la culture des algues et la pêche ont considérablement diminué par la raréfaction de la vie aquatique.

A Arcachon, on interdit la consommation des huîtres récoltées dans certains points du Bassin. Sur une des plages d'Hyères, en Méditerranée, toute baignade est interdite pendant l'été 1972. Dans la baie de San Francisco, devenue un cloaque alimenté par 80 bouches d'égouts, la pêche des mollusques est interdite sur presque tout le rivage.

L'empoisonnement par la pêche riveraine et surtout par le ramassage des coquillages - en particulier les moules et les huîtres - est maintenant une menace très grave. En effet, le passage des produits toxiques à travers la chaîne alimentaire - phytoplancton, zooplancton, petits poissons, poissons carnassiers ou mollusques ou crustacés - augmente considérablement la teneur toxique par une multiplication de la concentration ; une huître peut ainsi contenir une concentration de mercure cent mille fois plus forte que l'eau ambiante.

De plus, la présence innombrable de germes pathogènes nocifs dans les eaux d'égouts qui baignent nos côtes provoque hépatites virales poliomyélites, conjonctivites, otites, dermatoses.

La mer qui était la plus grande source de vie sur la planète est en train de devenir dangereuse pour l'homme. Curieux progrès que d'être obligés dans l'avenir de renoncer à la mer pour se réfugier dans des piscines aseptisées par le chlore, l'ozonation ou la javellisation.

Ce n'est pas une crainte imaginaire ; c'est seulement l'extrapolation de la courbe croissante des pollutions de la mer riveraine. En effet, les trois causes de la pollution maritime côtière vont prendre sans cesse plus d'importance, à moins d'un changement fondamental de la politique du développement.

La pollution due aux villes et aux usines littorales va s'aggraver, à mesure que les bords de mer vont s'urbaniser et s'industrialiser. Les opérations d'urbanisation massive - comme l'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon - et d'industrialisation massive comme le complexe sidérurgique et pétrochimique de Fos-Marseille, sont à cet égard particulièrement préoccupantes.

La pollution d'origine fluviale va, elle aussi, s'accélérer, à mesure que la France de l'intérieur accroîtra la masse des déchets résultant de l'expansion de la population et de sa consommation et déversera un flot croissant de résidus non traités dans les fleuves qui les emporteront à la mer.

La pollution venant de la mer va très vraisemblablement s'aggraver partout où des exploitations off-shore ajouteront leurs déchets au dégazage des pétroliers. Les fuites importantes de pétrole provoquées par des accidents dans des forages sous-marins au large des côtes américaines montrent les dangers qui menacent les côtes aquitaine et méditerranéenne si des forages pétroliers sont autorisés non loin d'elles. Sans compter les risques encore imprévisibles que recèlent les projets japonais de construire des centrales nucléaires off-shore sur des îlots artificiels.

A la pollution de l'eau s'ajoute la menace d'une aggravation considérable de la pollution atmosphérique sur le littoral.

L'accélération de l'urbanisation et de la circulation automobile commencent à créer à Nice les conditions d'un "smog oxydant" analogue à celui qui éprouve si durement Los Angeles. Sans une vigoureuse politique de l'anti-pollution, Fos non seulement empoisonnera l'eau mais aussi l'air ; et le parc naturel de la Camargue deviendra célèbre pour l'intensité de son anhydride sulfureux. Si un vaste complexe pétrochimique est **édifié** au Verdon, les stations touristiques de Royan et de Soulac goûteront vraisemblablement une pollution très raffinée.

Ainsi l'évolution des tendances passées, si on les prolonge dans l'avenir à long terme, débouche sur un anéantissement de toute la valeur esthétique, psychique et physique du littoral, sur l'empoisonnement de l'air et de l'eau au point que le milieu marin extraordinaire source naturelle de santé, de vie et de bonheur, - sera transformé avant la fin du siècle en une zone dangereuse pour l'homme.

IV - POUR UN PLAN NATIONAL D'AMENAGEMENT DU LITTORAL

A) L'homme prioritaire.

Une planification humaniste de l'aménagement du territoire devrait **avoir pour règle fondamentale de donner la priorité aux hommes par rapport aux machines et au béton** dans l'utilisation de la façade maritime, et en particulier dans l'usage de cette bande de cent mètres qui seule met l'homme en contact avec la mer.

Les rivages immédiats de la mer ne pourront à la fois accueillir dans trente ans les foules qui auront un besoin vital de voir la mer et de s'y baigner, si nous laissons cet espace essentiel pour sa richesse écologique comme pour sa valeur psycho-physique, accaparé par les usines, les autos, les routes, les parkings et les immeubles.

La mer doit être d'abord le champ libre des hommes. Les machines et le béton doivent être localisés le plus loin possible de la ligne du rivage. Tel devrait être le principe directeur de base. Les perspectives à long terme de fréquentation du littoral établies au début de ce Rapport montrent clairement qu'on ne pourra pas dans trente ans satisfaire l'aspiration fondamentale des citadins à la mer, si l'on veut, comme actuellement donner une place de choix aux machines et au béton. Entre les accessoires de l'humanité et l'humanité elle-même, n'est-ce pas à l'humanité qu'il faut donner la préférence, en cas de conflit pour l'usage de l'espace ?

De ce principe de base découlent les lignes directrices suivantes.

Tout d'abord pour les machines. Il faut cesser de livrer nos rivages à la dictature de l'automobile. Aucune route littorale ne devrait être construite à moins de 5 kilomètres de la mer, de manière à ménager un vaste couloir de paix et de nature, à l'écart du bruit, de la pollution de l'air et de la poussée d'urbanisation. Les liaisons avec l'arrière pays devraient se réaliser seulement par des voies transversales. Aucun parking ne devrait être autorisé à moins de 500 mètres du rivage et il faudrait subordonner son aménagement à la plantation d'arbres et d'arbustes pour dissimuler et fragmenter ces rassemblements de carcasses.

Même problème, bien que moins aigu pour les bateaux, mais qui va prendre une ampleur réelle avec le développement rapide, analysé plus haut, de la navigation de plaisance.

Certaines plages commencent déjà à être en grande partie occupées par les bateaux tirés sur le sable ; certains bords de mer deviennent dangereux par la multiplication des voiliers et surtout des hors-bord qui causent des accidents aux baigneurs et, dans ce lieu de repos, introduisent l'intolérable nuisance du bruit. Le principe d'emploi des plages devrait être : priorité aux hommes ; les bateaux devraient être ou bien amarrés dans un mouillage en mer ou en rivière là où il en existe, ou bien tirés à terre en arrière de la plage. La bande d'une centaine de mètres d'eau qui est la plus fréquentée par les baigneurs serait interdite à la navigation de plaisance. Les hors-bord seraient réglementairement cantonnés dans certaines zones où ils ne constitueraient ni un danger ni une gêne sérieuse.

La même ligne de conduite doit être appliquée pour les machines industrielles. On a vu précédemment la forte pression économique pour l'implantation d'industries sur l'eau, jugées plus concurrentielles par la commodité des échanges qui en résultent pour les produits pondéreux. Il ne peut être question d'interdire l'industrialisation du littoral, source d'activité et d'emploi ; mais il faut se garder de lui donner un trop grand essor **qui empêcherait** nos côtes de jouer leur rôle fondamental dans la civilisation de demain : la régénération de l'homme. L'exemple de l'industrie japonaise qui chasse l'homme des côtes est le type même d'une économie absurde dans sa déshumanisation.

Une analyse en profondeur montrerait que si certaines activités industrielles sont nécessairement **liées - et même physiquement liées** - au contact avec la mer, telles que les chantiers navals, la sidérurgie, d'autres par contre peuvent s'exercer en dehors de cette bande de 3 kilomètres de rivage dont on a montré l'importance essentielle. Ainsi, une raffinerie peut être alimentée par un pipeline, une cimenterie être approvisionnée par une voie d'eau reliée naturellement ou artificiellement (par un canal) à la mer.

Il est donc indispensable de localiser avec le maximum de précision possible les zones littorales sacrifiées à l'industrialisation sur l'ensemble des rivages français, de les délimiter dans un esprit restrictif en n'y acceptant que les activités physiquement liées à une façade maritime et en reportant toutes les autres dans l'arrière-pays.

Semblable politique devrait être pratiquée à l'égard du "béton immobilier". Toute construction de villas, d'hôtels, d'immeubles pour l'habitation individuelle ou les équipements collectifs devrait être interdite sur la bande de terre qui se trouve face à la mer : sur une profondeur minima d'une centaine de mètres au-delà du domaine public maritime. Cette zone terrestre non aedificandi devrait d'ailleurs, selon les localités, être étendue bien au-delà de 100 mètres d'après les nécessités du paysage - par exemple la ligne des crêtes - et du sol, ainsi le respect intégral des dunes fragiles et de la forêt de protection en Aquitaine. Serait seule autorisée, en dehors des zones industrielles délimitées strictement, la réalisation sur le front de mer des bâtiments collectifs nécessaires à l'exploitation portuaire. Il faut donc refuser dorénavant la construction de villas "les pieds dans l'eau" ou d'"immeubles en bord de mer", même là où le sol est privé. On devra alors dissocier géographiquement l'implantation de ports de plaisance et celle de lotissements touristiques. Les rivages sont faits pour les hommes et non pour les cubes de béton ; il n'y aura qu'à construire les logements à quelques centaines de mètres de la mer, en rompant définitivement avec la formule des "marinas".

B) Le desserrement des tensions sur l'espace littoral.

Ce desserrement doit être recherché dans trois directions :

1° Un étalonnage dans l'espace.

Il est absurde de concentrer massivement les touristes sur une mince bande côtière, tandis que tout l'arrière pays reste vide.

Mieux vaut au contraire organiser le développement touristique en associant l'intérieur rural au littoral. Jusqu'à une profondeur d'au moins une trentaine de kilomètres, il est possible de faire bénéficier les touristes d'un contact quotidien rapide avec la mer : il suffit d'organiser de bons transports collectifs sur des liaisons transversales rapides. Ils trouveront aussi dans l'arrière-pays plus de calme et un coût de la vie moins élevé que dans les stations touristiques côtières.

Cet étallement du flot touristique est d'autant plus facile dans certaines régions que l'arrière pays offre un attrait particulier. C'est le cas de la Gironde et des Landes, départements dans lesquels le charme des lacs et des forêts permet d'imaginer des stations polynucléaires, avec un noyau sur le littoral, un autre sur le lac voisin, un ou plusieurs autres dans la forêt. De même, dans le pays basque, l'aménagement touristique des rivières qui se jettent à l'Océan, telles la Nivelle ou l'Adour, offre des sites remarquables par la beauté des paysages, les plaisirs de la pêche, de la baignade et du canoë. Bien d'autres régions, telle la Bretagne, sont traversées de cours d'eau qui aboutissent à la mer et qui se prêtent admirablement à un aménagement touristique de leur bassin, conçu et organisé en liaison étroite avec la mise en valeur de la côte.

La même politique devrait être transposée pour l'industrie et le secteur tertiaire. Beaucoup de ces activités ne sont pas absolument liées à une implantation maritime. Mieux vaut alors concevoir une localisation échelonnée en profondeur et ne consommant pas la rare façade littorale.

Cette localisation peut en particulier être facilitée par l'aménagement de grandes voies de transport, telles que les oléoducs pour les raffineries et la pétrochimie, ou les estuaires des grands fleuves.

Aix~~2~~, ne vaut-il pas mieux réanimer l'activité industrielle et portuaire de Bordeaux en draguant la Gironde pour y faire accéder les plus gros navires et en construisant un oléoduc depuis l'Océan que de créer sur le littoral - au Verdon - une vaste zone industrielle qui entravera le développement touristique de la côte girondine et de la côte vendéenne ? Une étude des aspects économiques et écologiques de ces choix serait particulièrement urgente. Le même problème se poserait d'ailleurs pour d'autres grandes villes implantées à quelque distance de l'Océan et en liaison avec lui par la voie fluviale, telle Rouen.

2° L'étalement du flux touristique dans le temps.

L'un des moyens les plus efficaces de diminuer l'excessive pression sur le littoral à l'échéance d'une vingtaine d'années est d'étaler la venue des touristes sur une plus longue période de l'année. On évite à la fois un écrasement du milieu naturel par la construction d'un énorme potentiel d'accueil inutilisé onze mois sur douze et la saturation de tous les équipements collectifs.

Or cet étalement est parfaitement possible dans toutes les régions où le climat est chaud et même seulement doux. Sur l'Atlantique au sud de la Loire et sur toute la Méditerranée, une saison de quatre mois au minimum - du 1er juin au 1er octobre - devrait être organisée. C'est ce que montre l'opération "Juin en Aquitaine" que je lançais il y a quelques années.

Le succès suppose la réunion de quatre conditions :

- offrir des réductions de prix substantielles par rapport à août et proposer des séjours et des circuits à prix forfaitaires
- assurer en permanence une animation sportive et culturelle

- organiser régionalement un regroupement des offres d'hébergement dans chaque station sous la forme d'une Bourse régionale du Tourisme, de manière à pouvoir renseigner en permanence les touristes et les agences de voyage.
- mener une prospection en profondeur des clientèles susceptibles d'être intéressées par un étalement des vacances : étrangers, retraités, ménages sans enfant d'âge scolaire, célibataires, agriculteurs, professions touristiques.

Cette recherche d'une durée maxima d'utilisation pour les bâtiments d'accueil touristique doit d'ailleurs conduire à développer les formes les plus diverses du **tourisme** social de préférence à la résidence secondaire, car celle-ci est habitée en moyenne deux fois moins longtemps chaque année que les formes d'hébergement social.

3° Un freinage de la publicité pour l'acquisition d'espace touristique par des étrangers.

Dans une perspective à 20 et surtout à 30 ans, ce qui est le plus à craindre pour le littoral français, ce n'est pas le "vide" mais le "trop plein". Dans ces conditions, on peut penser qu'il deviendra souhaitable de freiner la publicité incitant les étrangers à acquérir un espace littoral rare. Il faudra donc renoncer aux actions actuellement menées pour "vendre" les côtes françaises aux investisseurs étrangers.

Déjà la Suisse va beaucoup plus loin dans cette voie en interdisant tout achat foncier aux étrangers, en raison du risque d'appropriation étrangère de certaines parties importantes des sites suisses remarquables, notamment les rives du lac de Lugano.

Sans aller aussi loin - ce qui serait peut-être juridiquement difficile dans le cadre de la Communauté européenne - et sans procéder à une interdiction absolue, il faut dès maintenant considérer qu'il y a là un danger sérieux.

La menace d'une mainmise étrangère sur certaines branches industrielles essentielles n'est pas plus grave pour l'avenir de la France que l'appropriation étrangère massive de certains espaces naturels rares.

C'est donc un problème à examiner de près et à surveiller attentivement. En tout cas, avant d'en venir à une interdiction ou à une limitation des achats étrangers, mieux vaut dès maintenant éviter de donner trop d'importance à ce courant d'achats fonciers étrangers ; ce qui devrait entraîner la suppression immédiate de toute publicité menée à l'étranger pour des investissements fonciers en France et de toutes les incitations financières qui leur sont accordées.

C) La sauvegarde de la Nature sauvage.

Nous sommes envahis par le culte de l'artificiel. Une fausse conception du "progrès" est encore renforcée par la pression constante des forces économiques qui en vivent (entreprises de travaux publics, bureaux d'études, techniciens, architectes..) et des administrations qui en bénéficient par le système des "honoraires" sur les travaux de collectivités locales (Services de l'Équipement et de l'Agriculture).

Sur beaucoup de points du littoral, l'essentiel, c'est de n'y rien faire, de laisser le sol et l'eau dans leur état naturel. Il faut désormais considérer que la Nature sauvage constitue un équipement collectif au même titre qu'une piscine, un laboratoire ou un musée.

Il faut donc se garder de la tendance de certaines administrations - encouragée d'ailleurs par l'intérêt financier qu'elles y trouvent sous la forme des "honoraires" - à multiplier les travaux publics pour "équiper" une côte. Il faut ainsi refuser d'assécher et de combler les étangs littoraux, de supprimer les marais, de transformer les estuaires en plans d'eau artificiels qui anéantissent de remarquables richesses écologiques, de couvrir les dunes de parkings.

Dans le même esprit, on devrait rejeter les projets, déjà très avancés au Japon et aux USA, de centrales nucléaires au large du rivage ("off shore") sur des remblais aménagés en eau peu profonde. Ce même refus devrait s'étendre aux projets d'îles artificielles à créer à quelque distance des côtes pour y constituer des lotissements ou des parcs artificiels de loisirs.

Ce dont l'homme aura le plus besoin à long terme, ce n'est pas de lunaparks, c'est de Nature ; car sans ce "bain de Nature" saisonnier, il ne pourra plus supporter l'artificiel urbain ; et pour s'évader d'un monde inhumain, il ne lui resterait plus alors qu'à le détruire ou sinon à le fuir dans la drogue.

Dans ce but, quelques principes d'action devraient être dégagés.

Tout d'abord, sur une centaine de mètres de profondeur au minimum, toute construction serait interdite sur le front de mer, à l'exception des équipements portuaires indispensables ; cette distance de 100 mètres devrait être comptée à partir de la limite du domaine public maritime. Seule exception : quelques zones industrielles.

Toute construction d'îles artificielles permanentes nocives pour le milieu naturel et néfastes au paysage serait en principe écartée.

Des poches d'espace naturel bien au delà de la limite de 100 m. devraient être préservées, chaque fois qu'il est indispensable de conserver un milieu écologique fragile (sur la côte girondine et landaise, l'ensemble physique lié : dunes, lettes et forêts de protection) ou une perspective remarquable, telle une ligne de crête ou une presqu'île ou une zone de calanque.

Devrait être posé aussi le principe déjà adopté aux Pays-Bas du "tiers sauvage" : c'est-à-dire du maintien à l'état sauvage du tiers au moins de ce rivage.

Il faut maintenir, partout où cela est encore possible, certaines grandes étendues de plages et de forêts intactes où l'on puisse encore éprouver demain comme aujourd'hui l'impression si rare d'un espace naturel offert à perte de vue.

10 espaces verts d'un kilomètre de long face à la mer ne donnent pas la même sensation exaltante de "vastitude" et même d'infini qu'un espace vert continu de dix kilomètres sans trace de béton.

Cette politique du tiers sauvago devrait se traduire en particulier par la création de parcs naturels littoraux et de réserves biologiques.

Autre principe fondamental : le maintien d'un "manteau" végétal entre les stations touristiques, ou bien - si aucune végétation ne peut pousser - la préservation d'un espace naturel non bâti sous forme de rochers ou de terre nue. Il faut en effet rompre avec l'urbanisation de type linéaire qui tend à se développer dans toute la France et finirait par isoler la mer le long d'une interminable muraille de béton. Il faut alors organiser une rupture de la prolifération urbaine en intégrant dans les plans d'aménagement des espaces verts entre les stations ou les groupes de stations, sous forme de parcs naturels, de réserves biologiques, de parcs et jardins publics urbains, ou simplement de forêts et de champs. Le corps urbain doit respirer par ses "poumons de verdure".

Dans le même esprit, à l'intérieur même des villes littorales, il est indispensable de conserver certaines zones de nature qui permettent de faire écran au bruit et à la pollution de l'air et soient des lieux de **repos** et de rencontre, de promenade et de rêve : bords de mer et - là où il y en a - rives de lacs ou de rivières, espaces verts collectifs depuis le jardin public jusqu'au parc-promenade.

De plus, comme on l'a déjà vu plus haut, parkings littoraux et routes de bord de mer seraient interdits à l'avenir et même là où cela serait possible, l'usage de ces équipements routiers en particulier des parkings existants serait progressivement réduit. Il serait également très souhaitable de créer des parcs naturels marins où, comme l'écrivait Philippe Viannay dans la revue 2000 en septembre 1967, "le monde serait vu de la mer et non de la terre" et qui couvriraient certains ensembles admirables d'îles et de rivages. Devraient également être instituées des réserves biologiques sous-marines pour protéger certains fonds remarquables contre les déprédations des pêcheurs ou les saccages des pollueurs.

Autre ligne directrice également : la lutte contre les pollutions. Des règles particulièrement strictes devraient être imposées pour les déversements de déchets dans l'air et l'eau, en raison de l'intense fréquentation du littoral et du risque sérieux d'accidents. La pollution sur les rivages est d'autant plus grave que les touristes venaient précisément chercher un refuge contre les nuisances urbaines.

Il faudrait donc imposer d'urgence des règles à application régionale ou locale concernant les maxima de pollution autorisés pour l'air, le bruit et l'eau et les mesures d'épuration à prendre.

Il conviendrait ainsi d'appliquer immédiatement aux zones les plus menacées par la poussée d'industrialisation littorale, et notamment celle de Fos, les dispositions de la loi du 2 août 1961 sur la pollution atmosphérique, autorisant la création de "zones de protection spéciale" dans lesquelles l'Administration exerce une action très vigoureuse contre la pollution de l'air.

De même, devrait être pris d'urgence le décret réglementant les rejets de polluants en mer, prévu par la loi du 16 décembre 1964 contre la pollution de l'eau. Depuis 8 ans, ce décret est toujours en instance...

Enfin, partout où existe une forêt littorale, un renforcement des moyens de protection devrait intervenir pour que cette base de plein air naturelle ne soit pas détruite par le piétinement et par l'incendie.

La recherche d'un nouveau style de contacts de l'homme avec la Nature est également une nécessité urgente. Rompant avec la routine de la route littorale, nous devons imaginer le développement de "circuits de nature", formes de tourisme particulièrement proches du milieu naturel et respectueuses des sites dans lesquelles elles s'insèrent sans les écraser : randonnées pédestres, nautiques, hippiques, cyclistes, parcours de pêche, camping nautique...).

D) La démocratie dans l'accès à la Nature.

La Grande Bretagne a entrepris de protéger 1 300 miles de côtes sur 3 080 par le National Trust—**Fondation** privée à vocation de service public—les parcs nationaux et les réserves naturelles. Dans le cadre de l'opération Neptune, lancée en 1965, plus de 200 kilomètres de rivages ont été acquis par le National Trust pour être définitivement préservés de toute construction et ouverte au public.

Les Etats-Unis achètent progressivement les terres privées incluses dans les "national seashores".

En Norvège, sur une bande côtière de 100 mètres de profondeur, et en Suède de 300 mètres, toute construction est interdite, avec une indemnisation des propriétaires.

Dans une société urbaine de plus en plus artificielle et dans une civilisation de loisirs, le libre accès à la mer est un besoin fondamental de l'homme moderne.

Pour rendre effectif l'exercice de ce droit vital, il conviendra de préserver d'une appropriation privative les rives de l'Océan, de les garder en espaces publics lorsqu'elles appartiennent déjà à l'Etat ou à une collectivité locale ou de les affecter à un usage public lorsqu'elles sont propriétés privées sans être déjà incluses dans un domaine bâti.

Il faut donc interdire toute cession du domaine public maritime et du domaine maritime privé de l'Etat ainsi que de tous terrains appartenant aux collectivités locales et situés en bord de mer ou à proximité. Aucune concession publique ne doit y être accordée pour un usage privé. Tout déclassement et toute concession d'endiguage devront donc être interdits. Ce qui aujourd'hui appartient à tous ne doit pas devenir demain le privilège de quelques uns.

Les restrictions dans l'accès à la mer doivent être fondées sur la nécessité de protéger certains sites particulièrement fragiles - comme des réserves biologiques - et non sur le désir de "privatisation" des propriétaires riverains. Voir la mer et s'y baigner est un droit fondamental qui ne doit pas être restreint par l'existence de la propriété privée.

Il est donc indispensable que l'Etat, les collectivités locales et une Fondation nationale - à créer sur le modèle du National Trust anglais - ouvrent au public les espaces naturels les plus précieux ci-dessous décrits : dans les zones non actuellement bâties bande d'au moins 100 mètres de profondeur dans l'intérieur à partir de la limite du domaine de l'Etat, "poches d'espaces naturels", parcs naturels, réserves biologiques, parcs de promenades, jardins publics. Cette ouverture se réaliserait par acquisition publique ou par convention avec les propriétaires privés.

Tandis que dans les zones déjà bâties, l'action de l'Etat viserait seulement à instituer un droit de passage pour l'accès aux plages et la promenade au bord de l'eau.

On reconstituerait ainsi cette voie traditionnelle, très utile et très longtemps préservée : le "chenin du douanier".

Dans le cas d'un port de plaisance construit sur le rivage, le promoteur n'aurait qu'une concession temporaire des terrains et ceux-ci ne devraient servir qu'aux équipements collectifs, à l'exclusion des résidences privées. Devrait être créée une surface de plage au moins double de celle supprimée.

De plus, les plages concédées par l'Etat devraient être progressivement reprises par lui, de manière à réserver à l'usage public au moins les 4/5 ènes des plages naturelles et les 2/3 des plages artificiellement créées.(1)

Mais l'accès de tous à la mer suppose une politique très vigoureuse d'aide au tourisme social. L'aide financière de l'Etat ne devrait plus aller, dans les grandes opérations d'aménagement touristique, à la création de résidences secondaires ou d'hôtels de luxe. Elle devrait au contraire être exclusivement réservée à la réalisation d'installations d'accueil à vocation sociale : maisons familiales de vacances, gîtes ruraux, "villages vacances-familles" (V.V.F.), bases de plein air, auberges de jeunesse, colonies de vacances, haltes d'étape...

(1) Cette action pourrait s'appuyer sur une application constante et généralisée à l'ensemble du littoral de deux textes existants :

- la loi du 28 novembre 1963 permettant une réserve de terrains privés pour un usage public sur une profondeur de 50 mètres en arrière du rivage si le terrain n'est pas bâti et de 20 mètres s'il est bâti ou clos.
- le décret du 26 juin 1959 relatif à la protection de la Provence-Côte d'Azur qui a institué sur les lotissements une redevance départementale d'espaces verts, destinée à acquérir des espaces naturels pour un usage public ; mais ce décret ne s'applique actuellement qu'à certains départements côtiers.

Les crédits budgétaires devraient être à la fois réorientés dans leur emploi et augmentés fortement en valeur absolue, pour que les bienfaits de la mer cessent d'être un privilège social.

E) Préserver la beauté du littoral.

L'enlaidissement rapide du littoral européen va donner une valeur de plus en plus grande aux sites qui auront préservé leur beauté.

Cette politique de la beauté devrait se donner trois objectifs.

Tout d'abord, maintenir à l'état naturel les sites sauvages les plus remarquables.

Ensuite, là où la construction est possible sans dommage pour le site, la soumettre à un contrôle de qualité suffisant pour l'harmoniser au paysage sans le défigurer.

Enfin, embellir le site là où des "verrues" l'abîment (dépôts d'ordures, poteaux en béton, bâtiments inesthétiques) en les retirant ou en les masquant par une couverture végétale, améliorer la qualité des boisements et - si nécessaire - leur densité, protéger le site contre les risques de dégradation physique par l'érosion marine ou éolienne ou par l'envasement.

Ces objectifs supposent la mise en place des moyens d'action suivants :

- un "plan de paysage" devrait être établi pour toutes les zones sensibles, faisant apparaître concrètement les trois dimensions de l'urbanisme (alors que le plan d'urbanisme traditionnel est un plan à deux dimensions) et les perspectives à sauvegarder : ce qui permettrait de mieux situer les projets nouveaux de construction.

- un contrôle culturel sur la totalité des rivages qui devraient être "classés" sur une profondeur d'au moins 500 mètres et "inscrits à l'inventaire des sites" au-delà de cette distance, chaque fois qu'il y a un paysage à protéger.

- couvrir rapidement la totalité des communes littorales par des plans d'occupation des sols, établis dans la perspective générale tracée par le plan national d'aménagement du littoral, et refuser toute dérogation à ces plans.

- créer des "ateliers de paysage" dont les conseils gratuits guideraient municipalités et propriétaires individuels (ces ateliers comprendraient architectes, paysagistes, écologistes).

F) La promotion de l'homme.

L'aménagement du littoral ne doit pas se limiter à une commercialisation de l'espace ; il doit être aussi l'occasion d'un progrès de l'homme, d'un développement du touriste et non pas seulement du tourisme.

L'homme moderne aspire de plus en plus à la culture, à mesure que la satisfaction de ses besoins matériels s'accroît et lui donne le désir de s'élever au-dessus du terre à terre quotidien.

Mais, de plus en plus, cette soif de culture se heurte à d'innombrables obstacles dans sa vie quotidienne : allongement des trajets entre domicile et lieu de travail, fatigue accrue par les tensions urbaines, difficultés de la circulation, "blocages" psycho-sociologiques. Le temps des loisirs en les affranchissant des contraintes horaires et sociales permet à tous ceux qui n'ont pas la possibilité de se cultiver pendant leur vie de travail de le faire grâce à la libération des vacances.

Centres d'initiation à la Nature, musées de plein air, centres d'initiation à l'architecture, à la musique, à la peinture, réserves biologiques, spectacles de qualité offerts ~~à~~ à faible prix doivent être organisés sur ce lieu de rassemblement massif de millions d'hommes disponibles qu'est et sera de plus en plus le littoral de la mer.

Cette politique de culture populaire pourrait trouver un cadre particulièrement favorable dans ces monuments anciens - châteaux, églises, vieilles fermes... - qui couvrent nos côtes et se prêtent si bien aux émotions spirituelles. Ce serait aussi une raison supplémentaire de ne pas laisser tomber en ruines, mais au contraire de restaurer les bâtiments historiques et pittoresques qui animent tant de sites côtiers.

A cette restauration de monuments comme à la mise en valeur du sol (débroussaillage de rivières, aménagement de sentiers, fouilles archéologiques, reboisement, création de centres d'initiation à la nature...) il faudrait étroitement associer la jeunesse, en particulier par l'organisation continue de nombreux et variés "chantiers de jeunes" bénévoles. La participation de la jeunesse à l'aménagement du territoire est de plus en plus nécessaire, si l'on veut que le développement soit une oeuvre commune d'une population qui y consacre le meilleur d'elle-même, et non pas simplement une opération commerciale entre des technocrates, des promoteurs immobiliers et des entrepreneurs de travaux publics.

G) Une communauté internationale des mers.

Toute grande politique du littoral ne peut se limiter à un cadre national.

Ecologiquement, des solidarités sont tissées entre Etats voisins: par les courants marins qui transportent les pollutions d'un littoral à l'autre.

Et le mazoutage clandestin en haute mer ou les accidents de pétroliers au large des eaux territoriales - comme celui du Torrey Canyon ont des effets souvent graves sur les côtes qui se trouvent polluées.

Il faut donc une solidarité internationale pour le bon usage des mers dans l'intérêt mondial. Elle devrait s'exprimer dans une Communauté mondiale des mers.

Dans ce cadre, devrait prendre place une Communauté européenne des mers ; elle élaborerait une politique commune de l'utilisation du littoral - au moins aussi nécessaire qu'une politique monétaire commune ou qu'une politique commerciale commune - qui pourrait se fonder sur les principes exposés dans le cours de ce Rapport, car les problèmes de protection du littoral, d'accès démocratique au rivage, de sauvegarde du milieu marin proche de la terre, sont communs à toute une Europe urbanisée et engagée dans une course à l'espace de loisir.

* *

Quelle que puisse être l'intérêt d'une prospective à long terme sur l'avenir du littoral français, il faut prendre garde que, faute de mesures immédiates pour arrêter les dégradations en cours, il serait vain d'étudier une politique à longue échéance. L'aménagement du littoral se poursuit tous les jours et très vite.

Si l'on n'y prend garde, des côtes entières auront été couvertes d'un mur de béton ; des sites remarquables disparaissent tous les jours par des dérogations accordées à des promoteurs ou à des propriétaires influents.

Sans une action protectrice entreprise d'urgence, toute politique d'aménagement à longue échéance sera vaine, car tous les espaces naturels auront disparu, sur la totalité des côtes françaises.