

Septembre 2005



Magistère Aménagement 3^{ème} année

LA MARITIMITE : UN ENJEU D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT POUR L'ESPACE ATLANTIQUE ?

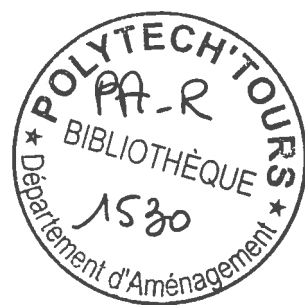
Application sur les Pays littoraux de la façade atlantique française

Nolwenn COLIN
Direction du mémoire : Jean-Paul CARRIERE

Mémoire de recherche



MAQ 3 7R 2005 COL



REMERCIEMENTS

Je tiens avant tout à remercier mon directeur de recherche, Jean-Paul CARRIERE, Professeur en Aménagement-Urbanisme au CESA à Tours (37), pour son soutien, ses conseils, et sa disponibilité.

Je remercie également, Anne BROSSARD, Chargée de mission Interrégionale et Mélanie FLEURAND, statisticienne à l'Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires (IAAT) pour leur accueil et les nombreuses données statistiques qu'elles ont eu la gentillesse de me communiquer.

Je tiens par ailleurs à remercier Emilie BOCK, doctorante au CESA, pour son soutien, ses conseils méthodologiques et les documents qu'elle m'a transmis tout au long de cette année.

Je remercie enfin l'ensemble des équipes techniques des Pays de la façade atlantique pour avoir accepté de me communiquer leurs documents stratégiques.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	- 3 -
SOMMAIRE	4
INTRODUCTION.....	- 5 -
 PARTIE 1 : De l'Espace Atlantique aux pays situés en zone littorale.....	 7
Chapitre 1 : L'Espace Atlantique.....	9
1. L'Espace Atlantique marqué par un passé maritime.....	10
2. ... La façade atlantique en situation périphérique.....	11
3. L'émergence d'une organisation pour un aménagement équilibré de l'Union Européenne	14
4. Le schéma de développement de l'espace communautaire : une opportunité de développement pour la façade atlantique ?	14
5. Pour une Europe des mers.....	17
Chapitre 2 : Le paradoxe français.....	21
1. Une géographie physique très favorable à une puissance maritime mondiale.....	21
2. La politique des transports maritimes	21
3. Une économie maritime révélatrice d'une conception mythique des mers ?.....	28
Chapitre 3 : Le choix des Pays comme territoire d'étude.....	35
1. Le pays : un territoire adapté pour une réponse aux enjeux maritimes	35
2. Le Pays : une entité territoriale récemment reconnue dans la législation française	36
3. Les pays situés en zone littorale : quelles spécificités ?.....	39
 PARTIE 2 : Essai de typologie selon la maritimité des pays littoraux.....	 42
Chapitre 1 : La diversité des pays étudiés.....	44
Chapitre 2 : Les critères utilisés pour l'élaboration de la typologie.....	46
1. Définition des critères retenus.....	46
2. Récapitulatif des indicateurs choisis	50
Chapitre 3 : L'analyse des indicateurs.....	51
1. L'attractivité des littoraux	51
2. L'emploi maritime	58
3. Les infrastructures et équipements.....	67
4. Le tourisme.....	72
 Partie 3 : Analyse des stratégies de développement.....	 82
Chapitre 1: Quelle politique de la maritimité à l'échelle nationale ?.....	84
1. Bilan de la politique nationale.....	84
2. Les bases d'une nouvelle politique des littoraux.....	85
Chapitre 2 : La maritimité dans les stratégies des régions.....	87
1. Les régions : relais de la politique nationale et fédérateur des projets de territoire locaux	87
2. L'analyse des documents régionaux	87
Chapitre 3 : La dimension maritime dans les projets de territoire des pays situés en zone littorale.....	93
1. La méthode d'analyse.....	93
2. La prise en compte de la mer dans les chartes	96
 CONCLUSION.....	 111
BIBLIOGRAPHIE	112
ANNEXES	115
INDEX DES CARTES	122
INDEX DES TABLEAUX	123
TABLE DES MATIERES	124

INTRODUCTION

La politique menée par l'Union Européenne, constituée aujourd'hui de vingt cinq Etats membres, n'a pas permis de réduire les disparités économiques et sociales entre le centre et les périphéries de l'Europe. En parallèle, son élargissement vers l'est a conduit à un éloignement des régions atlantiques des coeurs dynamiques.

C'est dans ce contexte que l'Union Européenne participe au développement des zones de coopération transnationale et tout particulièrement de l'Espace Atlantique, à travers le programme INTERREG III B. Celui-ci met en avant plusieurs priorités parmi lesquelles figurent les problématiques liées à la maritimité. Ainsi, le développement de systèmes de transport assurant une mobilité durable comme les transports maritimes est encouragé. La promotion de l'environnement, la gestion durable des activités économiques et des ressources naturelles et notamment la gestion intégrée des zones côtières et des estuaires constituent un autre axe privilégié de ce programme. Le renforcement et la promotion de l'identité atlantique favorisant la mise en valeur des cultures et du patrimoine sont considérés comme des enjeux prioritaires pour privilégier un développement de la façade atlantique de l'Union Européenne.

Ce mémoire de recherche s'inscrit dans les problématiques énoncées à l'échelle européenne. En effet, nous nous interrogeons sur les potentialités de développement et d'aménagement d'un territoire à partir de la mer.

Après avoir étudié la situation de l'Espace Atlantique dans son ensemble, notre intérêt s'est porté sur la façade atlantique française. Nous avons cherché à analyser les similitudes et caractéristiques propres de cet espace pour nous concentrer, par la suite, sur la notion de pays maritimes développés par Yves Lebahy. ~~Ceux~~ sont des territoires qui s'apparentent aux pays issus des lois Pasqua et Voynet et qui sont situés en zone littorale.

Parmi les échelles pertinentes pour l'analyse de la maritimité, les pays ont été retenus car ceux sont, d'après les textes législatifs, des lieux d'innovations dont l'objectif est de penser autrement, de produire différemment pour économiser les ressources et de créer un mode développement plus équitable pour tous. L'adoption de modes de pensée nouveaux nous semblait plus perceptible à cette échelle.

Ce travail a pour finalité de confronter les chartes de développement des pays dans le but de mesurer la place qu'occupe le fait maritime dans ces documents. Mais il serait réducteur de s'en tenir là. En effet, les politiques des Pays sont liées à celles menées à l'échelle nationale et surtout régionale. C'est pourquoi il est nécessaire de s'attarder sur ces deux échelons.

Le mémoire tentera de répondre aux questions suivantes :

Les Pays ont-ils conscience de la spécificité que leur confère leur ouverture sur la mer ?

Comment les différentes dimensions de la maritimité sont-elles prises en compte par les pays ?

Quelle est la place accordée à la mer dans les stratégies de développement des pays ?

Mais avant de s'attacher à l'analyse des chartes de pays, il semble nécessaire d'étudier les différents territoires afin de les caractériser de manière la plus objective possible. Les pays sont des territoires très hétérogènes, regroupant des réalités diverses. Il s'agit donc d'élaborer une typologie selon le type de maritimité.

La première partie vise à préciser le contexte dans lequel s'inscrit le travail de recherche. Il s'agit d'expliquer les raisons qui nous amènent à nous intéresser à la notion de pays maritime. Pour ce faire, nous rappellerons les principales caractéristiques de l'Espace Atlantique ainsi que la vision de plusieurs auteurs favorables à l'Europe des mers. Puis nous montrerons en quoi la France présente des traits singuliers par rapport aux autres pays européens. Enfin, nous justifierons le choix de l'échelle de l'étude à savoir celle des pays.

La seconde partie consiste à élaborer une typologie des pays selon la dimension maritime. Plusieurs champs seront retenus regroupant plusieurs indicateurs. Ces derniers sont cartographiés pour mettre en évidence les disparités entre les pays. Ce travail de statistiques permet de déterminer une typologie des pays définie selon les activités liées à la mer présentes dans les territoires.

La typologie constitue la base de la troisième partie qui sera consacrée à l'analyse des stratégies de développement. Elle permet de déterminer les chartes de pays qui feront l'objet d'une étude plus approfondie. D'ores et déjà, il semble nécessaire de ne pas se limiter aux ambitions des pays. C'est pourquoi nous nous intéresserons aux politiques littorales et maritimes développées à l'échelle nationale et aux programmes des régions atlantiques.

PREMIERE PARTIE :
DE L'ESPACE ATLANTIQUE AUX PAYS SITUES EN ZONE LITTORALE

INTRODUCTION

La façade atlantique, de l'Ecosse à l'Andalousie, constitue la plus longue façade maritime de l'Union Européenne. Pourtant, l'Espace Atlantique est en position périphérique par rapport aux centres géographiques et économiques de l'Europe : il est caractérisé par une hétérogénéité en termes géographiques et économiques. De plus, il présente un niveau de développement et d'intégration économique faible par rapport au "centre" de l'Europe.

Cependant, des éléments communs lui procurent une unité, soit en termes culturels et historiques, soit en termes géographiques, avec l'Océan Atlantique comme trait d'union.

Nous nous attacherons, dans cette première partie à poser le cadre de notre travail de recherche en essayant d'apporter un début de réponse à la question suivante : En quoi la maritimité est un enjeu pour l'Espace Atlantique ?

Cette problématique nous amènera à analyser les principales caractéristiques de l'Espace Atlantique pour ensuite se focaliser sur la situation de la France. Enfin, nous apporterons des éléments justificatifs permettant de comprendre les raisons qui nous ont conduites à travailler plus particulièrement sur la notion de pays maritimes.

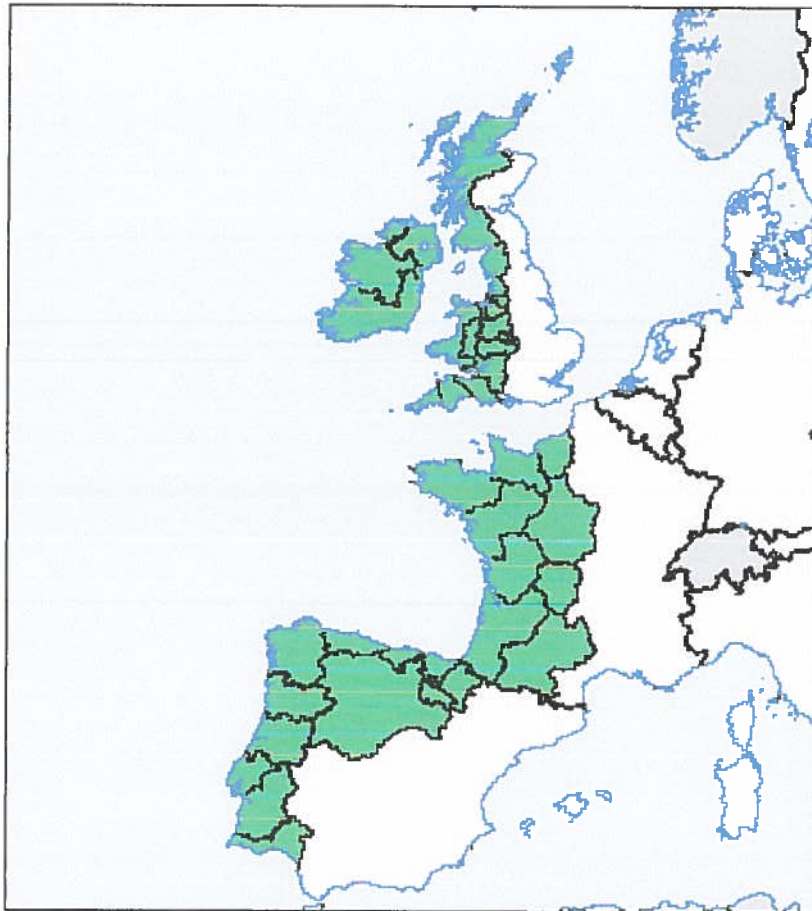
CHAPITRE 1 : L'ESPACE ATLANTIQUE

L'Espace Atlantique a été reconnu par l'Union Européenne en 2000, comme étant l'une des macro-régions européennes formées dans le cadre de la mise en place du programme d'initiative communautaire INTERREG III. Il fédère, en 2004, 44 régions allant de l'Andalousie à l'Ecosse appartenant à cinq Etats-membres de l'Union Européenne : l'Espagne, le Portugal, la France, le Royaume-Uni et l'Irlande.

L'Espace Atlantique rassemble près de 75 millions d'habitants en 1996 [SDEA, 2004] soit un peu plus du sixième de la population de l'Europe élargie ; et s'étend sur une superficie de plus de 500 000 km², soit presque l'équivalent de la France, et plus du quart du territoire (28 %) de l'Union avant son élargissement.

Ce vaste espace, unissant les finisterres européens atlantiques, est marqué par une forte hétérogénéité tant sociale que culturelle et économique. Cependant les territoires qui le composent ont souhaité se fédérer d'abord autour d'une identité liée à son rapport à la mer, puis autour d'une volonté commune de lutter contre la situation de périphéries géographique et socio-économique, par rapport au « centre » du continent.

L'ESPACE ATLANTIQUE



Source : Commission Européenne, 2005

1. L'ESPACE ATLANTIQUE MARQUE PAR UN PASSE MARITIME...

La façade atlantique, longue de plus de 2500 kilomètres a constitué une aire dynamique de l'Europe à différents moments de l'Histoire.

Dès la fin du XV^{ème} et pendant le XVI^{ème} siècle, la dimension maritime des régions de la façade atlantique se renforce. Les cités portuaires ibériques sont marquées par les grandes découvertes du Nouveau Monde. Les navigateurs tels que Vasco de Gama, Christophe Colomb - pour ne citer qu'eux - s'engagent dans la conquête de nouvelles terres : l'Afrique, les Indes et l'Amérique... Un intense trafic intra-européen unit la façade atlantique à l'espace balte. Le commerce porte notamment sur les minerais de fer exportés par la Suède, l'Angleterre, Liège ou Bilbao, sur les vins et les eaux-de-vie exportés par la France, sur les produits manufacturés (draps venant d'Angleterre) et produits de luxe (venant pour la majorité d'Italie). Les produits coloniaux importés par Lisbonne ou Séville sont redistribués par Anvers. Déjà, cette dernière apparaît comme une plaque tournante du trafic intra-européen entre l'Europe méridionale, l'Europe Atlantique et l'Europe du Nord-Ouest. Les régions atlantiques en situation d'interface entre le nord et le sud de l'Europe, ont été une zone active de cabotage [PERONNET, 1995]

Au cours du XVII^{ème}, le commerce triangulaire qui se développe entre l'Europe, l'Afrique occidentale et les Antilles devient très fructueux pour certains ports atlantiques : Bristol devient ainsi la seconde ville d'Angleterre après Londres. Bordeaux et Nantes connaissent une croissance spectaculaire. La situation maritime des régions atlantiques est, à cette époque, considérée comme un atout de développement.

A partir du XVIII^{ème} et plus encore au XIX^{ème}, les critères de localisation des pôles économiques restent marqués par le rôle que peuvent jouer les territoires en matière d'échanges et de commerce international. Cependant, du fait de l'essor industriel, la présence de matières premières devient un facteur d'attractivité non négligeable. L'accélération des moyens de communication favorise le développement par l'industrialisation du centre de l'Europe (Angleterre, la Belgique, les Pays Bas, l'Allemagne) au détriment de la façade atlantique. L'activité portuaire des fonds d'estuaire décline au profit de places plus équipées et mieux structurées (Rotterdam, Anvers, Le Havre). Cette évolution des échanges maritimes se traduit par une nouvelle géographie des pôles économiques européens : la façade atlantique n'est plus la zone dynamique du XVI^{ème} siècle. Son éloignement des centres économiques, urbains et industriels du centre de l'Europe contribue à accentuer son caractère périphérique tant d'un point de vue géographique que socio-économique.

La maritimité a été le principal ciment de l'unité des régions atlantiques européennes. Elle a également contribué à la formation d'un patrimoine et d'une culture atlantique. Pendant la période faste de commerce maritime actif, la façade atlantique est considérée comme une véritable porte d'entrée du continent européen.

Aujourd'hui, la dimension atlantique n'est pas l'unique enjeu que souhaite relever l'Espace Atlantique. La volonté de lutter contre la situation de périphérie et de s'intégrer, de participer pleinement au développement économique et social européen occupe une place privilégiée dans les orientations stratégiques de l'Espace Atlantique.

2. ... LA FAÇADE ATLANTIQUE EN SITUATION PERIPHERIQUE

Le modèle d'aménagement privilégié à l'échelle européenne depuis la Révolution Industrielle du XIX^{ème} siècle a conduit à l'accroissement des disparités entre les régions les plus dynamiques et le reste de l'Union Européenne. Ainsi, le « Pentagone » plus fréquemment appelé « Banane Bleue »¹ et délimité par les métropoles de Londres, Paris, Hambourg, Munich et Milan, représente 20% du territoire de l'Union, 40% de la population, et la moitié du Produit Intérieur Brut (PIB) [DATAR, 2002]. En revanche, la façade atlantique constitue 28% du territoire européen, 15% de la population mais le PIB par habitant ne s'élève qu'à 80% de la moyenne communautaire. La façade atlantique au même titre que les périphéries septentrionale ou méridionale, présente des faiblesses structurelles face au centre de l'Europe. D'ailleurs, elle est souvent décrite en termes négatifs. Roger BRUNET définit l'Arc Atlantique comme « une collection de bouts du monde [...], une sorte d'arrière-cour aux populations désargentées qui attendent que le centre lui donne du travail »².

Nous avons retenu les difficultés principales rencontrées par les régions atlantiques [SDEA, 2004]. Il semble d'ores et déjà important de préciser que l'Espace Atlantique est un ensemble hétérogène. Par conséquent, toutes les régions ne sont pas touchées au même degré par les handicaps retenus pour cette analyse.

2.1. Une périphéricité géographique

La position de finistère européen de la façade atlantique lui a permis pendant longtemps d'être une porte d'entrée, une interface entre les mondes extérieurs et le continent européen. Aujourd'hui, cette situation géographique est devenu un handicap : la façade atlantique est éloignée du Pentagone. Nantes qui est la métropole la plus proche du cœur économique de l'Europe est à 800 kilomètres tandis que la Galice se situe à plus de 2000 kilomètres.

Les réseaux routiers, ferroviaires, maritimes et aériens de l'Espace Atlantique présentent des caractéristiques communes. D'une manière générale, la majorité des régions atlantiques sont relativement bien connectées aux centres dynamiques de l'Europe. Les principales métropoles sont reliées aux capitales des Etats membres qui, mise à part Dublin et Lisbonne, ne sont pas des villes atlantiques. En revanche, les relations interrégionales ont été délaissées. La configuration des réseaux de transports français et espagnols n'a pas favorisé les flux interrégionaux : ces réseaux « en doigts de gant » ont privilégié les relations avec les capitales nationales, et handicapent la possibilité de développer les liaisons intra-atlantiques. Pour remédier à cette organisation spatiale, l'autoroute des estuaires reliant les différents ports du littoral atlantique français, est en cours de réalisation.

En définitive, le déficit d'accessibilité de certaines régions de la façade atlantique renforce le caractère périphérique.

¹ Terme utilisé par Roger BRUNET en 1989 pour désigner l'espace continental dynamique de l'Europe par opposition aux territoires périphériques.

² In BRUNET Roger, 1992, *O Arco Atlantico*, Forum portugalense.

2.2. *Un espace marqué par de fortes disparités de peuplement*

La densité de population ne s'élève qu'à 94 habitants au km² à comparer avec celle de l'Union Européenne qui atteint 153 habitants au km². Cependant, à l'intérieur de l'espace considéré, de fortes disparités intra-régionales littoral/zones intérieures apparaissent. Alors que les zones à très forte densité sont en faible nombre mais concentrées majoritairement le long des littoraux et des corridors fluviaux, certaines zones se dépeuplent (Ecosse, Pays de Galles, Irlande, régions intérieures françaises, espagnoles et portugaises). Les récentes évolutions de population (entre 1990 et 1999) confirment cette forte attractivité des littoraux : globalement, les régions de l'Espace Atlantique présentent une évolution positive de leur population depuis 1995.

2.3. *Un espace peu urbanisé*

Plusieurs travaux³ ont été réalisés pour analyser la structure urbaine de l'Espace Atlantique et globalement, ils s'accordent sur les conclusions. Même s'ils ne retiennent pas toujours les mêmes critères, le constat de la faiblesse du niveau supérieur de l'armature urbaine s'impose.

L'Espace Atlantique présente un semis dense de villes de taille moyenne. Seules sept villes (Birmingham, Manchester, Glasgow, Lisbonne, Liverpool, Porto, Dublin) comptent plus d'un million d'habitants, dix agglomérations se situent entre 500 000 et un million d'habitants ; mais la plupart enregistrent plus de 50 000 habitants. Près de la moitié des agglomérations de plus de 500 000 habitants sont localisées au Royaume-Uni.

Ces villes ne semblent pas en mesure de concurrencer les grandes cités continentales : la plupart d'entre elles ne présentent pas un fort rayonnement international et un haut niveau d'exercice pour l'ensemble des fonctions supérieures.

TABEAU N°1 : POPULATION DES PRINCIPALES VILLES DE L'ESPACE ATLANTIQUE

PRINCIPALES VILLES DE L'ESPACE ATLANTIQUE	POPULATION (CENTRE URBAIN)	AGGLOMERATION
Birmingham	1 020 589	2 630 642
Manchester	427 693	2 571 849
Glasgow	611 660	2 266 564
Lisbonne	663 394	1 611 598
Liverpool	463 708	1 413 441
Porto	302 472	1 113 112
Dublin	418 854	1 058 264
Seville	697 485	983 662
Bordeaux	217 871	658 738
Nantes	265 000	546 000
Toulouse	358 290	495 431
Bilbao	369 839	NR
Bristol	358 467	NR
Valladolid	319 946	NR
Cardiff	318.282	NR

Sources : Commission Européenne, 2000, « Audit Urbain » et données Eurostat, 2000

³ Notamment Cattan Nadine et alii, 1994, CPRM, 2002.

2.4. *Une économie basée sur des secteurs d'activités traditionnelles*

Le sixième rapport périodique concernant la situation socio-économique des régions de l'Union Européenne (1999) met en évidence les insuffisances compétitives des régions atlantiques. Plusieurs conclusions ont pu être tirées à partir de la cartographie du rapport :

- « - Dans les groupes (...) des 25 régions européennes les plus riches de l'Union Européenne, il n'y a pas de régions atlantiques.
- Dans le groupe des 25 régions européennes les plus pauvres de l'Union Européenne on peut identifier cinq régions atlantiques.
- Il n'y a pas de régions atlantiques dans le groupe des régions dont la proportion de l'emploi tertiaire dans l'emploi total est élevé.
- L'importance de l'emploi agricole est élevée dans cinq régions atlantiques (...).
- Au moins quatre régions atlantiques sont présentes en tant que régions avec un taux de chômage très élevé.
- D'autres indicateurs d'ordre non matériel tels que le nombre de brevets enregistrés ou l'emploi dans les activités de recherche contribuent à renforcer la vision de faiblesses structurelles. » [CRPM, 2001].

A noter que ce bilan a été formulé à partir d'indicateurs de situation et les évolutions ne sont pas prises en compte. Cette méthode contribue à renforcer la vision de faiblesse de la façade atlantique par rapport à l'ensemble européen. Il semble également important de rappeler que l'espace étudié est hétérogène : de grandes disparités persistent entre les régions atlantiques.

2.5. *Les effets pervers de la stratégie continentale européenne*

Ce modèle polarisant a contribué à une concentration des hommes, des activités productrices de richesses et des pouvoirs dans le Pentagone au détriment des périphéries maritimes qui sont des territoires dominés. Cette dépendance se traduit par une absence d'autonomie décisionnelle et économique ; les territoires atlantiques étant dominés par des centres d'impulsion extérieurs. En définitive, chaque façade maritime est très fortement liée à la capitale de son Etat-nation [GIZARD, 1996].

Certains auteurs notamment Yves LEBAHY [1996 in GIZARD] estime que ce modèle d'organisation spatiale de type polarisant n'est viable sur le long terme. Selon lui, cette concentration induit des déséquilibres croissants qui remettent en cause la stabilité économique voir même politique des périphéries maritimes. D'autre part, ce modèle génère des conséquences négatives sur l'environnement. En effet, la concentration d'activités, d'hommes et de réseaux nécessite la création d'équipements de plus en plus nombreux et coûteux. De plus, les périphéries les plus proches du centre cherchent à y être connectées. Ainsi, se développent des axes de communication terrestres qui facilitent l'accessibilité de ces régions mais aussi leur domination.

3. L'EMERGENCE D'UNE ORGANISATION POUR UN AMENAGEMENT EQUILIBRE DE L'UNION EUROPEENNE

3.1. *La création de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes*

La prise de conscience d'un modèle européen privilégiant un développement polarisé et continental est à l'origine de la création, dès 1973, de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM). Cette structure a pour but d'unir les régions périphériques pour faire un contrepoids par rapport au centre de l'Europe et de promouvoir des initiatives communes notamment dans le domaine maritime. En 1975, elle compte 28 régions adhérentes qui appartiennent pour la grande majorité à la façade méditerranéenne et atlantique de l'Europe. Lors de la dernière assemblée en 1998, la CRPM comptait 98 régions membres auxquelles il convient d'ajouter onze régions observatrices. Plusieurs régions de la Mer Baltique et de la Mer du Nord ont rejoint la CRPM.

A l'origine, cette structure trouve sa légitimité dans la défense des intérêts des régions adhérentes. Il s'agit de corriger les déséquilibres entre le centre et les périphéries. A la fin des années 80, la diffusion de cartes élaborées par Roger Brunet et son équipe du GIP Reclus confirme le modèle polarisant de l'Union Européenne. C'est dans ce contexte que la CRPM constitue des commissions internes. Ainsi, dès 1989, naît l'Arc Atlantique, suivit en 1991, des commissions Méditerranée et Mer du Nord et enfin, en 1996, l'Arc Baltique.

Progressivement, la notion de maritimité devient le trait d'union des régions et la lutte contre la périphéricité n'est plus la seule motivation des adhérents.

3.2. *La reconnaissance de l'Espace Atlantique comme périmètre de coopération*

En 2000, l'Union Européenne reconnaît l'Espace Atlantique (correspondant grosso modo au périmètre de l'Arc Atlantique) comme une macro-région dans laquelle une politique interrégionale et transnationale est privilégiée.

L'Espace Atlantique concrétise la volonté commune de faire de la façade atlantique un vaste espace d'échanges, d'idées, d'aménagement et de développement en Europe. Sa mission première est de mettre en œuvre une politique commune aux espaces atlantiques européens dans le but de valoriser les atouts et de réduire les handicaps par une action concertée. L'Espace Atlantique revendique un développement plus endogène de sa façade en privilégiant un modèle s'appuyant sur les potentiels de croissance qui peuvent être portuaires, maritimes et littoraux.

4. LE SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE COMMUNAUTAIRE : UNE OPPORTUNITE DE DEVELOPPEMENT POUR LA FAÇADE ATLANTIQUE ?

Dès 1993, l'Union Européenne des quinze élabore un Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) pour parvenir à un développement plus équilibré et durable du territoire européen et pour préparer l'élargissement vers l'est. Le SDEC, finalisé en 1999 à Postdam, a pour ambition d'améliorer la coordination des politiques communautaires ayant un impact sur le territoire européen (par exemple celles relatives aux infrastructures).

4.1. *Le SDEC : un pas vers un développement endogène des périphéries ?*

L'un des principes retenus dans ce document est le développement spatial polycentrique et équilibré du territoire européen. En effet, il n'existe qu'une seule grande zone géographique d'importance mondiale, le « Pentagone ». Jusqu'à présent, l'action de l'Union Européenne s'orientait vers le rattachement de la périphérie à ce centre en améliorant notamment les infrastructures. Il s'agit d'une vision de l'aménagement du territoire qui a pour but de compenser les faiblesses de la façade atlantique.

Le SDEC remet en cause cette stratégie : il a pour finalité de développer des pôles d'intégration économique telles que la façade Atlantique, la Mer du Nord, la Mer Baltique, l'Europe Centrale, et les Alpes-Méditerranée. Cette alternative devrait permettre de réduire les nuisances engendrées par hyperconcentration [DATAR, 2002].

Le SDEC offre une opportunité de mise en valeur d'une vision plus stratégique de l'Espace Atlantique c'est-à-dire centrée plutôt sur les atouts que sur les faiblesses. L'enjeu est, en réalité, de démontrer que la façade atlantique est bien placée pour contribuer activement au projet d'aménagement de l'espace européen.

En définitive, la combinaison des deux visions (celle véhiculée dans les rapports et travaux sur la façade atlantique mettant en relief plutôt les faiblesses et celle plus positive insistant davantage sur les atouts) semble être une issue à valoriser pour permettre à l'Espace Atlantique d'être acteur de l'aménagement de l'espace européen.

4.2. *Le développement de la façade atlantique par une exploitation optimale de ses atouts*

Selon les acteurs de l'Espace Atlantique, l'autonomie de la façade atlantique contribue à un aménagement durable du territoire européen. Ainsi, il est nécessaire de valoriser les avantages comparatifs que possèdent les régions atlantiques.

La configuration et la position du rivage atlantique peuvent être considérées comme un atout sous-exploité à l'heure actuelle. Ainsi, la dimension maritime et littorale constitue un potentiel de développement à privilégier.

4.2.1. Une richesse environnementale et patrimoniale

La sous-occupation de la façade atlantique a contribué à la préservation d'un environnement naturel de qualité. A titre d'exemple, les zones humides qui présentent un riche patrimoine biologique sont nombreuses - notamment en Irlande. Par ailleurs, la diversité du relief est un atout à valoriser : mers bordières, rias, montagnes côtières, vallées fluviales présentent un potentiel d'attractivité considérable.

Cependant, ces milieux sont fragiles. Tandis que ceux se situant sur le littoral sont confrontés à des pressions fortes de différentes natures (urbaines, touristiques, agricoles et industrielles), les espaces naturels de l'intérieur sont parfois menacés par le non-entretien, lequel résulte d'une dédensification accrue de population.

En ce qui concerne le patrimoine bâti, les traces d'une histoire brillante sont bien visibles. L'Espace Atlantique compte 57 sites atlantiques inscrits sur la liste du patrimoine

mondial de l'UNESCO [SDEA, 2004]. C'est en Espagne que leur présence est la plus grande. Cela s'explique en partie par le passage du chemin de Saint Jacques de Compostelle.

4.2.2. Un cadre de vie de qualité

Le cadre de vie est jugé de qualité satisfaisante comparativement au reste de l'Europe. La variété des paysages, la présence du littoral, la pollution limitée et maîtrisée ainsi que la qualité de vie dans les villes moyennes (comme par exemple le temps de déplacement globalement réduit et l'accès aux services aux publics) sont aujourd'hui un gage de développement pour ces régions. Dans une société où les temps non contraints occupent une place de plus en plus importante et où l'engouement pour la mer et les littoraux se développe, la possibilité de proposer une offre en loisirs et en activités touristiques diversifiées est aussi un facteur d'attractivité.

4.2.3. L'affirmation de cultures atlantiques

L'Espace Atlantique, nous l'avons vu, s'identifie à un espace périphérique qui unit les finisterres de l'Europe. Il s'est donc forgé sur une image peu attrayante fondée sur ses faiblesses. Aujourd'hui, les systèmes de communication et d'information se sont modernisés et l'éloignement géographique de la façade atlantique par rapport au Pentagone est une faiblesse qui tend à perdre de son importance. En revanche, d'autres facteurs apparaissent de plus en plus essentiels comme la qualité de l'environnement et la revalorisation du milieu naturel. Dans cette nouvelle perspective, la façade atlantique dispose d'avantages comparatifs qu'elle pourrait mieux valoriser à l'échelle européenne. Il s'agit de donner une image positive de cet espace en insistant sur les facteurs immatériels comme l'identité atlantique. Cette « atlanticité » n'est pas le fait d'une seule culture mais elle est le résultat de la période de trafic maritime où les échanges entre différents peuples de l'Atlantique sont intenses. Elle rassemble des cultures diverses, notamment celtique et basque.

L'Espace Atlantique est ainsi un espace culturel façonné par la mer. Même s'il reste de nombreuses inconnues concernant les relations des régions atlantiques, des ressemblances ont pu être constatées notamment dans le folklore, les rituels religieux et dans l'art [LEDO, in GIZARD 1996]. Les dolmens, menhirs, cromlechs que l'on retrouve en Galice, en Bretagne, en Irlande sont très ressemblants. Ils sont le témoin d'une croyance commune ancienne. Plus récemment, des similitudes ont également été observées dans les traditions et les coutumes maritimes : le salut aux saints côtiers, l'offrande d'ex-voto, le culte de la mort, la tradition des croix en pierre en sont des exemples.

Il semble que l'affinité culturelle de ces peuples soit un outil pour transformer l'image de l'Espace Atlantique. La mer constitue le liant et l'élément de cohésion des régions atlantiques.

4.2.4. La présence de nombreuses infrastructures portuaires

La façade atlantique compte environ 180 ports de commerce répartis sur 5 000 kilomètres de côtes [LEBAHY 2001]. Ils sont distribués de façon régulière. Bien que de taille modeste pour la plupart, ils constituent une opportunité de développement pour l'ensemble des régions atlantiques notamment dans le domaine des transports maritimes intra-atlantique.

Actuellement, le poids de l'ensemble de ces ports est quatre fois moins important que les ports de la mer du Nord. Le trafic y est modeste et peu diversifié. Ces ports ne jouent donc plus le rôle déterminant de porte d'entrée ou de sortie du continent comme auparavant. Le classement effectué par l'Institut Supérieur d'Economie MARitime (ISEMAR) de Saint-Nazaire en témoignent : Le Havre se situe à la 13ème place dans le classement des ports européens en fonction des tonnages, Dublin à la 14ème, Liverpool à la 20ème, Belfast à la 22ème, Southampton à la 24ème, Bilbao à la 27ème, Lisbonne à la 40ème, Leixões à la 42ème, Nantes-Saint-Nazaire à la 49^{ème} [SDEA, 2004].

Toutefois, il est à noter que la concentration des infrastructures portuaires situées dans le Nord de l'Europe atteint des limites à la fois d'un point de vue économique et environnemental. Ce contexte pourrait favoriser un regain d'intérêt pour les ports atlantiques ; ceci pour des raisons de coût, de consommation énergétique, de rapidité croissante et de faiblesses relatives des pollutions.

La relance du cabotage ainsi que la création d'autoroutes de la mer constituent alors une des orientations pour développer et re-dynamiser la façade atlantique.

5. POUR UNE EUROPE DES MERS

5.1. *La construction d'une Europe continentale*

5.1.1. Les raisons d'origines historiques

L'intégration des Etats des façades maritimes européennes s'est déroulée en trois phases successives :

- en 1973, le Royaume-Uni et l'Irlande rejoignent l'Union ;
- en 1986, le Portugal et l'Espagne sont intégrés ;
- en 1995, la Grèce, la Suède et la Finlande y adhèrent.

Malgré cet élargissement, la dimension continentale est restée prédominante dans les politiques mises en place à l'échelle européenne. Ceci s'explique en partie par le fait que les pays fondateurs que sont l'Allemagne et la France ont privilégié une vision ancienne de l'Europe façonnée par la Mitteleuropa et la Baltique. L'accès à la mer est envisagé par la Mer du Nord et non par l'Océan Atlantique.

La poursuite de la construction européenne conduit à une redéfinition de ces frontières. L'élargissement de l'Union Européenne aux pays de l'Est contribue au déplacement du centre de gravité géographique et économique vers les nouveaux Etats-membres. La continentalisation et l'« orientalisation » de l'Europe vont ainsi être renforcées et la périphéricité des régions atlantiques va être affirmée.

5.1.2. Un Schéma de développement de l'espace communautaire : un document en faveur de la « continentalité » de l'Europe ?

Selon certains auteurs partisans de l'Espace Atlantique, le schéma de développement de l'espace communautaire offre de nouvelles possibilités d'aménagement visant à un équilibre plus viable de l'espace européen. Cependant, ils émettent certaines réserves tant à son contenu. Guy BAUDELLE [in BEAUCHARD 2000] par exemple, fait remarquer que

« les premières versions du SDEC voyaient (...) la mer comme un obstacle aux échanges ». La version définitive insiste sur la périphéricité et prend en compte de manière marginale les atouts des régions atlantiques. L'Atlantique est à nouveau peu présent dans les documents européens, les potentiels de développement que pourrait offrir la mer sont mésestimés. La maritimité n'est pas considérée comme un enjeu de première importance.

Pourtant l'Europe est une puissance économique et maritime à l'échelle mondiale. Elle correspond à la péninsule du continent asiatique. Elle dispose de 67 000 kilomètres de côtes avant l'élargissement et d'un réseau de voies navigables couvrant 25 000 kilomètres.

Par ailleurs, l'Union Européenne concentre 36% du commerce maritime mondial avec un trafic de 1 500 millions de tonnes de fret estimés en 1994. A noter également que le centre de l'Europe dépend très fortement de la mer puisque 85% de ses échanges sont effectués par voie maritime et que 70% du potentiel industriel européen est situé à moins de 150 kilomètres des côtes [LEBAHY in GIZARD 1996].

Ainsi, le SDEC, à l'instar des précédents documents rédigés à l'échelle européenne (Europe 2000, Europe 2000+, sixième rapport de la commission européenne), privilégie la dimension continentale de l'organisation du territoire européen.

5.2. *Vers une autre conception de l'aménagement du territoire européen : la maritimité*

La CRPM, à travers les actions qu'elle mène depuis 30 ans, cherche à transformer les périphéries maritimes en façade et en porte d'entrée du continent européen. Elle souhaite davantage de maritimité en Europe et se mobilise pour tourner l'Europe vers les mers.

5.2.1. La prise en compte du paradigme du « monde-sur-les-lignes »

Transformer les périphéries en façade nécessite une remise en cause de la manière d'envisager son rapport à l'espace. Il s'agit de passer du paradigme « des mondes clos » à celui d'un « monde de lignes ».

Le paradigme des « mondes clos » correspond à la vision qu'avait Platon de la mer. Cette vision se réfère à la stabilité du territoire, assis sur ces richesses. La mer y est perçue comme une « figure du dehors » [ROUX in BEAUCHARD 2000] ; c'est une frontière « naturelle » aux marges du monde habité. Elle trouve sa légitimité dans son opposition aux terres. Dans cette approche portée sur la mer, les relations entre les hommes et cet espace géographique relèvent du mythe : la mer est réservée à la rêverie du promeneur, à l'artiste, à l'aventure.

Le paradigme maritimiste ou du « monde-sur-les-lignes » repose sur une vision spatiale différente. Cette approche est liée à une prise de conscience de l'existence de la mer et des potentialités de développement qu'elle offre. L'aménagement du territoire est pensé dans sa globalité et de manière multidimensionnelle. Il s'agit de considérer la terre et la mer comme des entités dépendantes l'une de l'autre. Ainsi, les activités liées à la mer trouvent leur

prolongement à terre. Les littoraux sont perçus comme des interfaces et non comme une barrière.

C'est un espace qui suscite de l'intérêt puisqu'il est considéré dans ses dimensions économiques, scientifiques et culturelles. La connaissance de l'océan a conduit à le considérer comme une unité complexe, résultant d'interrelations entre les constituants minéraux, vivants et humains. En conséquence, la mer n'est pas vue comme un tout mais plutôt comme un milieu hétérogène. Michel ROUX [in BEAUCHARD 2000] parle ainsi d'anisotropie des mers et des littoraux.

L'économie repose sur les ressources marines - qui trouvent leur prolongement à terre - et les activités indirectement liées à la mer comme l'agriculture ou le tourisme. Les usages des mers sont multiples : pêche, aquaculture, transports maritimes, tourisme, etc. Les océans sont des espaces vécus. D'ailleurs, les gens des mers distinguent les mers riches de celles pauvres, les mers dures de celles tranquilles, etc.

L'approche maritimiste est basée sur des lignes, des points, des mouvements et des échanges. Le contrôle des points stratégiques (passages, détroits, abris, carrefours, escales) est alors essentiel pour assurer le développement de la nation. Contrairement au paradigme des « mondes clos » où les territoires cherchent à s'agrandir, il s'agit d'acquérir des terres dispersées le long d'une voie maritime.

Ce modèle de développement, à l'encontre de la logique continentale du reste de l'Europe, est un moyen pour l'Espace Atlantique de devenir une porte d'entrée, une façade de l'Europe porteuse d'images et de représentations positives et non un territoire dépendant de l'Union Européenne. L'enjeu, aujourd'hui, pour l'Espace Atlantique, est bien de mettre en valeur sa dimension « maritime ».

Nous retiendrons deux dimensions de la maritimité.

La maritimité s'attache tout d'abord aux activités directement liées à la mer, qu'elles soient économiques (productions marines, transports maritimes, loisirs de bord de mer) ou culturelles (identités et cultures maritimes). Elle s'intéresse plus particulièrement aux nouvelles pratiques de la mer.

C'est également un état d'esprit, une volonté des acteurs à engager des politiques maritimistes pour assurer un développement du territoire. Elle nécessite un changement de mentalités qui s'appuie sur la littoralité des territoires.

5.2.2. Les atouts de la façade atlantique pour le développement de la maritimité

D'ores et déjà, les régions atlantiques disposent de deux atouts supplémentaires par rapport aux autres façades maritimes.

Le premier est lié à sa position géographique. A l'interface entre l'Europe et l'Amérique et l'Asie, ces régions sont en contact avec les routes de l'Atlantique nord et celles de l'Atlantique sud. Elles constituent ainsi une ouverture sur le monde. De plus, cette façade a un rôle à jouer dans les échanges intra-européens puisqu'elle permet de favoriser les communications entre les façades maritimes du nord et du sud de l'Europe.

Le deuxième atout est de l'ordre de l'immatériel. Du fait de leur périphéricité, ces régions ont su développer des solidarités, des projets interrégionaux et transnationaux qui leur permettent aujourd'hui d'avoir une habitude ou des aptitudes à travailler et à construire un projet commun ; compétences qui seront indispensables pour la construction d'une Europe des mers.

La politique européenne menée jusqu'à présent n'a pas permis de réduire les disparités économiques et sociales entre le centre et les périphéries de l'Europe. Ce travail de recherche s'attache tout particulièrement à la situation de la façade atlantique. Elle connaît, à l'instar des autres extrémités européennes, des difficultés qui la rendent dépendante du Pentagone.

Nous cherchons à appréhender la maritimité comme enjeu d'aménagement pour les régions de l'Espace Atlantique. L'objectif étant d'apporter un début de réponse à la question suivante : la maritimité contribuerait-elle au développement et au dynamisme des régions de l'Espace Atlantique ?

D'ores et déjà, deux regards antagonistes sont portés sur les mers. Tandis que les défenseurs de l'Espace Atlantique les considèrent comme facteur d'ouverture, les politiques européennes et tout particulièrement françaises les réduisent à des périphéries.

Nous avons choisi de nous intéresser plus particulièrement à la façade atlantique française car c'est un pays qui a développé un comportement singulier dans l'Union Européenne.

CHAPITRE 2 : LE PARADOXE FRANÇAIS

La France se singularise des autres pays européens : elle possède des atouts très enviables qui lui permettraient de développer une stratégie nationale de développement maritime. Pourtant, ce n'est pas la voie qu'elle a privilégiée jusqu'à aujourd'hui. Nous nous intéressons, dans ce chapitre, à ce paradoxe en considérant la France dans son ensemble.

1. UNE GEOGRAPHIE PHYSIQUE TRES FAVORABLE A UNE PUISSANCE MARITIME MONDIALE

La France dispose d'avantages comparatifs qui lui permettraient de prétendre à une place privilégiée dans la hiérarchie des puissances maritimes à l'échelle mondiale. Elle est le seul pays européen à s'ouvrir largement sur des domaines maritimes aussi différents que la Méditerranée, l'Océan Atlantique et la Mer du Nord. Le territoire métropolitain français compte 6 500 kilomètres de côtes auxquels il faut ajouter les possessions d'Outre-Mer qui constituent des pieds-à-terre dans les Océans Pacifique, Atlantique et Indien. Elle contrôle l'un des espaces marins les plus vastes du monde avec une superficie de la zone économique exclusive de près de 11 millions de km². Bien que la façade atlantique soit l'une des plus longues de l'Europe, elle ne représente qu'une faible part de l'espace maritime français, puisque 97% correspond aux départements et territoires d'outre-mer français [HAGNERELLE, 1997].

Cependant, la façade atlantique constitue un atout privilégié pour la France car elle lui permet d'être connectée au plus intense et au plus actif courant de navigation maritime du monde, celui reliant l'Amérique du nord à l'Europe du nord-ouest. La façade maritime méridionale lui offre également une ouverture sur le système d'échanges méditerranéen. Globalement, du fait de ses façades maritimes, la France présente une bonne accessibilité.

A ce facteur s'ajoute une géographie physique plutôt favorable. Elle dispose de vallées fluviales qui permettent de drainer et de faire circuler les biens dans les terres intérieures. Ainsi, les vallées fluviales de la Seine, de la Loire et de la Garonne sont des axes majeurs de circulation et de communication. La vallée du Rhône, relayée par celle de la Saône, permet un accès nord-sud à l'est du territoire.

La France dispose donc de plusieurs atouts liés essentiellement à la configuration et au cadre physique de son territoire ce qui en fait une situation très privilégiée. Cependant, elle n'est pas une grande puissance maritime européenne au regard du Royaume-Uni ou de l'Allemagne.

2. LA POLITIQUE DES TRANSPORTS MARITIMES

2.1. Une flotte de commerce française peu performante

La France est l'une des plus importantes puissances commerciales mondiales derrière les Etats-Unis, le Japon, l'Allemagne et le Royaume-Uni. Elle réalise 4,6% du commerce international et occupe ainsi le cinquième rang mondial [DE RICHEMONT, 2003]. Elle est le cinquième exportateur et le sixième importateur mondial en valeur de marchandises. 25% des exportations et la moitié des importations, en volume, sont effectuées par la voie maritime [Ministère de la mer, 2005].

En revanche, dans le domaine des transports maritimes, la France ne se situe, en 2003, qu'au 29^{ème} rang mondial et au 8^{ème} rang européen après la Grèce, le Royaume-Uni, l'Italie, le Danemark, l'Allemagne et les Pays-Bas pour la flotte de plus de 300 tonneaux jauge brute [DE RICHEMONT, 2003] alors qu'elle occupait encore le dixième rang mondial dans les années 70.

**TABLEAU N°2 : EVOLUTION DU NOMBRE DE NAVIRES IMMATRICULES
SOUS PAVILLON FRANÇAIS DE 1950 A 2003**

	NAVIRES A PASSAGERS	CARGOS	PETROLIERS	TOTAL
1950	94	478	85	657
1960	67	571	160	798
1970	38	380	136	554
1980	28	284	112	424
1990	30	138	55	223
2000	38	110	61	209
2003	62	92	55	209

Source : DE RICHEMONT, 2003

Au regard du tableau ci-dessus, le nombre de navires immatriculés sous pavillon français de 1950 à 2003 a chuté. Le pavillon français recouvre, en 2003, 209 navires immatriculés à comparer avec les 657 en 1950. Les effectifs de la flotte de commerce embarqué sous pavillon français ont connu la même tendance : en 1999, 6 000 personnes recensées contre 15 000 personnes en 1960 [BOUYER, 2004].

Dans un contexte de croissance du transport maritime à l'échelle mondiale, la France a connu un déclin continu qui ne s'est stabilisé qu'à la fin des années 90. Elle ne représente que 3.3% de la flotte de l'Union, alors que les échanges maritimes de la France représentent 15% des échanges maritimes européens [Roux in LEBAHY 2001]. Il est important de souligner que le déclin qu'a connu la flotte française ne s'est pas généralisé à l'ensemble des pays européens. Les Pays-Bas a vu sa flotte croître de +49% en 5 ans, l'Allemagne de +41 %, l'Espagne de +15,6%, la Grande Bretagne de +37%. Ces pays ont vu leur position se maintenir dans le classement des puissances maritimes.

Les performances de la France apparaissent donc modestes par rapport à celles des pays européens et surtout par rapport à son potentiel.

2.2. *La voie maritime : un mode de transport sous-exploité par la France*

Depuis la seconde Guerre Mondiale, le commerce intra-communautaire a connu une forte croissance. Cette évolution est liée à la volonté de l'Union Européenne de favoriser les échanges de biens, de personnes et de capitaux entre les pays européens. Cette tendance ne saurait que s'accroître avec l'intégration des pays de l'Est. La France occupe, dans l'espace européen, une position privilégiée : elle est un carrefour entre le Nord et le Sud de l'Europe. Trois axes transitent par la France :

- Allemagne - Péninsule ibérique ;
- Bénélux - Péninsule ibérique ;
- Italie/Grèce - Péninsule ibérique.

Elle a donc un rôle à jouer dans les échanges intra-communautaires.

En Europe, le transport maritime assure 41 % en volume du transport de marchandises intra-communautaires (contre 44% pour le transport routier). Il a connu une croissance de 27% entre 1990 et 1998 (+ 35 % pour la route), et cette tendance se vérifie.

TABLEAU N° 3 : REPARTITION DU TRAFIC INTRA-COMMUNAUTAIRE PAR MODE EN 1995

	VOIE MARITIME	VOIE FLUVIALE	VOIE TERRESTRE
Royaume-Uni	88%	1%	11%
Grèce	81%	3%	16%
Danemark	60%	1%	39%
Irlande	57%	1%	42%
Portugal	59%	2%	39%
Italie	47%	1%	52%
Espagne	45%	2%	53%
France	25%	10%	65%
Pays-bas	17%	40%	57%
Allemagne	14%	30	56%

Source : « Le transport maritime à courte distance » - COM (95) 317 final

Comme l'indique le tableau ci-dessus, la répartition des différents modes de transport n'est pas homogène à l'échelle européenne. Certains pays privilégient les voies maritimes (Royaume-Uni, Grèce, Danemark, Irlande, Portugal) tandis que d'autres développent le trafic routier (Italie, Espagne, France, Pays-bas, Allemagne).

La France, bien que possédant de longues façades maritimes qui la relie à ses voisins, privilégie le transport routier. Ainsi, 25% des exportations de France s'effectuent par mer alors 65% se font par voies terrestres.

**TABLEAU N° 4 : PART DU TRAFIC ROUTIER ET MARITIME
DANS LES EXPORTATIONS FRANÇAISES SELON LE PAYS DE DESTINATION EN 1995**

	PART DU TRAFIC ROUTIER	PART DU TRAFIC MARITIME
Allemagne	59%	2%
Italie	77%	26%
Espagne	75%	18%
Pays-bas	47%	15%
Danemark	46%	39%
Portugal	26%	73%

Source : « Le transport maritime à courte distance » - COM (95) 317 final

Le tableau ci-dessous permet de comparer la part du trafic routier dans les exportations françaises à celle du trafic maritime. A l'exception des échanges avec le Portugal, la route est le mode le plus utilisé. L'importance du trafic routier pour les exportations en direction de l'Italie peut paraître surprenante. Elle témoigne de la conception continentale de l'aménagement du territoire.

Si l'on s'intéresse aux échanges internationaux, la France a davantage recours au transport maritime. En volume, 56 % des importations françaises et 38 % de ses exportations empruntent la voie maritime. Sur les 345 millions de tonnes de marchandises transitant annuellement par les ports français, 47 % correspond au trafic international, 43 % au cabotage communautaire et seulement 10 % est relatif au cabotage national [BOUYER, 2004]

Le rôle des transports maritimes ne semble être envisagé que dans le cadre des échanges internationaux de longue distance.

2.3. *Les infrastructures portuaires*

2.3.1. Le système portuaire français

Trois catégories de ports se distinguent :

- Les sept ports autonomes, établissements publics de l'État, sont des ports de commerce qui traitent plus de 80% du trafic maritime de marchandises et la quasi-totalité du trafic conteneurs. On en dénombre cinq sur les façades de l'Océan Atlantique, de la Manche et de la Mer du nord (Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire, Le Havre, Rouen, Dunkerque), un sur la façade méditerranéenne (Marseille-Fos) et un dans les DOM (La Guadeloupe). Sur la façade atlantique, Le Havre et Nantes se démarquent par un trafic de fret important (67,64 Millions de tonnes et 31,68 Millions de tonnes en 2000).

- Les 23 ports d'intérêt national correspondent à des ports de commerce et de pêche, relevant de la compétence de l'État mais généralement concédés aux Chambres de Commerce et d'Industrie. Ils assurent environ 20% du tonnage de marchandises mais représentent 50% environ des marchandises diverses non conteneurisées et plus de 80% du trafic de passagers.

- Les 530 ports décentralisés (304 ports de commerce et de pêche et 228 ports de plaisance) se répartissent le reste du trafic. Ils sont gérés par les communes.

2.3.2. La croissance du trafic des ports français

Si la flotte de commerce a décliné depuis les années 60, le trafic des ports français n'a cessé de croître. Nous retiendrons les chiffres avancés par BOUYER (2004).

Tandis que le transport de produits pétroliers a régressé, le trafic de voyageurs dans les ports français a triplé entre 1972 et 2003. Le marché français de la croisière a plus que doublé depuis 1992, notamment en Méditerranée. Marseille, avec une croissance actuelle de 20 % par an, est devenue une escale importante. Les ports de Saint Malo et de Roscoff totalisent plus d'un million de voyageurs vers le Royaume-Uni.

Le trafic de marchandises suit la même tendance : les sorties ont doublé pour atteindre 100 millions de tonnes en 2003 et les entrées ont augmenté de 18 %. Le trafic des marchandises diverses (dont les marchandises conteneurisées) est passé de 69 à 191 millions de tonnes, avec des taux de croissance annuels de 2,4 % entre 1997 et 2002, et de 6,5 % par an entre 1992 et 1997.

Malgré cette hausse du trafic des ports français notamment Le Havre et Marseille, leur position relative, à l'échelle de l'Europe, n'a cessé de régresser. En effet, tandis que le trafic de conteneurs connaît une croissance de 8% par an en Europe, la part des ports français dans le trafic de conteneurs est passée de 13 % à 9 % entre 1990 et 1999.

En terme d'aménagement du territoire, le trafic de marchandises conteneurisées favorise la polarisation des flux sur quelques sites portuaires. Les ports autonomes sont donc renforcés au détriment des places portuaires de moindre importance.

2.4. *Vers une valorisation du potentiel maritime français ?*

Plusieurs rapports mettent en avant la nécessité de repenser la stratégie des transports en France. Ils s'inscrivent dans les objectifs de l'Union Européenne développés dans le livre blanc adopté par la commission du 12 septembre 2001 sur « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 ». Ce dernier fait état de la croissance inégale des différents modes de transport, perçue comme le « reflet du manque de prise en compte de l'ensemble des coûts externes dans le prix du transport (...) ». La France, qui s'est engagée à respecter le protocole de Kyoto, a débuté une réflexion sur les transports. Ces travaux mettent en évidence les nuisances qu'engendre le transport routier sur l'environnement et la santé publique. Ils soulèvent l'intérêt de développer d'autres solutions alternatives, comme par exemple le cabotage.

D'après ces études, le transport maritime international est responsable de 2% des émissions de dioxyde de carbone (CO²) mondiales, contre 17% pour la route. Le transport maritime est 2,5 fois moins polluant en terme d'émissions de CO² que le transport routier. La France semble être tout particulièrement concernée par ces problématiques. Nous l'avons vu, elle constitue un carrefour entre l'Europe du Nord et du Sud, et la saturation de ces infrastructures routières comme l'A10 et l'A9 en direction de l'Espagne, l'A8 en direction de l'Italie, sont à envisager prochainement.

2.5. *Les raisons avancées pour expliquer le déclin de la flotte française*

Nous avons retenu les facteurs traditionnellement avancés pour justifier le déclin de la flotte française, ils sont d'ordres historiques et conjoncturels. Michel ROUX avance d'autres hypothèses qui méritent d'être mentionnés.

2.5.1. Les arguments d'ordres historiques

F. Braudel [1990] explique la position de la France dans le domaine maritime par des aspects essentiellement historiques. Selon lui, la France a été confrontée à un double handicap. Elle a été contrainte de sécuriser le front maritime et continental pour lutter contre les agressions anglaises et allemandes. Et elle a dû disperser ses forces navales entre les deux bassins que sont la Mer Méditerranée et l'Océan Atlantique.

Jusqu'en 1870, la France mène en parallèle une politique d'expansion territoriale dans laquelle elle est en compétition directe avec l'Angleterre, l'Espagne, les Pays-Bas et une politique plus continentale, visant à définir des frontières naturelles à son territoire. Elle est alors parmi les grandes puissances maritimes mondiales et affiche l'ambition d'atteindre le même niveau que celui de l'Angleterre. Pour y parvenir, elle lance un programme de construction de navires possédant une bonne compétence technologique. La défaite de Sedan de 1870 qui conduit la France à céder l'Alsace-Lorraine à l'Allemagne se traduit par un changement de la stratégie politique. Elle choisit alors de privilégier ses ambitions continentales au détriment de ses façades maritimes. Elle abandonne le défi de supplanter l'Angleterre sur mer et se résigne à la seconde place européenne.

Par ailleurs, à la fin du XIX^{ème} siècle, le développement industriel bouleverse les équilibres en place. Il conduit notamment à une modernisation technologique des armements. La France, face à ces concurrents, perd de sa compétitivité. Elle n'a pas les moyens humains, technologiques et financiers pour assurer le front maritime et continental. Certains ont justifié

le choix continental par le fait que disposer de deux façades maritimes est un handicap : « Il lui faudra ou tout multiplier par deux ou, le plus souvent tout diviser par deux » [BRAUDEL, 1990].

Face à ces arguments, il peut être intéressant de confronter les stratégies de l'Angleterre et de l'Allemagne. En effet, l'Angleterre, pour devenir une puissance maritime, a multiplié ses forces sur toutes les mers dans le but de contrôler les points stratégiques maritimes et continentaux du globe. Quant à l'Allemagne, état continental du fait de la situation géographique, elle a su maintenir et même développer une flotte puissante, alors même qu'elle devrait affirmer ses frontières continentales.

2.5.2. Les arguments liés à la conjoncture

Les pouvoirs publics se sont souvent appuyés sur la conjoncture économique pour expliquer le déclin de la flotte française. Celle-ci a dû faire face à une forte concurrence venant, d'une part, des nouveaux pays industrialisés et des pavillons de complaisance, et, d'autre part, des ports européens de la Mer du Nord.

Jusque dans les années 1970, les pays développés dont la France se sont tournés de façon exclusive vers le Moyen Orient pour l'importation du pétrole et par conséquent, ils se sont équipés en navires pétroliers. Ce commerce a profité aux grands ports, seuls capables d'accueillir des navires de grande taille.

Les chocs pétroliers de 1973 et de 1976 ont entraîné un changement de stratégies de la part des pays importateurs. Ils ont envisagé la valorisation d'autres ressources comme le nucléaire ou le charbon pour la France, réduisant ainsi leur dépendance énergétique avec les pays du Moyen Orient. Cette crise pétrolière s'est traduite par un surplus de navires pétroliers à l'échelle mondiale.

A partir du milieu des années 1980, le trafic de marchandises conteneurisées s'est développé nécessitant l'acquisition de navires adaptés, les porte-conteneurs. Il va de pair avec la multiplication des échanges des produits manufacturés. Ce type de commerce a modifié les flux à l'échelle mondiale. Les échanges dans le Pacifique et sur l'axe Europe-Asie sont supérieurs à ceux du Moyen Orient et de l'Europe ou des Etats-Unis correspondant aux échanges pétroliers.

Par ailleurs, l'émergence des Nouveaux Pays Industrialisés (NPI) dans l'économie mondiale et le recours massif par les armateurs, pour des raisons économiques, aux pavillons des pays de libre immatriculation dits aussi « de complaisance » bouleversent le marché maritime. Ces derniers abritent aujourd'hui en tonnage près de la moitié de la flotte de commerce mondiale. Les deux plus importants, et les plus anciens d'entre eux, le Panama et le Liberia, représentent le tiers du tonnage mondial. Selon certains auteurs, cette nouvelle conjoncture s'est traduite par une concurrence exacerbée. Dans ce contexte, les flottes européennes n'auraient pas réussi à s'adapter aux nouvelles données du marché des transports maritimes.

Cette justification peut paraître incomplète. Certains pays européens ont su maintenir une flotte puissante ; c'est le cas de l'Allemagne, de la Grèce, du Danemark et de l'Italie. Ces pays sont désormais situés devant la France dans le classement mondial et européen.

TABEAU N°5 : STRUCTURES DES FLOTTES MARCHANDES FRANÇAISE ET ALLEMANDES EN 1987

	FRANCE	ALLEMAGNE
Pétroliers	51%	10%
Porte-conteneurs	13%	43%
Vrac sec + mixte	18%	10%
Cargos conventionnels	13%	32%
Méthaniers	5%	5%

Source : Rapport de l'ENA, ENA-Ifremer, 1989, in ROUX M. 1997

La composition de la flotte française peut être un élément explicatif aux difficultés qu'a connu la France. La comparaison avec l'Allemagne est révélatrice. Le tableau ci-dessus indique la part des navires par type en Allemagne et en France en 1987. L'Allemagne possède davantage de porte-conteneurs que de pétroliers ; elle a donc été moins touchée par la crise pétrolière que la France qui possédait, quant à elle, une flotte dont près de la moitié était constituée de pétroliers.

2.5.3. La dimension culturelle comme facteur explicatif ?

Selon Michel Roux, la position de la flotte française dans la hiérarchie mondiale ne relève pas seulement d'une situation géographique, d'un contexte économique ou historique ; elle s'exprime en grande partie par une dimension culturelle.

L'analyse des manuels de géographie réalisée par Michel ROUX [1997] tente d'avancer l'hypothèse suivante : « le mythe transparaît en filigrane dans le discours géographique ». Selon lui, la géographie s'est traditionnellement tournée vers le continent. Il s'est appuyé sur deux manuels qui ont marqué la géographie en France : Géographie Universelle de E. RECLUS de 1883 et « Tableau de la Géographie de la France » de VIDAL DE LA BLACHE de 1903.

Selon E. RECLUS le déclin de la flotte française est un choix délibéré au nom de la division du travail équitable. Contrairement aux anglais et aux italiens, les français ont l'avantage de posséder des terres. Il est donc « naturel » « qu'une division du travail s'établisse et que, [...], la France laisse à l'Angleterre le soin principal des transports ». L'auteur défend l'idée selon laquelle la France dispose d'atouts pour développer une politique des mers. Mais comme elle possède un potentiel sur terre qui lui permet de subsister à ses besoins, elle n'a pas privilégié sa relation avec l'océan.

P. VIDAL DE LA BLACHE porte un autre regard sur la France. Alors que E. RECLUS reconnaît la dimension maritime, VIDAL DE LA BLACHE l'occulte. Il considère la France dans sa dimension continentale et écrit : « La substance même de notre civilisation est de provenance toute continentale. La période organique où s'élabore la personnalité de la France embrasse une série de siècles d'influences terriennes accumulées. L'arbre de nos origines étend au loin ses racines sur le continent ». Dans cet ouvrage, l'auteur développe la notion de Pays, qui fait essentiellement référence à la terre nourricière, aux hommes qui l'exploitent, aux pratiques ancestrales et aux continuités.

L'étude régionale que fait VIDAL DE LA BLACHE n'est pas moins intéressante. En ce qui concerne la région de l'ouest⁴ très peu de références sont faites à la mer. Il mentionne le nom de l'Armorique pour faire remarquer le terme est abusivement employé puisque, selon lui, « cette contrée est intérieure et rurale, plus que maritime ». Il voit dans « Armor » la « fin des terres ». Et d'ajouter « la Bretagne expire, à demi noyée dans l'Atlantique », dans un paysage de « monotonie grandiose ». Lorsqu'il évoque la ville de Nantes, aucune allusion n'est faite à la mer. Il ne mentionne ni les ports, ni le commerce...

En revanche, l'est du territoire est considéré comme une région de contact par excellence. Il n'y a de frontière naturelle et les paysages présentent un caractère de continuité.

Selon Michel ROUX, VIDAL DE LA BLACHE véhicule « un mode de représentations purement continental ». Les littoraux sont considérés comme des frontières absolues et non comme des interfaces. Le mouvement de géographie auquel appartient l'auteur a eu une influence importante dans l'enseignement de la géographie en France. Il a contribué à forger un esprit continental aux français.

Il paraît utile de faire remarquer que certains auteurs, notamment Camille VALLAUX [1908], ont à la même époque, développé un regard maritimiste du territoire. Mais ils n'ont pas été écoutés avec la même attention. Depuis les années 1970, la prise en compte des problématiques environnementales a favorisé un autre regard des mers. Plusieurs géographes ont d'ailleurs défendu la voie maritime, mais ce sont des publications qui n'ont pas atteint généralement le grand public. En définitive, la géographie scolaire et universitaire est encore empreinte à une vision continentale.

3. UNE ECONOMIE MARITIME REVELATRICE D'UNE CONCEPTION MYTHIQUE DES MERS ?

Ce paragraphe a pour objet d'analyser l'économie maritime de la France. Nous tenterons de démontrer que le regard des français sur les mers influence l'économie maritime.

Nous utiliserons la définition donnée par l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER). L'« économie maritime » correspond à un ensemble d'activités comprenant le tourisme, les industries maritimes (construction navale,...), le secteur public (Marine nationale...) et l'exploitation des produits de la mer (pêche et aquaculture marine).

Il est important de considérer que l'économie des zones littorales ne se résume pas à l'économie maritime. Sur le littoral, leur part n'est pas toujours prépondérante. L'exemple des industries liées à la mer est révélateur. Bien qu'elles soient imparfaitement définies, elles ne représentent que 6,9 % de l'industrie des départements littoraux. Par ailleurs, le poids des activités liées à la mer dans l'économie nationale est à relativiser. D'après l'IFREMER, en 2001, elles représentent 1,4 % du PIB national.

⁴ La région de l'ouest à laquelle il fait référence correspond au Poitou-Charentes, à la région des Pays de la Loire et à la Bretagne

3.1. *Les activités maritimes traditionnelles de moins en moins structurantes*

3.1.1. L'exploitation des produits de la mer

➤ La pêche

Le secteur de la pêche représente 0,15 % du PIB français. La France se place au troisième rang européen pour la production pêchée derrière le Danemark et l'Espagne. La Bretagne est la première région de pêche (33 % en valeur), suivie des Pays-de-la-Loire (11 %) et du Nord-Pas-de-Calais (10 %). Globalement, ce domaine d'activité se caractérise par une fluctuation des débarquements et une augmentation des prix à la première vente (du pêcheur au mareyeur) depuis 1995. En effet, le prix moyen des produits débarqués a connu une croissance de 12% entre 1999 et 2001 alors que la production est comparable à ce qu'elle était en 1999.

Le secteur de la pêche est confronté à la raréfaction de la ressource. Dans ce contexte - qui concerne l'ensemble de la pêche européenne -, une gestion plus responsable des activités de pêches est nécessaire. Des Plans d'Orientation Pluriannuels (POP) ont été adoptés pour réglementer les quantités pêchées. Ils se sont traduits par un effondrement historique du nombre de navires et d'emplois. Ainsi, 5 700 navires sont recensés au 31 décembre 2001, contre 12 000 en 1982. 15 000 emplois à temps plein sont comptabilisés actuellement contre 19 000 dix ans plus tôt, 50 000 dans les années 1960 et 100 000 en 1910 [BOUYER, 2004]. Les régions atlantiques représentent 68% de l'effectif national en 2002.

Bien que l'on constate une stabilisation des effectifs depuis ces dernières années du fait d'un recrutement de marins d'origine communautaire, ce secteur d'activité connaît une pénurie de main-d'œuvre. Plusieurs éléments expliquent en partie cette situation : les rémunérations variables (bien que potentiellement importantes), les départs à la retraite nombreux sous l'effet des cessations anticipées d'activités, mais surtout le secteur souffre des incertitudes qui pèsent sur ses perspectives d'avenir.

La Politique communautaire de pêche menée jusqu'à présent consiste à poursuivre la réduction des capacités. Sur l'ensemble de l'Union Européenne, la production de la pêche a baissé de 17% entre 1995 et 2002 alors que la production mondiale a progressé de 17% sur la même période.

TABEAU N° 6 : PRODUCTION TOTALE⁵, TOUS PRODUITS DE PÊCHE (EN MILLIERS DE TONNES DE POIDS VIF) DES 15 PAYS PRODUCTEURS EUROPEENS LES PLUS IMPORTANTS

RANG (2002)		1995	2000	2002	VARIATION 2002/1995
1	Danemark	2 043,60	1 577,70	1474,1	-28%
2	Espagne	1 402,90	1 382,00	1 146,70	-18%
3	France	955,9	970,1	948,7	-1%
4	Royaume-Uni	1 003,70	900,1	869	-13%
5	Pays-Bas	522	571,1	518,5	-1%
6	Italie	611,5	518,7	453,8	-26%
7	Irlande	417	327,5	344,9	-17%
8	Suède	412,2	343,4	300,6	-27%
9	Allemagne	302,9	271,1	274,3	-9%
10	Pologne	454,5	253,5	255,1	-44%
11	Portugal	268,9	198,7	210,8	-22%
12	Grèce	184,4	194,7	183,6	0%
13	Finlande	171,9	171,9	159,9	-7%
14	Lituanie	59,1	81	151,9	157%
15	Lettonie	149,7	136,7	114,1	-24%
UE25		9193,6	8168	7 596,00	-17%
Monde		124 605,40	142 281,90	145 706,90	17%

Source : Eurostat, communiqué de presse du 11 janvier 2005

Au regard du tableau ci-dessus, la France est le troisième producteur européen. Mais, si l'on s'intéresse aux valeurs des apports pêchés, la place de la France est à relativiser puisqu'elle ne participe qu'à 1,3% de l'ensemble de valeurs des produits pêchés en Europe.

En outre, la France importe des produits de la mer. La consommation est actuellement deux fois plus importante que les quantités pêchées. Par conséquent, la transformation des produits importés est en croissance de près de 20 % depuis 1995. Ces entreprises sont majoritairement localisées sur le littoral, en Bretagne et en Normandie.

➤ L'aquaculture

L'aquaculture⁶ représente 17% de la production totale pêchée. Elle n'a cessé de croître depuis 1995 passant d'un huitième à un sixième en 2002. La France (250 000 tonnes) est le deuxième producteur aquacole européen derrière l'Espagne (260 000 tonnes)⁷. Elle est aussi le premier producteur européen d'huîtres (90 % de la production) et le premier consommateur. La production de coquillages représente 80 % du total du secteur.

La région Poitou-Charentes, avec 44% des ventes finales et 33% de la production d'huîtres demeure au premier rang français devant la Bretagne et la Normandie. L'aquaculture française est dominée par les activités ostréicoles qui représentent les trois quarts de la production. Le recensement de la conchyliculture de 2002 le confirme : l'ostréiculture occupe 14 180 hectares sur l'estran, la mytiliculture (moules) 4 200 hectares, la culture de la palourde 220.

L'élevage de poissons reste encore peu développé sur le territoire français bien qu'il soit en croissance depuis une décennie. La culture d'algues reste très marginale, avec 75 000 tonnes récoltées chaque année (laminaires du Finistère Nord, récoltés par la "flottille goémonière") pour 3 millions d'euros d'activité.

⁵ La production totale correspond à la somme des captures totales, exprimée en équivalent poids vif débarqué, et de la production de l'aquaculture. L'aquaculture est définie comme l'élevage de poissons, mollusques, crustacés et la culture de plantes aquatiques.

⁶ L'aquaculture se définit comme l'élevage de poissons, mollusques, crustacés et la culture de plantes aquatiques.

⁷ EUROSTAT, communiqué de presse du 11 janvier 2005, Statistiques de la pêche, 3p.

Même si l'exploitation des produits de la mer connaît des difficultés (liées notamment à la pollution des eaux littorales), et des incertitudes concernant son avenir, elle joue un rôle d'aménagement du territoire puisque 39 ports de pêche se répartissent sur l'ensemble de la façade atlantique [Le MARIN, 2005]. De plus, elle participe à l'identité du littoral tant recherchée aujourd'hui.

3.1.2. La construction et la réparation navale

La construction et la réparation navale sont en mutation depuis une trentaine d'années. Aujourd'hui, la majorité des vraquiers, des porte-conteneurs, des pétroliers sont construits en Corée du Sud, devenant ainsi le premier constructeur mondial.

Après avoir connu une forte croissance des commandes entre 1993 et 2000, elle se stabilise aujourd'hui. Les perspectives pour les dix années à venir envisagent une baisse des commandes à l'échelle mondiale. C'est un secteur dans lequel l'Europe se trouve marginalisée du fait d'une forte concurrence.

En France, les chantiers navals sont concentrés puisque les quatre premiers chantiers français représentent plus de la moitié de l'activité. C'est une activité qui engendre des incertitudes liées à l'emploi dans certains territoires. En effet, les chantiers navals fonctionnent selon une forte variabilité inter-annuelle du carnet de commande. L'emploi évolue donc au gré des commandes. A noter cependant que l'Etat a fixé les crédits d'équipement de la Défense par la loi de programmation militaire 2003-2008, ce qui permet de connaître, à court terme, les besoins en terme d'emploi sur les territoires dépendants.

A ce titre, la Direction de la Construction Navale (DCN) et la Marine Nationale restent des acteurs importants de l'économie maritime. Même si les effectifs sont en baisse, elles emploient respectivement plus de 15 000 et plus de 50 000 personnes [BOUYER, 2004]. En outre, l'armée possède une emprise non négligeable sur le littoral. Leur rétrocession est un enjeu d'importance pour les territoires concernés.

Dans ce contexte, la France a conservé un « savoir faire compétitif dans des domaines à forte valeur ajoutée » et notamment sur des stratégies très innovantes et très exportatrices. Elle s'est orientée dans la construction de paquebots de croisières (chantiers de Nantes-Saint-Nazaire) et est aujourd'hui le premier pôle européen pour la construction de ce type de navires.

Les travaux publics maritimes (construction et entretien des ports, ouvrages de défense contre la mer, ouvrages pour la Marine Nationale, plates formes offshore, Phares et Balises), ne représentent qu'une faible part du chiffre d'affaires du bâtiment français (1,2%). Par contre, c'est une activité exportatrice : 86% du chiffre d'affaire réalisé est lié à des commandes hors de France métropolitaine.

3.2. *L'essor des activités de loisir*

Il semble que la majorité des français conçoivent la mer davantage comme un support aux loisirs que comme un potentiel de développement économique. Le tourisme balnéaire, la thalassothérapie, le nautisme et la plaisance, les manifestations maritimes provoquent un engouement croissant qui surprend d'ailleurs nos voisins européens [ROUX, 1997].

3.2.1. Le tourisme : une activité dominante du littoral

Le tourisme représente douze fois le chiffre d'affaires de la pêche, quinze fois celui des ports et huit fois celui de la marine marchande. Il représente 44% de la valeur ajoutée maritime [BOUYER, 2004].

Le nombre d'emplois créés s'élève à 150 000 et connaît une hausse de 8,5% depuis 1996. Il correspond au premier espace touristique pour les hébergements marchands : les communes littorales concentrent 17% de l'offre nationale d'hôtels, 48% de l'offre de campings et 51% des résidences de tourisme. En moyenne, une commune littorale propose 8 000 lits touristiques, contre 500 lits pour la moyenne du territoire français.

En conséquence, c'est une activité en plein essor qui marque l'aménagement du littoral. Celui-ci est très convoité mais c'est un espace fragile et sensible. Ainsi, la densité de la population littorale, qui représentait en 1999 5,85 millions d'habitants, est de 2,5 fois plus importante que celle de l'ensemble du territoire métropolitain (en 1999, 272 habitants/km² contre 108 habitants/km²) ; le taux d'équipement touristique y est quatre fois supérieur à la moyenne nationale. De 1982 à 1990, 41,3 % des résidences secondaires y ont été construites. Enfin, 12 % des logements neufs et 7 % des locaux sont construits chaque année dans les communes littorales qui représentent seulement 4 % de la superficie du territoire.

Si l'on s'intéresse plus particulièrement aux régions atlantiques, nous remarquons qu'elles constituent un des piliers de l'économie touristique française. Elle bénéficie d'une attractivité « spontanée » de la clientèle nationale liée en partie à la relative préservation du littoral. Celui-ci a globalement été épargné par les grandes opérations d'aménagement menées dans les années 1960. En 1996, l'espace atlantique attire un tiers de la fréquentation française contre un cinquième pour la façade méditerranéenne (elle est davantage fréquentée par une clientèle étrangère). L'Aquitaine, les Pays de la Loire et la Bretagne concentrent les deux tiers des nuitées françaises sur l'Espace Atlantique [LANGONNE, 1998].

3.2.2. La thalassothérapie

C'est une activité spécifiquement française qui n'a pas vraiment d'équivalent à l'étranger. L'originalité tient à la fois à mettre à profit l'essentiel des propriétés du milieu marin au service de la santé et à sa médicalisation qui peut être poussée – notamment pour les centres de rééducation fonctionnelle. On entend par thalassothérapie « l'utilisation simultanée sur un site marin privilégié, et sous surveillance médicale, des bienfaits des éléments du milieu marin, dans le but préventif ou curatif. Les éléments du milieu sont le climat marin, l'eau de mer, les boues marines, les algues marines, le sable et toutes les substances venant de la mer » [ROUZADE 1995].

La thalassothérapie est concentrée sur le littoral atlantique français. Seuls trois établissements fonctionnant de manière similaire à ceux de la France ont été recensés dans les autres pays de l'Espace Atlantique. Le « guide 1997-1998 de la thalassothérapie » recense 46 centres répartis comme suit : 10 sur les côtes de la Manche, 8 en Bretagne sud, 8 de la Loire à la Gironde, 5 sur les côtes aquitaines, 6 en Languedoc-Roussillon et 9 entre la Corse et la Provence.

La thalassothérapie connaît un essor important. Ainsi, entre 1986 et 1995, le nombre de clients a été multiplié par 2,4. La part des cures médicalisées sur prescription médicale a baissé pour n'atteindre, en 1995, que 25% des demandes. En revanche, les clients recherchant le bien-être, la détente et la relaxation sont de plus en plus nombreux. Cette activité est essentiellement pratiquée par les groupes sociaux dont le niveau de vie est élevé. La thalassothérapie a connu un rajeunissement de sa clientèle.

Pour conclure, en 1995, la côte atlantique est la plus sollicitée devant la Manche et la façade méditerranéenne. Elle est en mesure de proposer des services de qualité ; les établissements étant les plus modernes et les mieux équipés. Elle a donc un avantage comparatif à faire valoriser.

3.2.3. La plaisance et l'industrie du nautisme

Les activités nautiques de loisir se développent de manière très significative. Le nombre de plaisanciers atteint en 2004 les quatre millions et les immatriculations de navires augmentent d'environ 20.000 unités par an. Près de 450 installations portuaires sur les 300 communes littorales métropolitaines sont destinées à l'accueil des navires de plaisance et offrent plus de 165 000 places auxquelles il convient d'ajouter les mouillages individuels et collectifs le long du littoral [Ministère de la Mer, 2005]. La façade atlantique concentre 38% des places françaises métropolitaines contre 9% pour la façade de la Manche et de la Mer du Nord. A noter que la Bretagne rassemble 23,5 % des places tandis que les Pays de Loire, le Poitou-Charentes et l'Aquitaine représentent 15 % de l'ensemble.

L'enjeu économique de la filière nautique est loin d'être négligeable : la France est le premier constructeur de navires de plaisance en Europe et le second au niveau mondial derrière les Etats-Unis. C'est aussi le premier fabricant mondial de bateaux à voiles et de bateaux pneumatiques. 60% de la production est destinée à l'exportation, essentiellement vers l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Espagne, l'Italie et les Etats-Unis. Cette activité a un poids économique supérieur à celui de la pêche : son chiffre d'affaire atteint plus 750 millions d'euros.

La construction de plaisance est majoritairement développée dans les départements atlantiques - notamment le Morbihan, la Vendée et la Charente-Maritime -. D'ailleurs, Bénéteau, leader mondial des constructeurs de voiliers, Fountaine Pajot, leader mondial du catamaran de croisière, Zodiac, leader mondial du bateau pneumatique sont implantés que le littoral atlantique.

Enfin, la côte atlantique a une notoriété dans le domaine de la plaisance du fait des aventures en mer comme le Vendée Globe, la route du Rhum, la Traversée de l'Atlantique en solitaire...

Plusieurs caractéristiques se dégagent de l'analyse de l'économie française.

Les activités traditionnelles (exploitation des produits de la mer, transports maritimes, construction navale hors plaisance...) sont en déclin. Les ports de commerce, même si leur trafic augmente, voient leur poids à l'échelle de l'Union Européenne diminuer, au profit des ports de la Mer du Nord. La pêche et l'aquaculture connaissent un recul en terme d'activité et d'emplois.

En revanche, la France est performante dans certains secteurs d'activités : la construction de bateaux de plaisance et le tourisme littoral. Face aux difficultés du secteur de la construction navale, la France s'est orienté vers industrie du nautisme en développant les chantiers navals de Nantes-Saint-Nazaire et la construction de bateaux de plaisance. Le tourisme littoral est aujourd'hui la première activité de l'économie maritime. Il domine de loin les secteurs traditionnels en terme d'activités et d'emplois.

Même si nous avons essayé de comprendre les facteurs pouvant expliquer la vision continentale de la France, nous avons choisi de ne pas s'attarder sur ce point. Aussi, pour ce travail de recherche, avons-nous choisi de privilégier une réflexion sur le possible reversement du paradoxe français. Pour ce faire, nous nous intéresserons aux territoires qui pourraient mettre en œuvre une politique maritimiste d'aménagement.

CHAPITRE 3 : LE CHOIX DES PAYS COMME TERRITOIRE D'ETUDE

Les pays, outils de planification d'un projet de territoire, sont au cœur des démarches de développement. Ils sont aujourd'hui des interlocuteurs privilégiés des régions et contribuent à la concrétisation des politiques régionales. Ce chapitre vise à justifier le choix de ces territoires pour l'analyse de la maritimité sur la façade atlantique française.

1. LE PAYS : UN TERRITOIRE ADAPTE POUR UNE REPONSE AUX ENJEUX MARITIMES

Plusieurs outils de planification et de projets peuvent être envisagées pour analyser la maritimité d'un territoire.

Les SMVM⁸ constituent un cadre intéressant. Ceux sont des outils qui permettent de fixer « les orientations fondamentales de la protection, de l'exploitation et de l'aménagement du littoral ». La loi littoral modifie le périmètre des SMVM en intégrant « l'espace terrestre attenante », (...), « nécessaire à la préservation du milieu littoral et du milieu marin » art 18. Il porte sur une partie du territoire qui constitue une unité géographique et maritime et présente des intérêts liés, concurrents ou complémentaires, au regard de l'exploitation et de l'aménagement du littoral. Les SMVM connaissent quelques limites liées au fait que leur territoire d'application écarte le terrestre : il ne s'applique qu'à la bande littorale, c'est-à-dire aux seules communes ayant une ouverture sur la mer ou sur un estuaire, alors même qu'une répartition cohérente des activités nécessite d'adopter une vision plus large qui s'étend bien au-delà dans les terres. C'est en ce sens que le territoire du Pays maritime semble plus intéressant.

Les PNR⁹ et les communautés d'agglomérations et urbaines concernent des types de territoires spécifiques. Les PNR recouvrent généralement que des espaces à dominante rurale tandis que les communautés d'agglomérations et urbaines situées en zone littorale répondent à d'autres logiques notamment urbaines et renvoient au rapport entre la ville port et la mer.

La maritimité ayant des impacts sur l'espace marin, le littoral et les terres intérieures, il était important de prendre en considération cet élément. C'est pourquoi nous avons choisi de nous intéresser plus particulièrement aux pays situés en zone littorale. Ce périmètre constitue l'une des échelles pertinentes dans la mesure où il englobe, dans la majorité des cas, la ville port, son avant et son arrière-pays. Il convient de préciser que le pays n'intègre pas l'intégralité de l'arrière-pays des ports. Cependant, il permet cette échelle paraît suffisante pour apprécier la notion de maritimité dans la mesure où elle ne se limite pas qu'au littoral.

Le pays constitue un cadre approprié de réflexion et d'aménagement adapté au renforcement des solidarités entre mers bordières, bandes côtières et arrière-pays littoraux. Ils permettent d'aborder les multiples enjeux les concernant, qu'ils soient économiques, socioculturels ou d'aménagement et de développement. En effet, l'esprit du pays favorise l'aménagement intégré de ces espaces sur des bases partenariales entre ses différents acteurs. Le pays est donc un outil particulièrement intéressant en matière de gestion locale dans la mesure où il reste un espace de gestion citoyen.

⁸ Les Schémas de Mise en Valeur de la Mer relèvent de la loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat.

⁹ Parcs Naturels Régionaux

2. LE PAYS : UNE ENTITE TERRITORIALE RECEMMENT RECONNUE DANS LA LEGISLATION FRANÇAISE

Les pays situés en zone littorale sont des territoires qui relèvent de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire de 1999. Afin de bien cerner les caractéristiques de ce périmètre, il est nécessaire de préciser le cadre législatif dans lequel il s'inscrit. En 1995, la loi Pasqua introduisait dans la législation la notion de pays et invitait les territoires à l'expérimentation. La loi Voynet en 1999 consacrait les pays comme des espaces de fédération des acteurs publics et privés autour d'un projet et d'un contrat. Enfin, en 2003, la loi Urbanisme et Habitat simplifiait les procédures d'organisation et de reconnaissance des pays.

2.1. *La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, dite « Loi Pasqua »*

2.1.1. La réintroduction d'un concept ancien

La loi Pasqua réintroduit le pays dans le paysage français. C'est un terme ancien utilisé pour désigner des entités territoriales très diverses. Tantôt il correspond à un petit territoire comme par exemple le canton. Dans ce cas, il est synonyme de proximité géographique. Tantôt il est attribué à un territoire plus vaste regroupant des entités ayant une identité, une culture, une histoire commune tels le pays Basque.

La notion de pays réapparaît, à la fin des années 1960, dans un contexte de modernisation de la France. Les territoires ruraux se dépeuplent, une partie de leur population se dirigeant vers les villes. Il existe des disparités territoriales entre les villes, où se concentrent les richesses économiques, et les territoires ruraux, qui sont de plus en plus dépendants des pôles économiques. Les élus ruraux revendiquent alors le slogan « Vivre et travailler au Pays ». Le pays fait alors référence à un local de contestation qui remet en cause les démarches de développement descendantes. Parallèlement à cet exode rural, la construction de la Communauté Economique Européenne et plus largement la mise en place du processus de mondialisation contribue à renforcer le sentiment d'appartenance au pays.

Dans les années 1970, la notion de pays renvoie non plus à une « identité-résistance » mais davantage à une « identité-projet ». Il renvoie à une forme d'organisation locale, témoignant d'une volonté des acteurs de travailler ensemble au développement d'un territoire. C'est dans le contexte de régionalisation et de décentralisation que se développent les stratégies ascendantes de développement c'est-à-dire celle relevant d'un développement endogène. Ainsi, en 1975, les contrats de pays permettent à l'Etat de s'associer aux syndicats de communes et aux districts pour mettre en œuvre des mesures en faveur de l'emploi, du cadre de vie et des activités socioculturelles.

Dans les années 80, des pays touristiques se sont constitués, rassemblant élus et professionnels du secteur pour développer l'économie touristique et organiser l'offre et la promotion.

2.1.2. Une nouvelle dynamique dans l'aménagement du territoire

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire de 1995 (LOADT) marque un tournant pour les politiques françaises d'aménagement du territoire. Ce texte apporte plusieurs changements.

L'aménagement du territoire devient un débat public et non plus l'affaire de l'Etat. La loi associe l'aménagement au développement et modifie ainsi le jeu des acteurs. Le croisement des stratégies ascendantes et descendantes doit se substituer à celle émanant uniquement de l'Etat. L'aménagement-redistribution doit se corrélérer à l'aménagement-développement par les acteurs locaux. Selon Jean-Louis Guigou, « l'aménagement est toujours « consenti » par l'Etat et les collectivités territoriales, en partenariat, mais au profit d'un développement « voulu » par les acteurs de terrains ».

Cette loi redéfinit les objectifs de l'aménagement du territoire en tenant compte des évolutions liées à la décentralisation. Elle accorde ainsi une place aux acteurs locaux dans les politiques d'aménagement. Par ailleurs, elle intègre la dimension européenne : elle privilégie une démarche de projet de développement qui s'appuie sur ceux prônés par l'Union Européenne, à savoir un projet global pour le territoire, élaboré par les élus, les acteurs socio-professionnels et les représentants de l'Etat.

Enfin, la loi Pasqua introduit la dimension prospective dans les documents de planification. La loi prévoit que l'Etat établisse le Schéma National d'Aménagement et de Développement du Territoire (SNADT)¹⁰ sert de cadre aux schémas régionaux qui eux-mêmes seront utilisés pour l'élaboration des Contrats de Plans Etat-Région (CPER). Les régions ont un rôle de coordination des stratégies de développement menées à l'échelle européenne, nationale et locale.

2.1.3. Le pays : un territoire de projet

La loi Pasqua s'appuie sur « une organisation du territoire fondée sur les notions de bassins de vie, organisés en pays, et de réseaux de villes ». Elle définit succinctement le pays comme un territoire présentant une cohésion géographique, culturelle, économique ou sociale. C'est un espace de solidarités entre élus, socio-professionnels et le monde associatif mais aussi entre le monde rural et le milieu urbain. Le pays sert de cadre à la définition d'un « projet commun de développement » qui doit être élaboré « en concertation avec les acteurs concernés ». La loi reste volontairement floue quant au contenu du projet dans le but de favoriser des démarches ascendantes, en respectant la diversité des formes locales de coopération.

2.1.4. Les limites de la loi Pasqua

Cette loi sera en partie inappliquée du fait de la dissolution de l'Assemblée Nationale en 1997. De plus, le Fonds National d'Aménagement du Territoire, instrument financier dont la gestion est assurée par les régions ne permet pas aux pays de financer leur projet. Ils doivent compter sur les régions et les départements. Par ailleurs, la dynamique de territoire de

¹⁰ Le SNADT sera remplacé dans la LOADDT de 1999 par neuf schémas de services collectifs.

projets ne s'est pas développée de manière homogène sur le territoire. Les pays issus de la loi Pasqua sont concentrés dans un grand quart nord-ouest de la France. Cette répartition géographique, a priori cohérente avec le développement de l'intercommunalité, est aussi liée à l'existence ou non de politiques régionales favorisant une organisation territoriale en pays.

2.2. *Les apports de la loi Voynet*

La Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT) du 25 juin 1999, dite loi Voynet, réaffirme le pays dans l'organisation des territoires de projet. Elle s'appuie sur les principes développés dans la loi Pasqua et ajoute deux dimensions : la mobilisation citoyenne des acteurs économiques et sociaux, et l'objectif écologique de développement durable.

2.2.1. La participation des acteurs dans le projet de territoire

La LOADDT précise la loi de 1995. Elle confirme que l'échelle du bassin d'emploi est pertinente pour la constitution des pays. Ce dernier se structure autour d'une ville et doit renforcer les solidarités entre ville et espace rural.

Elle organise la participation des acteurs économiques, sociaux, culturels et associatifs par le biais d'un conseil de développement. Les objectifs du « projet commun de développement durable » doivent être développés à travers une charte qui est élaborée en association avec le conseil de développement. La charte, inscrite dans le long terme (au moins 10 ans) traduit à la fois la vision partagée du territoire et les orientations politiques choisies. Le projet de territoire doit répondre à un triple objectif : l'équité sociale, l'efficacité économique et le respect de l'environnement.

Elle modifie la procédure de création des pays avec une première étape de reconnaissance d'un périmètre d'étude marquant l'engagement dans la démarche puis, une fois la charte rédigée et approuvée localement, la reconnaissance du périmètre définitif du pays. A chaque étape, sont consultés pour avis simple les commissions départementales de coopération intercommunale, préfetures de département, conseils généraux, conseils régionaux concernés, et pour avis conforme la ou les conférences régionales d'aménagement et de développement du territoire concernées.

2.2.2. La contractualisation avec l'Etat et la Région

Dans la LOADDT, la contractualisation est au cœur du dispositif. La charte peut être traduite dans un contrat spécifique avec l'Etat et la Région dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région (CPER). Le pays constitué en syndicat mixte ou en Groupement d'intérêt public de développement local négocie avec ses partenaires (l'Etat, la(es) Région(s), voire le(s) Département(s)), pour inscrire son projet de territoire dans le volet territorial des CPER lequel est destiné à financer les politiques infra-régionales. Le pays correspond ainsi à un territoire, une stratégie, un projet de territoire et un contrat.

Lorsqu'un pays englobe une communauté d'agglomération répondant aux critères de la loi relative au renforcement et à la simplification intercommunale du 12 juillet 1999 (Loi Chevènement), la contractualisation prend une autre forme. La stratégie du pays est développée en deux projets complémentaires (le projet de territoire et le projet

d'agglomération) qui donnent lieu à deux contrats avec l'Etat et la Région dans le cadre des CPER.

2.3. *Les simplifications apportées par la loi Urbanisme et Habitat*

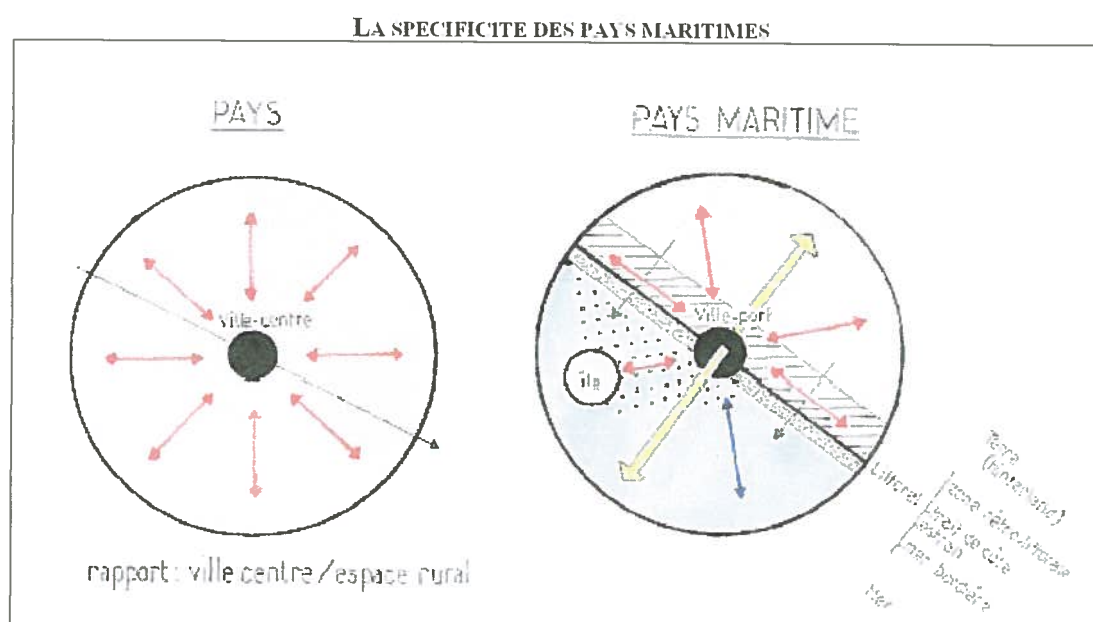
La loi Urbanisme et Habitat de 2003 ne remet pas en cause les lois précédentes relatives au pays. Le principal changement est la simplification de la procédure de constitution du pays. Elle supprime la reconnaissance des pays en deux phases (périmètre d'étude / périmètre définitif) et le nombre de structures consultées est réduit. Désormais, une fois la charte approuvée par les communes ou les communautés concernées, seuls les conseils régionaux et généraux se prononcent sur ce document et sur le périmètre du pays, avant que le préfet de région ne prenne son arrêté. Enfin, l'obligation de structuration juridique du pays disparaît; en cas d'organisation informelle, le contrat de pays est conclu directement par les communautés et les communes isolées qui composent le territoire.

3. LES PAYS SITUÉS EN ZONE LITTORALE : QUELLES SPECIFICITES ?

3.1. *La prise en compte du fait maritime*

Le pays est une entité territoriale traditionnellement continentale et rurale. Les lois Pasqua et Voynet soulignent, en effet, l'importance du rapport ville-campagne dans la constitution des pays. Mais, certains territoires, par leur localisation, sont amenés à prendre en compte des problématiques spécifiques. C'est le cas notamment des pays situés en zone littorale.

En effet, ces territoires doivent envisager un développement fondé sur la solidarité ville-campagne mais aussi sur l'articulation entre espaces urbains, ruraux et maritimes. Les pays situés en zone littorale correspondent à un modèle spatial différent de celui envisagé dans les lois Pasqua et Voynet.



Tandis que le modèle spatial des pays le plus fréquemment rencontré s'apparente à un territoire rural organisé autour d'une ville, les pays maritimes sont composés le plus souvent d'une ville portuaire de taille moyenne liant deux milieux : un avant-pays maritime (îles, eaux côtières) et un arrière-pays rural (communes n'ayant pas d'accès direct à la mer).

3.2. *Les enjeux caractéristiques des espaces littoraux*

Les pays situés en zone littorale se caractérisent par une autre particularité : la plupart d'entre eux doivent faire face à des enjeux communs.

Ces territoires sont confrontés à un afflux de population. Cette pression démographique est le résultat d'une littoralisation des activités économiques c'est-à-dire d'une migration vers les littoraux et d'un engouement porté par nos sociétés sur la mer. En effet, on constate une fréquentation et une urbanisation croissantes des littoraux.

Cette pression sur le littoral se traduit notamment par une banalisation des paysages, par des désordres écologiques croissants des milieux marin et terrestre, et par des conflits d'usages entre les activités traditionnelles et les activités de loisirs.

Par ailleurs, l'afflux important de population pendant les périodes estivales génère parfois des difficultés en termes de gestion des équipements et des infrastructures.

3.3. *Pays maritime ou pays littoral ?*

A première vue, les notions de « pays maritime » et « pays littoral » semblent similaires puisqu'elles s'apparentent aux mêmes milieux. En réalité, elles font référence à des visions de l'espace et des approches qui leur sont propres : l'analyse des enjeux et des stratégies mises en œuvre sont différentes dans les deux cas (LEBAHY, 2001).

L'approche littorale est terrienne. C'est celle d'un regard continental porté vers les mers. Les constats sont établis de la terre et les propositions pour enrayer les dysfonctionnements s'inscrivent dans les démarches de protection et de préservation des milieux fragiles. Les actions ne portent pas sur les causes du dysfonctionnement mais sur le traitement du dysfonctionnement même.

Dans le cas des pays maritimes, l'approche en termes d'aménagement du territoire se fait à partir de la mer. Celle-ci est considérée comme l'exutoire ultime des déséquilibres et des perturbations issues des activités terrestres. Les stratégies d'aménagement visant à résoudre les dysfonctionnements observés en mer portent sur l'ensemble du territoire, à savoir le littoral, l'arrière et l'avant-pays maritime. L'aménagement du territoire est conditionné par la mer ; à l'inverse du pays littoral, il s'agit de s'intéresser aux causes des dysfonctionnements.

CONCLUSION

Cette première partie met en évidence la particularité française dans l'Union Européenne en ce qui concerne la maritimité. Contrairement à d'autres pays européens (Royaume Uni, Allemagne), les français ont un regard continental de leur territoire.

Jacqueline Tabarly évoquant son mari traduit la vision que portent les français sur les mers :

« Je dois transmettre deux messages de sa part.

Le premier : la mer n'est pas méchante. Vous dites : la mer l'a pris. Mais elle ne l'a pas volé. Elle n'a été que le moyen pour lui de revenir dans la maison du père. [...]

Le deuxième – mais les deux ne font qu'un puisqu'il concerne toujours la mer. [...] Mon mari n'aimait pas que les Français ne voient en la mer que des plages pour s'amuser et du poisson à manger. Aussi, des bateaux pour s'amuser. Ce n'est pas ça la mer, me disait-il. La mer peut être source de vie et de puissance et de force et d'alliance entre les hommes.[...] Depuis trop longtemps, nos gouvernants, quels qu'ils soient, ont tourné le dos à la mer. Les Français sont des terriens, et pourtant, ils ont des côtes, ils ont des bateaux. Comme il était également un Européen très convaincu – il y croyait beaucoup –, il disait : La France a un rôle à jouer dans l'Europe. Et elle peut – car elle ne peut rien toute seule –, elle peut, avec les autres, faire l'Europe en mettant au service de l'Europe ses marines, ses canaux. » [LEBAHY, 2001 p.54]

Cette vision de l'espace a des conséquences sur le développement – ou non-développement – de certaines activités maritimes. Ainsi, celles relevant des loisirs et du tourisme sont en plein essor alors que celles traditionnelles peinent à se maintenir. Dans une société où les paysages continentaux sont de plus en plus standardisés, banalisés – l'exemple des entrées de villes est révélateur bien que n'étant pas le seul –, il est fort probable que la mer soit un moyen de répondre à un besoin d'aventure et d'évasion.

Ce travail de recherche vise à s'interroger sur la notion de maritimité c'est-à-dire sur les enjeux et les potentialités de développement par la mer. C'est une question qui se pose à toutes les échelles spatiales : Espace Atlantique, France, Régions, Pays, etc. Nous avons choisi de privilégier l'échelle des pays et de nous intéresser plus particulièrement à la notion de pays maritime. Mais, nous veillerons à considérer les autres échelles car les politiques qui y sont menées influent sur celle des pays. A travers ce mémoire, nous tentons d'évaluer le lien qu'il existe entre les pays situés en zone littorale et la mer.

DEUXIEME PARTIE :
ESSAI DE TYPOLOGIE SELON LA MARITIMITE DES PAYS LITTORAUX

INTRODUCTION

L'analyse des stratégies de développement des pays permet de mettre en valeur les enjeux retenus et les axes jugés prioritaires pour ces territoires. Ces stratégies mettent donc en lumière le lien qui existe entre la mer et les pays. Pour une meilleure compréhension de ces documents, une phase préalable de collecte de données sur la maritimité s'avère nécessaire. En effet, tous les pays pris en compte sont directement liés à la mer puisque ce sont des pays littoraux. Mais, chaque pays présente des spécificités quant au développement plus ou moins prononcé des activités économiques liées à la mer.

Nous avons choisi d'élaborer une typologie des pays situés en zone littorale dans le but de définir les territoires dont les stratégies de développement seront analysées dans la troisième partie.

Cette typologie vise à mesurer la place qu'occupent les activités liées à la mer dans l'économie de ces territoires. Le but étant d'identifier des types de pays selon les activités maritimes. Nous pourrons ainsi définir les territoires qui s'apparentent davantage à des pays maritimes et ceux se rapprochant plutôt à des pays littoraux. Pour cela, une étude des différents champs de la maritimité sera menée en nous basant sur une méthode quantitative.

Cette typologie des pays situés en zone littorale repose sur deux analyses :

- La première correspond à une approche fine des indicateurs retenus. Elle s'appuie sur un ensemble de cartes qui a pour but de spatialiser les données. Un tableau précisant les valeurs des indicateurs est joint à chaque carte.*
- La seconde analyse se veut être plus globale. Ainsi, nous avons retenu quelques indicateurs par champ étudié. Il s'agit de différencier les terrains d'étude selon la position moyenne des pays. Pour les données quantitatives, nous avons distingué les trois classes correspondant au degré de développement d'une activité. Pour les données qualitatives, seule la présence ou l'absence d'un équipement est prise en compte.*

Après avoir défini des indicateurs se rapportant à la maritimité, nous analyserons les données chiffrées que nous avons pu obtenir. Au préalable, il semble nécessaire de rappeler les fonctions et les limites des indicateurs.

CHAPITRE 1 : LA DIVERSITE DES PAYS ETUDIES

Le processus de création d'un pays s'effectue en plusieurs étapes : la première consiste à définir la charte de développement, laquelle délimite le territoire du pays ; la seconde consiste à contractualiser avec l'Etat et la Région.

La carte ci-contre montre que les régions atlantiques ne sont pas couvertes de manière homogène. La Bretagne est l'une des régions les plus avancées puisque tous les pays sont en cours de contractualisation tandis que sur le littoral des Pays de Loire, quelques pays comme celui de Machecoul et Lognes, Retz Atlantique et Sud Vendée sont dans la phase de rédaction de la charte et définition du périmètre. Au 1^{er} janvier 2005, aucun pays littoral de cette région n'est reconnu.

Dans le cadre de cette étude sur la maritimité des pays littoraux, nous avons choisi de nous intéresser plus particulièrement aux pays dont le périmètre est définitif et la charte de développement approuvée ; ceci dans le but de disposer des documents pour l'analyse des stratégies de développement qui sera l'objet de la troisième partie. Par conséquent, la région Pays de la Loire n'est pas représentée. Nous nous focaliserons sur la Normandie, la Bretagne, le Poitou-Charentes et l'Aquitaine.

Dans un premier temps, une base de données dans laquelle figurent des indicateurs généraux a été réalisée. Elle a pour but de présenter les pays pris en compte dans cette étude. Deux types d'indicateurs sont considérés :

- ceux reflétant le degré d'intercommunalité : nombre de communes constituant le pays, date de validation du périmètre définitif et de la signature du contrat du pays, existence ou non d'une communauté d'agglomération ou d'une communauté urbaine ;
- les indicateurs d'ordre démographique : nombre d'habitants, densité.

Le tableau suivant met en évidence les disparités fortes entre les Pays. Ces derniers présentent une grande hétérogénéité tant en terme de coopération intercommunale, de superficie, de population.

Ainsi, les pays couvrent des superficies très variables, allant de 85 km² pour le Pays de l'Ile de Ré à 2962 km² pour le Pays Basque, la moyenne se situant à 1270 km². Le même constat peut être fait en ce qui concerne le nombre d'habitants. La population du Pays de Brest est 22 fois supérieure à celle du Pays de l'Ile de Ré.

Ces territoires présentent des organisations spatiales diverses. Certains, comme le Pays du Cotentin, regroupent de nombreuses communautés (1 CU et 14 CC), d'autres se limitent à une communauté d'agglomération et une communauté de communes comme par exemple le Pays du Havre Pointe-de-Caux-Estuaire et enfin, certains ne couvrent que quelques communautés de communes (Pays de Marennes-Oléron, Landes Nature Côte d'Argent). Nous retrouvons donc un panel de territoires très varié composé de pays à dominante rurale comme la Baie du Mont Saint-Michel où à peine 40% de la population vit dans une aire urbaine ou une commune multipolarisée et des pays urbains où les trois-quarts de la population vit dans ces mêmes espaces (Pays du Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre, de Brest, de Lorient, du Havre Pointe-de-Caux-Estuaire).

Afin de déterminer les pays dont les chartes de développement seront analysées dans une troisième partie, il s'agit maintenant d'élaborer une typologie des pays basée sur certains indicateurs reflétant la maritimité de ces territoires

TABEAU N° 7 : LES PAYS LITTORAUX DE LA FAÇADE ATLANTIQUE

Région	Nom du Pays	Nombre de communes	Superficie (km²)	Population	Densité	Date de validation du périmètre définitif	Date de la signature du contrat de pays	Pays intégrant une CA ou CU	Nombre de CC	Part de la population vivant dans une aire urbaine ou une commune multipolarisée
Aquitaine	Adour Landes Océanes	75	1489	130 893	83,8	2004	2004	/	5	54%
	Basque	156	2962	262 311	88,4	1997	2000	1	7	77%
	Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre	17	1494	110 269	73,8	2004	/	1	2	90%
	Haute-Gironde	60	723	74 672	119,7	2003	/	/	5	67%
	Landes Nature Côte d'Argent	23	1635	266 910	764	2004	/	/	3	0%
Basse Normandie	Médoc	54	2343	121 621	91,4	2003	2004	/	6	40%
	Auge	211	1729	146 973	84,3	2004	/	/	11	72%
	Baie du Mont Saint-Michel	183	1987	135 002	68,2	2004	/	/	17	39%
	Bessin-au-Virois	226	1849	124 017	66,3	2004	/	/	12	68%
	Cotentin	206	1825	94 839	72,7	2004	/	1	14	54%
Bretagne	Auray	28	606	72 773	120	2002	2003	/	4	41%
	Brest	89	1678	374 740	223,3	2002	2003	1	6	88%
	Cornouaille	95	2484	187 268	102,6	2002	2003	1	9	75%
	Dinan	79	1305	71 855	65,8	2001	2003	/	9	52%
	Guingamp	64	1092	65 211	90,3	2002	2004	/	7	44%
	Lorient	30	855	32 479	91,2	2003	2004	1	2	96%
	Morlaix	61	1331	63 782	90,2	2002	2003	1	3	52%
	Saint-Brieuc	63	1149	181 083	155,4	2001	2003	1	6	83%
	Saint-Malo	71	1107	149 360	135	2002	2003	1	4	77%
	Trégor-Goëlo	69	1034	112 209	108,6	2001	2003	1	6	67%
Haute Normandie	Vannes	60	1523	173 618	114	2001	2003	1	4	73%
	Hautes-Falaises	100	624	16 499	193,4	2003	2004	/	5	98%
	Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	33	361	205 227	239,9	2004	2004	1	1	100%
	Plateau de Caux Maritime	109	707	312 471	125,8	2004	2004	/	5	50%
Poitou-Charentes	Risle Estuaire	83	722	46 923	66,9	2004	2004	/	6	83%
	Ile de Ré	10	85	38 614	23,6	2004	2004	/	1	0%
	Marennes-Oléron	15	356	79 392	34	2004	/	/	2	0%
	Rochefortais	26	447	56 262	127,9	2004	/	1	1	99%

Source : Observatoire Entreprises Territoires & Développement, 1er janvier 2005

CHAPITRE 2 : LES CRITERES UTILISES POUR L'ELABORATION DE LA TYPOLOGIE

1. DEFINITION DES CRITERES RETENUS

Pour élaborer la typologie, nous avons privilégié les critères permettant de mesurer les activités spécifiques au littoral et à la mer c'est-à-dire celles dépendantes de la présence de la mer.

Nous avons cherché à nous rapprocher autant que possible de la définition de l'économie maritime définie par l'Ifremer¹¹.

Par ailleurs, les critères retenus tentent de mettre en valeur le type de maritimité présent sur le territoire. Nous avons conscience que, pour certains pays, les activités liées à la mer représentent un poids relativement faible dans l'économie du territoire ; l'économie des zones littorales ne se résumant pas à l'économie maritime. La typologie que nous présentons n'a donc pas pour ambition de donner une image globale des pays : seul l'aspect maritime à été pris en compte.

Nous avons retenus quatre critères au sein desquels plusieurs indicateurs ont été étudiés :

- l'attractivité du littoral,
- l'emploi maritime,
- les équipements et infrastructures liés à la mer,
- le tourisme.

Pour mesurer la maritimité des pays, les données quantitatives et qualitatives ont été utilisées. Parmi les données quantitatives, il nous a semblé pertinent de prendre en compte des données absolues (même si les territoires étudiés sont très hétérogènes), des variations pour percevoir les évolutions dans le temps, et des données relatives pour faciliter les comparaisons entre les pays.

1.1. *Le contenu des champs*

1.1.1. L'attractivité des littoraux

Ce critère permet de mesurer la concentration des hommes et des activités sur le littoral. Nous supposons que plus la concentration est forte, plus l'attractivité est forte. Il met davantage en évidence le fait « littoral » que le fait « maritime ». A la différence d'un pays dit maritime, le pays littoral connaît une forte concentration sur les zones littorales sans pour autant que les activités liées à la mer ne soient développées.

Pour l'analyse de ce critère, nous avons souvent fait référence à deux échelles spatiales : le pays dans sa globalité et le littoral. Il nous a semblé important de différencier ces espaces pour mettre en avant la spécificité du littoral.

Le terme de « littoral » peut correspondre à plusieurs espaces : il n'existe pas de définition unique. Le littoral désigne à la fois l'espace soumis aux influences marines et l'espace dont la réalité économique et sociale est intimement liée au littoral [BOUYER, 2004]. Selon les indicateurs étudiés, il eut été judicieux d'adapter le sens du terme « littoral »

¹¹ Cf. p28.

afin de considérer l'indicateur « à la bonne échelle ». Nous avons choisi de définir un même espace pour tous les indicateurs au risque de s'écarter de la réalité du terrain.

Par ailleurs, le littoral ne coïncide pas avec les limites administratives. Mais la plupart des données statistiques disponibles sont basées sur ces périmètres. Dans cette étude, on entend par littoral, les communes définies comme telles dans la loi Littoral. Ainsi, sont considérées littorales les communes riveraines des mers, des océans et des estuaires en aval de la limite transversale de la mer. Nous avons également pris en compte la liste des communes venant s'ajouter aux précédentes par le décret du 29 mars 2004.

Nous avons retenu deux aspects de l'attractivité du littoral.

D'une part, l'attractivité des hommes est évaluée par le taux d'évolution annuelle de la population. Ce dernier est mesuré à l'échelle des pays et à celle du littoral. Seront également considérées la densité littorale et la part de la population vivant sur le littoral. Faute de disponibilité de la donnée, nous n'avons pu prendre en compte le taux d'accroissement migratoire qui traduit l'attractivité d'un territoire.

D'autre part, l'attractivité économique est mesurée par la part de l'emploi sur le littoral. Toutes les activités implantées sur le littoral sont prises en compte, quelque soit son lien avec la mer.

1.1.2. L'économie maritime

L'économie maritime est mesurée par l'emploi dans les différents secteurs d'activité liés à la mer. Nous n'avons pu respecter la définition de l'économie maritime donnée par de l'IFREMER faute de disponibilité des données. Plusieurs activités sont considérées : la pêche, l'aquaculture, les industries de transformation des produits de la mer, la construction et la réparation navale, les transports maritime et côtier, la construction de bateaux de plaisance, et la restauration et l'hébergement.

Le nombre d'emplois en 2003 et le taux d'évolution annuelle entre 1999 et 2003 sont les indicateurs retenus pour chaque secteur étudié.

Nous avons utilisé les données UNEDIC. C'est la seule source permettant une analyse par secteurs d'activité qui nous a été disponible en dehors des enquêtes. Ces statistiques couvrent les établissements affiliés à l'assurance chômage, cette affiliation étant obligatoire pour tout établissement du secteur privé industriel et commercial, employant au moins un salarié en vertu d'un contrat de travail écrit ou verbal, et ce, quelle que soit la branche d'activité. Certains salariés ne sont pas recensés, notamment les salariés des secteurs agricoles et para-agricoles. Toutes les données sont donc sous-estimées et particulièrement celles concernant les domaines de la pêche et de l'aquaculture.

Le secteur de l'industrie de la transformation des produits de la mer regroupe un champ large d'entreprises. Les nomenclatures actuelles ne permettant pas de différencier de telles activités, seule est prise en compte l'industrie du poisson.

1.1.3. Les infrastructures et équipements maritimes

Ce champ complète le précédent. Il permet d'introduire la dimension portuaire dans sa diversité. Selon le type de ports, il nous a semblé opportun de différencier les indicateurs.

Ainsi, pour les ports de commerce, nous prenons en compte la présence d'un tel port, le tonnage total en 2003 et l'évolution du tonnage entre 1990 et 2003. Pour les ports de pêche, nous avons considéré la présence de criées, les apports en 2004, la variation annuelle des apports entre 1998 et 2004 et la valeur moyenne des criées. Les ports militaires étant peu nombreux sur la façade atlantique, ils ne feront pas l'objet d'observations particulières. En revanche, les ports de plaisance sont largement présents sur la façade. Nous examinerons cette donnée dans le point suivant consacré au tourisme.

De plus, la présence de centres de formation ou de recherche liés à la mer est étudiée.

Une précision peut être apportée. Les ports sont des équipements dont le rayonnement peut dépasser le périmètre des pays. Par exemple, certains territoires ne possèdent pas de ports de commerce et sont rattachés aux territoires voisins. Seuls les ports localisés dans les pays sont pris en compte. Cette étude exclue donc des grands ports français tels que Bordeaux, Nantes, La Rochelle puisque ne faisant pas partie d'un pays. Par conséquent, les données avancées ne correspondent pas au poids réel de la façade atlantique française dans son ensemble.

1.1.4. Le tourisme

Le tourisme est l'activité économique dominante du littoral¹², c'est pourquoi nous lui accordons cette importance. A travers ce critère, nous cherchons à mesurer l'essor des activités en devenir.

➤ L'emploi touristique

Nous nous intéressons à l'importance de l'emploi touristique dans l'économie maritime. Ainsi, l'emploi relatif aux secteurs de la restauration, de l'hébergement et de l'industrie du nautisme dans l'emploi maritime en 2003 est mesuré.

A noter que ce champ ne permet pas de mesurer l'emploi touristique directement lié au littoral. C'est pourquoi nous complétons ces données par l'offre en équipements touristiques.

➤ L'offre en équipements touristiques

Pour évaluer l'offre disponible en hébergement, nous retenons les lits touristiques et les résidences secondaires. Dans la mesure du possible, nous cherchons à évaluer le nombre et l'évolution, ainsi que leur concentration sur le littoral. Le nombre de lits touristiques correspond, selon l'INSEE, à la somme du nombre d'emplacements dans les campings multiplié par trois et du nombre de chambres dans les hôtels multiplié par deux.

Un indicateur porte sur les ports de plaisance. Les données utilisées, issues de l'annuaire du nautisme (1^{er} décembre 1999), sont quelque peu sous estimées dans la mesure où le nombre de places dans chaque port de plaisance n'est pas connu. Par ailleurs, cet indicateur ne prend en compte ni la taille et ni la qualité des services rendus dans les ports de plaisance.

La thalassothérapie est également observée. C'est une activité qui peut être pratiquée dans un cadre médical ou de loisirs. Ainsi, les centres de rééducation fonctionnelle

¹² cf. partie 1 chapitre 2.

correspondent à la première génération des établissements de soins par l'eau de mer, créés avant les années 1960. Ils se différencient des établissements de thalassothérapie car ils sont médicalisés. Les autres centres font plutôt référence à une médecine de confort et correspondent le plus souvent à une remise en forme et de beauté (PIRIOU, 1998). Les données récentes n'étant pas disponibles, nous nous sommes contentées de la présence ou de l'absence d'un tel équipement dans les pays.

Enfin, un indicateur portant sur l'agritourisme est retenu. En effet, il semblait intéressant de choisir un indicateur qui ne porte pas uniquement sur le littoral et aussi sur l'arrière-pays. L'agriculture étant l'activité la plus représentée dans cet espace, nous avons privilégié la part des exploitations agricoles ayant au moins une activité liée au tourisme (notamment la restauration, l'hébergement, l'artisanat). Cette donnée traduit une évolution possible de l'agriculture dans des zones tournées vers le tourisme.

Les activités culturelles liées au littoral et au maritime (sites patrimoniaux remarquables, manifestations maritimes) ne sont pas inventoriées faute d'harmonisation des données entre les régions.

2. RECAPITULATIF DES INDICATEURS CHOISIS

2.1. *Le critère d'attractivité des littoraux*

2.1.1. Attractivité démographique

- La densité de la population sur le littoral en 1999
- La part de la population sur le littoral en 1999
- Le taux d'évolution annuelle de la population entre 1990 et 1999

2.1.2. Attractivité économique

- La part de l'emploi sur le littoral en 1999

2.2. *L'emploi maritime*

- Le nombre d'emplois en 2003
- Le taux d'évolution annuelle entre 1999 et 2003 pour les activités suivantes : pêche, aquaculture, industrie du poisson, construction et la réparation navale, transports maritime et côtier, construction de bateaux de plaisance, restauration et hébergement.

2.3. *Les infrastructures et équipements maritimes*

2.3.1. L'infrastructure portuaire

- La présence de ports de commerce
- Le tonnage total des ports de commerce en 2003
- L'évolution des tonnages entre 1990 et 2003
- La présence de criées
- Les apports en 2004
- L'évolution annuelle des apports entre 1998 et 2004
- Valeur moyenne (apport / valeur) des criées en 2004

2.3.2. Les équipements de recherche et de formation

- La présence de centres de formations d'enseignement secondaire et supérieur liés aux métiers de la mer

2.4. *Le tourisme*

2.4.1. L'emploi touristique

- La part de l'emploi lié au tourisme dans l'emploi maritime en 2003

2.4.2. L'offre en équipements touristiques

- Le nombre de résidences secondaires en 1999
- La part des résidences secondaires sur le littoral en 1999
- L'évolution annuelle des résidences secondaires entre 1990 et 1999
- Le nombre de lits touristiques en 2003
- La part des lits touristiques sur le littoral en 2003
- Le nombre de places dans les ports de plaisance en 1999
- La présence de centres de thalassothérapie (1995)
- La part des exploitations ayant au moins une activité liée au tourisme

CHAPITRE 3 : L'ANALYSE DES INDICATEURS

1. L'ATTRACTIVITE DES LITTORAUX

1.1. Concentration de la population sur les littoraux

Les calculs sont effectués à partir des données de population sans double compte.

1.1.1. La densité de la population sur le littoral

La densité littorale correspond au nombre d'habitants au kilomètre carré sur les communes littorales des pays.

TABLEAU N°8 : DENSITE DE LA POPULATION (1999)

PAYS	DENSITE LITTORALE (hab/km ²)	DENSITE PAYS (hab/km ²)
Adour Landes Océanes	101,2	83,8
Auge	296,8	84,3
Auray	151,3	120,0
Baie du Mont Saint-Michel	167,6	68,2
Basque	956,7	88,4
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	114,9	73,8
Bessin-au-Virois	89,0	66,3
Brest	285,0	223,3
Cornouaille	153,1	125,8
Cotentin	189,9	102,6
Dinan	109,5	72,7
Guingamp	110,0	65,8
Haute-Gironde	87,6	90,3
Hautes-Falaises	276,6	119,7
Ile de Ré	193,4	193,4
Landes Nature Côte d'Argent	33,0	23,6
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	1 152,0	764,0
Lorient	503,5	239,9
Marennes-Oléron	118,0	91,2
Médoc	20,5	34,0
Morlaix	159,1	91,4
Plateau de Caux Maritime	128,5	90,2
Risle Estuaire	84,8	66,9
Rochefortais	234,3	127,9
Saint-Brieuc	374,9	155,4
Saint-Malo	328,2	135,0
Trégor-Goëlo	176,4	108,6
Vannes	274,6	114,0
MOYENNE	245,4	129,3
MOYENNE France	272	108

Source : INSEE, RGP 1999

Globalement, la densité moyenne de la population dans les pays situés en zone littorale est plus élevée que la densité moyenne française. Cependant, il est à noter que plus de la moitié des pays ont une densité inférieure à la moyenne française.

Plus localement, la densité moyenne littorale des pays est nettement plus élevée que sur l'ensemble du pays. Mais, si l'on compare à la situation de la France, l'écart entre le littoral et l'intérieur est moins accentué.

Toutefois, la densité des littoraux varie entre 20,5 et 1152 habitants au km². La faible densité littorale du Pays du Médoc et du Pays Landes Nature Côte d'Argent est liée à la présence de la forêt des Landes.

D'autre part, la densité littorale est subordonnée à l'urbanisation littorale. Un pays à dominante rurale (comme le Pays Bessin-au-Virois) a une densité littorale moins forte qu'un pays polarisé par une ville portuaire (comme les Pays du Havre Pointe-de-Caux-Estuaire, de Lorient ou le Pays Basque). La plupart des pays dont la densité est supérieure à 200 habitants au km² sont organisés autour d'une communauté d'agglomération ou urbaine.

Ces données témoignent d'une forte attractivité des littoraux, attractivité qui concerne uniquement la franche littorale. En effet, les arrière-pays sont beaucoup moins marqués par ce phénomène.

➤ La part de la population littorale

A la différence du précédent indicateur, la part de la population littorale prend en compte la configuration du pays dans son ensemble. Elle correspond au nombre d'habitants dans les communes littorales sur le nombre d'habitants total du Pays.

TABLEAU N°9 : LA POPULATION LITTORALE

PAYS	POPULATION TOTALE PAR PAYS	POPULATION LITTORALE PAR PAYS	PART DE LA POPULATION LITTORALE
Adour Landes Océanes	130 893	28 848	22,0%
Auge	146 973	40 726	27,7%
Auray	72 773	50 538	69,4%
Baie du Mont Saint-Michel	135 002	36 744	27,2%
Basque	262 311	157 526	60,1%
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	110 269	90 305	81,9%
Bessin-au-Virois	124 017	14 179	11,4%
Brest	374 740	298 396	79,6%
Cornouaille	312 471	144 054	46,1%
Cotentin	187 268	104 437	55,8%
Dinan	94 839	16 143	17,0%
Guingamp	71 855	4 397	6,1%
Haute-Gironde	65 211	10 307	15,8%
Hautes-Falaises	74 672	33 239	44,5%
Ile de Ré	16 499	16 499	100,0%
Landes Nature Côte d'Argent	38 614	21 123	54,7%
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	266 910	214 761	80,5%
Lorient	205 227	165 972	80,9%
Marennes-Oléron	32 479	28 117	86,6%
Médoc	79 392	25 985	32,7%
Morlaix	121 621	59 985	49,3%
Plateau de Caux Maritime	63 782	7 753	12,2%
Risle Estuaire	46 923	431	0,9%
Rochefortais	56 262	45 746	81,3%
Saint-Brieuc	181 083	97 972	54,1%
Saint-Malo	149 360	97 238	65,1%
Trégor-Goëlo	112 209	82 272	73,3%
Vannes	173 618	90 452	52,1%

Source : INSEE, RGP 1999

La part de la population littorale dans les pays est en grande partie liée à la longueur de la façade maritime des pays, à la présence d'agglomérations sur le littoral et à l'ampleur de l'arrière-pays (communes non littorales).

La carte met en évidence deux types de pays : les pays dont la population littorale est supérieure à 50% de la population totale (15 pays) et ceux dont la population littorale y est inférieure (13 pays).

Les pays dont la part de la population littorale est forte peuvent présenter plusieurs caractéristiques :

- une longue façade maritime et un arrière-pays peu étendu (Pays de Ile de Ré, de Marennes-Oléron)
- une façade maritime peu étendue et une agglomération littorale importante (Pays de Lorient, du Havre Pointe-de-Caux-Estuaire)
- une densité littorale élevée (Pays Basque, Pays de Brest, de Saint-Brieuc, de Saint-Malo).

Les pays dont la population littorale représente moins de 50% de la population totale se caractérisent par les situations opposées aux pays cités ci-dessus.

➤ Taux d'évolution annuelle de la population

Le taux d'évolution annuelle de la population est la variation moyenne de l'effectif d'une population entre deux dates qu'il s'agisse d'une augmentation ou d'une diminution.

TABEAU N°10 : EVOLUTION ANNUELLE DE LA POPULATION 1990-1999

PAYS	POPULA- TION TOTALE (1990)	POPULA- TION TOTALE (1999)	EVOLUTION ANNUELLE POPULATION TOTALE (1990-1999)	POPULA- TION LITTORALE (1990)	POPULA- TION LITTORALE (1999)	EVOLUTION ANNUELLE POPULATION LITTORALES (1990-1999)
Adour Landes Océanes	118 421	130 893	1,1	23843,0	28848,0	2,1
Auge	142 443	146 973	0,3	39057,0	40726,0	0,5
Auray	68 671	72 773	0,6	48053,0	50538,0	0,6
Baie du Mont Saint-Michel	134 496	135 002	0,0	35396,0	36744,0	0,4
Basque	249 641	262 311	0,6	150432,0	157526,0	0,5
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	93 063	110 269	1,9	76415,0	90305,0	1,9
Bessin-au-Virois	120 672	124 017	0,3	13399,0	14179,0	0,6
Brest	363 336	374 740	0,3	289384,0	298396,0	0,3
Cornouaille	306 801	312 471	0,2	142686,0	144054,0	0,1
Cotentin	186 266	187 268	0,1	105553,0	104437,0	-0,1
Dinan	95 816	94 839	-0,1	15685,0	16143,0	0,3
Guingamp	70 944	71 855	0,1	4197,0	4397,0	0,5
Haute-Gironde	62 186	65 211	0,5	9677,0	10307,0	0,7
Hautes-Falaises	71 959	74 672	0,4	32903,0	33239,0	0,1
Ile de Ré	13 969	16 499	1,9	13969,0	16499,0	1,9
Landes Nature Côte d'Argent	36 962	38 614	0,5	20457,0	21123,0	0,4
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	271 311	266 910	-0,2	219744,0	214761,0	-0,3
Lorient	203 340	205 227	0,1	164395,0	165972,0	0,1
Marennes-Oléron	30 384	32 479	0,7	26435,0	28117,0	0,7
Médoc	76 082	79 392	0,5	24644,0	25985,0	0,6
Morlaix	123 153	121 621	-0,1	61803,0	59985,0	-0,3
Plateau de Caux Maritime	61 854	63 782	0,3	7598,0	7753,0	0,2
Risle Estuaire	44 984	46 923	0,5	438,0	431,0	-0,2
Rochefortais	54 479	56 262	0,4	44707,0	45746,0	0,3
Saint-Brieuc	174 866	181 083	0,4	93718,0	97972,0	0,5
Saint-Malo	142 654	149 360	0,5	91703,0	97238,0	0,7
Trégor-Goëlo	110 630	112 209	0,2	80616,0	82272,0	0,2
Vannes	154 932	173 618	1,3	78820,0	90452,0	1,5

Source : INSEE ; RGP 1990-1999

La façade atlantique se différencie en deux parties.

La partie sud – de la côte sud de la Bretagne à l'Aquitaine – connaît une augmentation de la population. Le Pays de Vannes, de l'Ile de Ré, du Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre et de Adour Landes Océanes enregistrent une croissance annuelle de la population de plus de 1%. Cette hausse de la population est liée à l'arrivée de nouvelles populations.

La situation de la façade atlantique nord – Normandie et côte nord de la Bretagne – est plus complexe. D'une manière générale, la population est stable ou en légère hausse. Cependant, quelques pays connaissent une baisse du nombre d'habitants (Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire, Dinan et Morlaix).

Par ailleurs, il peut être intéressant de s'interroger sur le rôle des communes littorales dans l'évolution de la population.

Dans plusieurs pays, le littoral est très attractif. La croissance de la population est plus forte dans les communes littorales que dans l'intérieur du pays. L'attractivité du littoral joue donc un rôle important dans les évolutions démographiques des pays. Parfois, la croissance démographique du pays est tirée par celle des communes littorales, ce qui compense la baisse ou la stabilité de la population. Tel est le cas pour le Pays de Guingamp, de Saint-Brieuc, de Dinan, de Saint-Malo, de la Baie du Mont Saint-Michel, du Bessin-au-Virois, ou du Pays d'Auge.

Dans d'autres pays, les littoraux et l'ensemble du pays évoluent au même rythme démographique (Pays de Trégor-Goëlo, de Brest, de Lorient, d'Auray, du Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre).

Dans certains cas, les communes littorales ont un taux d'évolution annuelle plus faible que dans l'arrière pays (Pays Basque, Pays du Cotentin, de Cornouaille, de Rochefortais, de Landes Nature Côte d'Argent). La saturation de certains littoraux pousse les populations à s'installer dans l'intérieur du fait d'une forte pression foncière. L'effet de politiques de préservation d'espaces naturels sur le littoral peut également expliquer pour partie ces constats.

1.2. Le dynamisme économique

La part de l'emploi sur le littoral est calculée à partir des données de l'INSEE de 1999. Est pris en compte le nombre d'emplois au lieu de travail toutes activités confondues.

TABLEAU N°11 : LA PART DE L'EMPLOI SUR LE LITTORAL

PAYS	NOMBRE D'EMPLOIS TOTAL	NOMBRE D'EMPLOIS SUR LE LITTORAL	PART DE L'EMPLOI SUR LE LITTORAL
Adour Landes Océanes	48 332	9 469	19,6%
Auge	52 539	17 486	33,3%
Auray	23 893	18 262	76,4%
Baie du Mont Saint-Michel	50 975	14 142	27,7%
Basque	98 804	69 296	70,1%
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	31 421	26 832	85,4%
Bessin-au-Virois	42 665	4 034	9,5%
Brest	141 784	120 605	85,1%
Cornouaille	116 050	41 824	36,0%
Cotentin	74 831	51 579	68,9%
Dinan	30 852	3 979	12,9%
Guingamp	23 221	852	3,7%
Haute-Gironde	17 748	5 864	33,0%
Hautes-Falaises	18 543	10 821	58,4%
Ile de Ré	5 049	5 049	100,0%
Landes Nature Côte d'Argent	13 261	8 152	61,5%
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	107 124	91 645	85,6%
Lorient	74 519	61 659	82,7%
Marennes-Oléron	10 381	9 379	90,3%
Médoc	23 077	7 991	34,6%
Morlaix	47 440	25 050	52,8%
Plateau de Caux Maritime	19 653	2 681	13,6%
Risle Estuaire	14 694	33	0,2%
Rochefortais	21 485	19 277	89,7%
Saint-Brieuc	73 221	45 776	62,5%
Saint-Malo	50 242	36 000	71,7%
Trégor-Goëlo	37 103	31 325	84,4%
Vannes	67 937	45 350	66,8%

Source : INSEE, 1999

Le littoral connaît un dynamisme économique dans la plupart des pays. En effet, plus de la moitié des pays concentrent 50% de l'emploi sur le littoral. Dans 8 pays, l'emploi sur le littoral représente 80% de l'emploi total. On assiste au phénomène de littoralisation des activités économiques, c'est-à-dire à une migration des activités vers les littoraux.

Les pays dont moins de 20% des emplois se situent sur le littoral sont des territoires possédant une façade maritime étroite ou ayant une faible densité de population littorale.

1.3. Synthèse

Dans le but de réaliser une typologie des pays situés en zone littorale, une synthèse des différents indicateurs s'impose. Comme nous l'avons expliqué précédemment, nous privilégions la situation moyenne des pays. Pour cette analyse, seront pris en compte la densité littorale, l'évolution annuelle de la population littorale et la part de l'emploi sur le littoral.

Au regard du tableau, plusieurs profils de pays se distinguent.

Le type 1 correspond aux pays où la densité littorale, l'évolution annuelle de la population littorale et la part de l'emploi sur le littoral sont inférieures à la moyenne des pays. Ce sont donc des territoires où le littoral ne présente pas une attractivité plus forte que l'arrière-pays tant d'un point démographique que économique. Il s'agit des pays de Cornouaille, Dinan, Morlaix, Plateau de Caux Maritime, Risle Estuaire.

Le type 2 se distingue du précédent dans la mesure où seule la part de l'emploi est supérieure à la moyenne des pays. Ces pays s'organisent souvent autour d'une agglomération littorale de plus de 50 000 habitants qui constitue un bassin d'emplois pour l'ensemble du pays : Cherbourg pour le pays du Cotentin, Rochefort pour le Rochefortais, Lannion pour le Pays du Trégor-Goëlo. L'attractivité des littoraux est, dans ce cas, davantage de nature économique que démographique.

Le type 3 se caractérise par le fait que seule l'évolution annuelle de la population littorale est supérieure à la moyenne. Ce sont des pays où le littoral est moyennement peuplé comparé aux autres pays. Dans cette catégorie, la densité littorale est comprise entre 20,5 habitants au km² (Pays du Médoc) et 167,6 habitants au km² (Pays de la Baie du Mont Saint-Michel) quand la moyenne est de 245,5. L'emploi sur le littoral est également inférieur à la moyenne : le taux le plus élevé est de 34,6% de l'emploi total. En revanche, ce sont des territoires où le littoral connaît une croissance démographique forte : jusqu'à 2,1% de croissance annuelle entre les deux recensements (Pays de l'Adour Landes Océanes).

Les trois autres types illustrent des pays dont le littoral est plutôt attractif.

Une densité littorale inférieure à la moyenne des pays, une évolution démographique annuelle du littoral et une part de l'emploi sur le littoral supérieures à la moyenne sont les caractéristiques du type 4. Il concerne le Pays d'Auray, du Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre, de l'Ile de Ré, et de Marennes-Oléron. La densité littorale est comprise entre 115 (Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre) et 194 habitants au km² (Ile de Ré). La croissance démographique est comprise entre 0,6 et 1,9% par an. En termes d'emplois, plus de 75% d'entre eux sont situés sur le littoral. Ce sont des territoires où le littoral connaît une attractivité forte, tendance qui devrait se confirmer à l'avenir.

Le type 5 correspond à des pays où seule la croissance démographique annuelle du littoral est inférieure à la moyenne. Il s'agit des Pays de Brest, des Hautes-Falaises, du Havre Pointe-de-Caux-Estuaire, et de Lorient. Les fortes densités et la part importante de l'emploi sur le littoral s'expliquent par la présence d'agglomérations sur le linéaire côtier (Brest, Le Havre, Lorient), bassins d'emplois prépondérants du pays.

Enfin, le type 6 correspond aux pays dont le littoral est attractif tant d'un point de vue démographique que économique. La densité littorale est comprise entre 275 et 957 habitants au km² ; l'évolution annuelle de population littorale varie entre 0,5 et 1,5% ; et la part de

l'emploi sur le littoral est inférieur du type précédent : entre 63 et 72% de l'emploi total. Les Pays Basque, de Saint-Brieuc, de Saint-Malo et de Vannes répondent à ces caractéristiques.

Le Pays d'Auge présente des caractéristiques propres : une densité littorale de 296,8, une croissance démographique littorale de 0,5 et l'emploi sur le littoral représente 33,3% de l'emploi total. Il diffère du type par une faible part de l'emploi sur le littoral. Malgré cette différence, nous avons choisi de l'associer à ce groupe de territoires car le Pays d'Auge se rapproche le plus du type 6.

TABLEAU N°12 : SYNTHESE ATTRACTIVITE DES LITTORAUX

	PAYS	DENSITE LITTORALE	L'EVOLUTION ANNUELLE DE LA POPULATION LITTORALE	PART DE L'EMPLOI SUR LE LITTORAL
TYPE 1	Cornouaille			
	Dinan			
	Morlaix			
	Plateau de Caux Maritime			
	Risle Estuaire			
TYPE 2	Cotentin			
	Landes Nature Côte d'Argent			
	Rochefortais			
	Trégor-Goëlo			
TYPE 3	Adour Landes Océanes			
	Baie du Mont Saint- Michel			
	Bessin-au-Virois			
	Guingamp			
	Médoc			
	Haute-Gironde			
TYPE 4	Auray			
	Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre			
	Ile de Ré			
	Marennes-Oléron			
TYPE 5	Brest			
	Hautes-Falaises			
	Le Havre Pointe-de- Caux-Estuaire			
	Lorient			
TYPE 6	Auge			
	Basque			
	Saint-Brieuc			
	Saint-Malo			
	Vannes			
MOYENNE		245.4	0,40%	54.2%



Inférieur à la moyenne des pays
 Supérieur à la moyenne des pays

2. L'EMPLOI MARITIME

Les données utilisées pour mesurer l'emploi maritime sont celles de l'UNEDIC de 2003. Comme nous l'avons précisé auparavant, sont recensés le nombre de salariés des établissements affiliés à l'assurance chômage, cette affiliation étant obligatoire pour tout établissement du secteur privé industriel et commercial, employant au moins un salarié. Le nombre d'emplois est donc sous-estimé pour certains secteurs d'activité notamment ceux pour lesquels le nombre de travailleurs indépendants est important (pêche, aquaculture).

2.1. La pêche

TABLEAU N°13 : L'EMPLOI DANS LE SECTEUR DE LA PECHE

PAYS	NOMBRE DE PECHEURS EN 1999	NOMBRE DE PECHEURS EN 2003	TAUX D'EVOLUTION ANNUELLE (1999-2003)
Adour Landes Océanes	3	6	18,92
Auge	-	6	-
Auray	26	18	-8,78
Baie du Mont Saint-Michel	16	8	-15,91
Basque	101	75	-7,17
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	21	30	9,33
Bessin-au-Virois	76	68	-2,74
Brest	3	1	-24,02
Cornouaille	955	742	-6,11
Cotentin	57	50	-3,22
Dinan	1	2	18,92
Guingamp	-	-	-
Haute-Gironde	-	-	-
Hautes-Falaises	112	109	-0,68
Ile de Ré	-	-	-
Landes Nature Côte d'Argent	-	-	-
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	-	4	NR
Lorient	407	251	-11,38
Marennes-Oléron	-	5	NR
Médoc	-	-	-
Morlaix	28	20	-8,07
Plateau de Caux Maritime	3	2	-9,64
Risle Estuaire	-	-	-
Rochefortais	-	-	-
Saint-Brieuc	18	26	9,63
Saint-Malo	138	99	-7,97
Trégor-Goëlo	1	-	NR
Vannes	-	1	NR

Source : UNEDIC, 2004

D'après les données UNEDIC, huit pays sur 28 ne comptent pas de pêcheurs. La région Bretagne concentre près des trois quarts de l'effectif avec un pôle d'emplois important : le Pays de Cornouaille qui enregistre près de la moitié des pêcheurs recensés dans l'ensemble des pays de la façade atlantique. Les pays de Lorient et des Hautes-Falaises se distinguent également avec plus de 100 pêcheurs. En revanche, les territoires de la région Poitou-Charentes ne comptent que cinq pêcheurs situés dans le Pays de Marennes-Oléron.

Par ailleurs, la baisse du nombre de pêcheurs entre 1999 et 2003 s'observe dans presque tous les pays étudiés. Quelques pays voient le nombre de pêcheurs augmenter mais ce sont des territoires où le nombre d'emplois liés à cette activité est peu important (moins de

50). Il s'agit des Pays de Dinan, de Saint-Brieuc, du Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre et de l'Adour Landes Océanes. Concernant les pôles de plus de 200 emplois, la baisse est respectivement de 6,1% et de 11,4% par an pour les Pays de Lorient et de Cornouaille.

2.2. L'aquaculture

TABLEAU N°14 : L'EMPLOI DANS LE SECTEUR DE L'AQUACULTURE

PAYS	NOMBRE D'AQUACULTEURS EN 1999	NOMBRE D'AQUACULTEURS EN 2003	TAUX D'EVOLUTION ANNUELLE (1999-2003)
Adour Landes Océanes	-	-	-
Auge	-	-	-
Auray	98	194	18,62
Baie du Mont Saint-Michel	4	14	36,78
Basque	-	-	-
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	61	102	13,71
Bessin-au-Virois	2	10	49,53
Brest	23	21	-2,25
Cornouaille	15	11	-7,46
Cotentin	29	5	-35,56
Dinan	20	32	12,47
Guingamp	0	0	-
Haute-Gironde	-	-	-
Hautes-Falaises	-	-	-
Ile de Ré	35	39	2,74
Landes Nature Côte d'Argent	-	-	-
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	-	-	-
Lorient	0	2	#DIV/0!
Marennes-Oléron	181	179	-0,28
Médoc	-	-	-
Morlaix	65	68	1,13
Plateau de Caux Maritime	1	2	18,92
Risle Estuaire	-	-	-
Rochefortais	17	12	-8,34
Saint-Brieuc	2	14	62,66
Saint-Malo	130	172	7,25
Trégor-Goëlo	4	9	22,47
Vannes	50	65	6,78

Source : UNEDIC, 2004

Le secteur de l'aquaculture est localisé en quelques territoires : quatre pôles principaux peuvent être identifiés : les pays de Saint-Malo et de Dinan (21,5% de l'effectif), d'Auray et de Vannes (27%), de Poitou-Charentes (24%) et enfin du Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre (11%). La Basse-Normandie et la Bretagne constituent des pôles secondaires. L'activité aquacole est peu présente en Haute-Normandie et en Aquitaine où, mise à part sur le Bassin d'Arcachon, aucun emploi n'est enregistré.

Globalement, l'activité aquacole se porte bien puisque dans la plupart des pays, le nombre d'emplois est en hausse. Contrairement au secteur de la pêche, la baisse d'emplois significative ne touche pas les pôles principaux de l'activité. A noter que la hausse d'emplois de plus 25% par an concerne les pays où l'effectif d'aquaculteurs est inférieur à 30.

2.3. La transformation des produits de la mer

Rappelons que pour évaluer cette activité, seule est pris en compte l'industrie du poisson.

TABLEAU N°15 : L'EMPLOI DANS L'INDUSTRIE DU POISSON

PAYS	NOMBRE D'EMPLOIS EN 1999	NOMBRE D'EMPLOIS EN 2003	TAUX D'EVOLUTION ANNUELLE (1999-2003)
Adour Landes Océanes	893	912	0,53
Auge	4	4	0,00
Auray	127	160	5,94
Baie du Mont Saint-Michel	15	-	NR
Basque	173	87	-15,79
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	-	-	-
Bessin-au-Virois	139	214	11,39
Brest	183	222	4,95
Cornouaille	1977	1719	-3,44
Cotentin	269	343	6,26
Dinan	-	3	NR
Guingamp	145	187	6,57
Haute-Gironde	-	-	-
Hautes-Falaises	498	359	-7,86
Ile de Ré	-	-	-
Landes Nature Côte d'Argent	-	-	-
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	-	-	-
Lorient	248	554	22,25
Marennes-Oléron	-	-	-
Médoc	-	-	-
Morlaix	847	666	-5,83
Plateau de Caux Maritime	244	387	12,22
Risle Estuaire	-	-	-
Rochefortais	-	-	-
Saint-Brieuc	23	29	5,97
Saint-Malo	177	310	15,04
Trégor-Goëlo	1	-	NR
Vannes	171	204	4,51

Source : UNEDIC, 2004

Cette activité prédomine au nord de la façade atlantique française (Normandie et Bretagne). D'après les données UNEDIC, aucun emploi lié à cette activité n'est recensé dans les pays de Poitou-Charentes et dans le nord de l'Aquitaine.

La carte met en relief trois pôles : le Pays de Cornouaille qui compte plus de 1700 emplois, le Pays de Morlaix, et en Aquitaine, le Pays Adour Landes Océanes avec plus de 600 emplois. L'industrie du poisson est également bien représentée dans les Pays du Plateau de Caux Maritime et de Hautes-Falaises, du Cotentin, de Saint-Malo et de Lorient qui comptent entre 300 et 600 emplois. D'une manière générale, cette activité est développée là où le secteur de la pêche l'est aussi.

L'industrie du poisson est une activité globalement en croissance avec plus de 200 emplois supplémentaires entre 1999 et 2003. Cependant, les pôles d'emplois les plus importants connaissent une baisse d'effectifs : 3,44% dans le Pays de Cornouaille, 5,83% pour le Pays de Morlaix. Les pays ayant un nombre d'emplois compris entre 300 et 600 connaissent en revanche une croissance d'effectifs de plus de 6% par an.

2.4. La construction et la réparation navale

La construction navale comprend la construction de bâtiments de guerre et de navires civils. Y est associée la réparation navale. La construction de bateaux de plaisance aurait pu être traitée dans ce point. Elle sera abordée dans un point spécifique car elle répond à des problématiques liées davantage au tourisme.

TABLEAU N°16 : L'EMPLOI DANS LA CONSTRUCTION ET LA REPARATION NAVALE

PAYS	NOMBRE D'EMPLOIS EN 1999	NOMBRE D'EMPLOIS EN 2003	TAUX D'EVOLUTION ANNUELLE (1999-2003)
Adour Landes Océanes	0	0	-
Auge	12	8	-9,64
Auray	31	5	-36,63
Baie du Mont Saint-Michel	6	10	13,62
Basque	10	14	8,78
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	83	91	2,33
Bessin-au-Virois	40	41	0,62
Brest	905	583	-10,41
Cornouaille	316	335	1,47
Cotentin	786	676	-3,70
Dinan	7	0	-100,00
Guingamp	0	0	-
Haute-Gironde	0	0	-
Hautes-Falaises	1	7	62,66
Ile de Ré	3	3	0,00
Landes Nature Côte d'Argent	1	0	-100,00
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	319	259	-5,08
Lorient	446	444	-0,11
Marennes-Oléron	29	20	-8,87
Médoc	9	10	2,67
Morlaix	25	25	0,00
Plateau de Caux Maritime	0	0	-
Risle Estuaire	0	0	-
Rochefortais	3	3	0,00
Saint-Brieuc	7	3	-19,09
Saint-Malo	140	55	-20,83
Trégor-Goëlo	15	16	1,63
Vannes	6	9	10,67

Source : UNEDIC, 2004

Cette activité est présente dans presque tous les pays. Elle prédomine dans les territoires disposant d'un port militaire : Cherbourg, Brest, Lorient et Le Havre.

D'une manière générale, le nombre d'emplois est en baisse passant de 3200 en 1999 à 2617 en 2003 sur l'ensemble des pays étudiés. La décroissance des effectifs touche les pays où l'activité est la plus développée : 10,41% par an pour Brest, 5,08% par an pour Le Havre, 3,70% pour Cherbourg. Seuls les pays de la région Aquitaine enregistre une hausse des effectifs.

2.5. Les transports maritimes et côtiers

TABLEAU N°17 : L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS MARITIMES ET COTIERS

PAYS	NOMBRE D'EMPLOIS EN 1999	NOMBRE D'EMPLOIS EN 2003	TAUX D'EVOLUTION ANNUELLE (1999-2003)
Adour Landes Océanes	-	-	-
Auge	-	-	-
Auray	28	67	24.4
Baie du Mont Saint-Michel	41	46	2.9
Basque	2	17	70.7
Bassin d'Arcachon et Val de L'Èvre	5	2	-20.5
Bessin-au-Virois	-	-	-
Brest	145	90	-11.2
Cornouaille	72	46	-10.6
Cotentin	137	111	-5.1
Dinan	0	0	-
Guingamp	20	26	6.8
Haute-Gironde	-	-	-
Hautes-Falaises	-	-	-
Ile de Ré	-	-	-
Landes Nature Côte d'Argent	-	-	-
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	1598	1483	-1.8
Lorient	59	168	29.9
Marennes-Oléron	-	-	-
Médoc	-	-	-
Morlaix	920	1237	7.7
Plateau de Caux Maritime	2	2	0.0
Risle Estuaire	-	-	-
Rochefortais	0	13	NR
Saint-Brieuc	-	-	-
Saint-Malo	185	235	6.2
Trégor-Goëlo	12	8	-9.6
Vannes	53	57	1.8
Nantes Saint-nazaire	NR	275	NR
La Rochelle	NR	37	NR
Bordeaux	NR	215	NR

Source : UNEDIC, 2004

La carte montre que cette activité est dépendante de la présence d'un port dans le pays. En effet, l'activité est n'est pas présente dans les pays ne disposant pas de ports importants. Or, les ports comme Nantes, La Rochelle, et Bordeaux ne sont pas inclus dans un périmètre de pays. C'est la raison pour laquelle la carte révèle une prédominance de l'activité sur la façade nord.

C'est une activité centralisée dans quelques pays : 90% des emplois se partagent entre Le Havre, Roscoff dans le Pays de Morlaix, Saint-Malo, Lorient, et Cherbourg. Les deux principaux bassins d'emplois, Le Havre et Roscoff, concentrent 75% de l'emploi total des pays étudiés. Ceci s'expliquent en partie par les relations transmanche et notamment vers les îles britanniques.

En ce qui concerne l'évolution des effectifs entre 1999 et 2003, on observe une baisse dans l'ensemble des pays de la Normandie alors qu'en Bretagne, une hausse d'emplois globale peut être constatée : 3 pays sur 10 enregistrent une baisse des effectifs.

2.6. La construction de bateaux de plaisance

TABLEAU N°18 : L'EMPLOI LIÉ À LA CONSTRUCTION DE BATEAUX DE PLAISANCE

PAYS	NOMBRE D'EMPLOIS EN 1999	NOMBRE D'EMPLOIS EN 2003	TAUX D'ÉVOLUTION ANNUELLE (1999-2003)
Adour Landes Océanes	13	15	3,6 %
Auge	17	40	23,9 %
Auray	82	122	10,4 %
Baie du Mont Saint-Michel	3	10	35,1 %
Basque	4	2	-15,9 %
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	292	390	7,5 %
Bessin-au-Virois	6	3	-15,9 %
Brest	27	52	17,8 %
Cornouaille	164	202	5,4 %
Cotentin	39	29	-7,1 %
Dinan	15	35	23,6 %
Guingamp	0	0	-
Haute-Gironde	0	0	-
Hautes-Falaises	0	0	-
Ile de Ré	21	12	-13,1 %
Landes Nature Côte d'Argent	0	6	-
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	0	0	-
Lorient	264	372	9 %
Marennes-Oléron	101	126	5,7 %
Médoc	12	15	5,7 %
Morlaix	3	8	27,8 %
Plateau de Caux Maritime	1	1	0,00 %
Risle Estuaire	0	0	-
Rochefortais	227	291	6,4 %
Saint-Brieuc	21	28	7,5 %
Saint-Malo	74	87	4,1 %
Trégor-Goëlo	37	27	-7,6 %
Vannes	203	219	1,9 %

Source : UNEDIC, 2004

C'est une activité représentée dans presque tous les pays étudiés. Au nord de la façade atlantique, le nombre d'emplois par pays ne s'élève pas à plus de 50 (excepté dans les Pays de Brest et de Saint-Malo). La façade sud (de la côte sud de la Bretagne à l'Aquitaine), l'activité prend plus d'ampleur : les Pays de Lorient, du Rochefortais et du Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre comptent plus de 250 emplois.

D'une manière générale, c'est un domaine en expansion. Sur la façade sud, le nombre d'emploi croît de 1,9% (Pays de Vannes) à 10,4% par an (Pays de Auray). Sur la façade nord, ce secteur connaît une forte croissance de (15% à 40% par an). Mais cette hausse en valeur relative ne concerne en réalité que peu d'emplois. Par exemple, dans le Pays de la Baie du Mont Saint-Michel, la hausse d'emplois est 35,1% par an. En valeur absolue, cette hausse correspond à 7 emplois supplémentaires entre 1999 et 2003.

Il convient de préciser que ces données ne représentent pas l'ampleur de cette activité sur la façade atlantique. En effet, les grands chantiers navals, comme Bénéteau, Fountaine Pajot et Zodiac sont situés sur le littoral atlantique mais en dehors des périmètres de pays.

2.7. La restauration et l'hébergement touristique

Pour évaluer l'emploi touristique, nous avons pris en compte dans la nomenclature d'activités françaises (NAF) les emplois relatifs aux hôtels avec et sans restaurant, les auberges de jeunesse et refuges, les campings et les autres hébergements touristiques.

TABLEAU N° 19: NOMBRE D'EMPLOIS LIES A LA RESTAURATION ET A L'HEBERGEMENT

PAYS	NOMBRE D'EMPLOIS EN 1999	NOMBRE D'EMPLOIS EN 2003	TAUX D'EVOLUTION ANNUELLE (1999-2003)	DENSITE D'EMPLOIS TOURISTIQUES (EMPLOI/KM²)
Adour Landes Océanes	820	889	2,0 %	0,6
Auge	1 293	1 507	3,9 %	0,9
Auray	736	440	-12,1 %	0,7
Baie du Mont Saint-Michel	583	729	5,7 %	0,4
Basque	2 236	2 388	1,7 %	0,8
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	365	496	8,0 %	0,3
Bessin-au-Virois	453	482	1,6 %	0,3
Brest	757	746	-0,4 %	0,4
Cornouaille	902	960	1,6 %	0,4
Cotentin	440	445	0,3 %	0,2
Dinan	259	246	-1,3 %	0,2
Guingamp	84	76	-2,5 %	0,1
Haute-Gironde	71	86	4,9 %	0,1
Hautes-Falaises	191	253	7,3 %	0,4
Ile de Ré	329	469	9,3 %	5,5
Landes Nature Côte d'Argent	257	283	2,4 %	0,2
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	469	434	-1,9 %	1,2
Lorient	446	883	18,6 %	1,0
Marennes-Oléron	270	310	3,5 %	0,9
Médoc	437	485	2,6 %	0,2
Morlaix	320	353	2,5 %	0,3
Plateau de Caux Maritime	124	110	-3,0 %	0,2
Risle Estuaire	120	117	-0,6 %	0,2
Rochefortais	174	139	-5,5 %	0,3
Saint-Brieuc	399	379	-1,3 %	0,3
Saint-Malo	1 154	861	-7,1 %	0,8
Trégor-Goëlo	391	381	-0,6 %	0,4
Vannes	732	1 356	16,7 %	0,9

Source : UNEDIC, 2004

La situation géographique des pays influe sur l'importance de l'emploi touristique. Ainsi, la proximité de Paris explique en partie le nombre d'emplois élevé du Pays d'Auge (1 507 emplois) tandis que le phénomène d'héliotropisme profite au Pays Basque (2 388 emplois). Les pays ayant une façade maritime étroite ont un nombre limité d'emplois touristiques : les Pays de Guingamp, de Dinan, de Risle Estuaire illustrent ce constat.

Pour ajuster les résultats obtenus, il semble important de prendre en compte la superficie des pays. Ainsi, le pays de l'Ile de Ré, qui enregistre 469 emplois en 2003, compte 5,5 emplois liés au tourisme au km² contre 0,9 pour le Pays Basque et 0,8 pour le Pays d'Auge. C'est de loin le pays où l'économie est fortement liée à cette activité. Le pays de Marennes-Oléron est parmi les pays dont la densité du nombre d'emplois au km² est la plus forte : les 310 emplois recensés correspondent à une densité de 0,9, soit autant que les Pays d'Auge et de Vannes.

L'évolution annuelle du nombre d'emplois est plus révélatrice du dynamisme de l'activité. La façade sud de l'atlantique connaît une croissance générale. Quelques pays enregistrent une hausse significative (de 5% à 25% par an) comme le Pays de Lorient, de Vannes, de Ile de Ré, du Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre. Les pays de la Basse-

Normandie connaissent également la croissance modérée. En revanche, l'emploi sur la côte nord de la Bretagne et la Haute-Normandie est en baisse (le Pays des Hautes-Falaises fait exception avec une hausse de 7.3% par an).

2.8. *Synthèse*

Pour synthétiser l'emploi maritime, trois classes ont été définies pour chaque activité selon l'importance du nombre d'emplois dans chaque pays en 2003.

Cinq types de pays ont été identifiés :

Les pays dont l'emploi maritime est très faible, quelque soit l'activité considérée. Il s'agit par exemple de la Haute Gironde, des Landes Nature Côte d'Argent et du Pays de Dinan.

Les Pays du Médoc, de Trégor-Goëlo, du Bessin-au-Virois et de Saint-Brieuc se distinguent du groupe précédent dans la mesure où la diversité des activités liées à la mer est plus grande. Le nombre d'emplois générés par ces secteurs appartiennent à la classe intermédiaire.

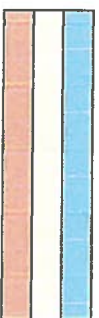
Les pays du type 3 se sont spécialisés dans certaines activités maritimes. Ainsi, le Pays d'Auge compte un nombre d'emplois important dans le secteur de la restauration et de l'hébergement, le Pays Rochefortais dans le domaine de la construction de bateaux de plaisance, le Pays de Marennes-Oléron dans l'aquaculture. Par contre, dans plus de la moitié des activités recensées, le nombre d'emplois est nul ou faible.

Les Pays d'Auray, d'Arcachon et Val de l'Eyre, Basque, de Vannes, Morlaix, Cotentin et Brest se caractérisent par une grande diversité des activités liées à la mer. Ils enregistrent un nombre d'emplois importants dans quelques secteurs précis mais, contrairement au groupe précédent, plus de la moitié des activités prises en compte enregistrent un nombre d'emplois moyen.

Les Pays de Saint-Malo, de Cornouaille et de Lorient se distinguent par une très grande diversité des activités puisque les sept retenues sont développées dans le territoire. Par ailleurs, au moins cinq des secteurs sont classés dans la catégorie où le nombre d'emplois est important.

TABLEAU N°20 : SYNTHÈSE EMPLOI MARITIME

	PAYS	AQUACULTURE	PECHE	INDUSTRIE DU POISSON	CONSTRUCTION ET REPARATION NAVALE	TRANSPORTS MARITIMES ET COTIERS	CONSTRUCTION DE BATEAU DE PLAISANCE	RESTAURATION ET HEBERGEMENT
TYPE 1	Haute-Gironde							
	Risle Estuaire							
	Landes Nature Cote D'argent							
	Guingamp							
	Dinan							
TYPE 2	Ile de Ré							
	Médoc							
	Trégor-Croëlo							
	Bessin-an-Virois							
	Saint-Brieuc							
TYPE 3	Plateau de Caux Maritime							
	Angé							
	Rochefortais							
	Baie du Mont Saint-Michel							
	Mauremnes-Oléron							
TYPE 4	Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire							
	Adour Landes Océanes							
	Hautes-Falaises							
	Amay							
	Bassin d'Arcachon et Val De L'Eyre							
TYPE 5	Basque							
	Vannes							
	Morlaix							
	Cotentin							
	Brest							
TYPE 5	Saint-Malo							
	Cornouaille							
	Lorient							



Nombre d'emplois nul ou faible
Nombre d'emplois moyen
Nombre d'emplois important

3. LES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

3.1. Les ports de commerce

TABLEAU N°21 : TONNAGE ET EVOLUTION DES PORTS DE COMMERCE

PAYS	PORT	STATUT DU PORT*	TONNAGE (EN MILLIERS)			TAUX DE VARIATION ANNUELLE 1990-2003
			1990	1999	2003	
Adour Landes Océanes					-	
Auge	-		-	-	-	-
Auray	-		-	-	-	-
Baie du Mont Saint-Michel	-		-	-	-	-
Basque	Bayonne	PIN	3.30	4.41	4.17	6.07
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	-		-	-	-	-
Bessin-au-Virois	-		-	-	-	-
Brest	Brest	PIN	1.76	2.29	2.52	9.33
Cornouaille	-		-	-	-	-
Cotentin	Cherbourg	PIN	2.50	3.80	4.02	12.63
Dinan	-		-	-	-	-
Guingamp	-		-	-	-	-
Haute-Gironde	-		-	-	-	-
Hautes-Falaises	-		-	-	-	-
Ile de Ré	-		-	-	-	-
Landes Nature Côte d'Argent	-		-	-	-	-
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	Le Havre	PA	54.02	63.92	71.93	7.42
Lorient	Lorient	PIN	3.13	2.50	2.61	-4.41
Marennes-Oléron	-		-	-	-	-
Médoc	-		-	-	-	-
Morlaix	-		-	-	-	-
Plateau de Caux Maritime	-		-	-	-	-
Risle Estuaire	-		-	-	-	-
Rochefortais	Rochefort/ Tonnay Charente	PR			1,00	
Saint-Brieuc	-		-	-	-	-
Saint-Malo	Saint-Malo	PIN	1.75	2.05	2.21	5.97
Trégor-Goëlo	-		-	-	-	-
Vannes	-		-	-	-	-
Autres ports de commerce atlantique	Bordeaux	PA	9.65	8.97	8.39	-3.42
	Caen	PIN	4.01	2.55	3.24	-5.21
	Dieppe	PIN			1.46	
	Nantes/Saint- Nazaire	PA	24.94	28.79	30.84	5.45
	La Rochelle		5.66	7.74	7.87	8.58
	Rouen	PA	22.35	24.09	21.85	-0.56

Source : IAAT. 2005

* Statut des ports : PA : Port autonome ; PIN : Port d'intérêt national ; PR : Port régional

Le Havre est l'un des plus grands ports de France. En 2003, près de 72 millions de tonnes de marchandises y ont transité. Sur la façade atlantique, viennent ensuite les ports de Nantes et Rouen, qui ne sont actuellement pas inclus dans un périmètre de pays, respectivement avec plus de 24 et 28 millions de tonnes de marchandises.

Parmi les pays étudiés, seuls six pays disposent d'un port de commerce. Globalement, l'ensemble des ports voit leurs tonnages augmenter à l'exception de Lorient qui enregistre une baisse de 4,4% entre 1990 et 2003.

3.2. Les ports de pêche

TABLEAU N°22 : TONNAGE ET EVOLUTION DES PORTS DE PECHE PAR PAYS

PAYS	NOMBRE DE PORTS	APPORTS 1998 (TONNES)	APPORTS 2004 (TONNES)	VARIATION ANNUELLE 1998-2004	VALEUR MOYENNE € PAR KG (2004)
Adour Landes Océanes	-	-	-	-	-
Auge	-	-	-	-	-
Auray	1	1089	1 156	1,0	5,8
Baie du Mont Saint-Michel	1	12562	14 691	2,6	1,5
Basque	1	4446	6 850	7,5	2,1
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	1	2446	2 615	1,1	5,6
Bessin-au-Virois	2	12048	10 622	-2,1	0,6
Brest	1	591	1 230	13,0	4,7
Cornouaille	7	70373	59506	-2,8	0,6
Cotentin	1	7226	9 969	5,5	2,2
Dinan	-	-	-	-	-
Guingamp	-	-	-	-	-
Haute-Gironde	-	-	-	-	-
Hautes-Falaises	1	5595	6 144	1,6	1,7
Ile de Ré	-	-	-	-	-
Landes Nature Côte d'Argent	-	-	-	-	-
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	-	-	-	-	-
Lorient	1	23058	26 789	2,5	2,7
Marennes-Oléron	1	3758	4 380	3,1	0,0
Médoc	-	-	-	-	-
Morlaix	2	2463	10 405	5,6	2,2
Plateau de Caux Maritime	-	-	-	-	-
Risle Estuaire	-	-	-	-	-
Rochefortais	-	-	-	-	-
Saint-Brieuc	2	14850	21 280	6,2	1,2
Saint-Malo	2	3763	1252	-16,8	0,0
Trégor-Goëlo	1	687	1 442	13,2	1,9
Vannes	-	-	-	-	-

Sources : Le marin, ports de pêche, 2005 et LEN-CORRAIL, 1998

Les ports de pêche sont présents dans quinze pays sur 28. Comme la carte sur l'emploi dans le secteur de pêche, ils sont essentiellement situés en Bretagne et en Basse-Normandie. Les pays bretons et normands concentrent respectivement 69% et 20% des apports.

Le pays de Cornouaille se démarque des autres territoires : il compte sept ports de pêche pour un apport total de près de 60 000 tonnes soit le tiers du total des apports des pays étudiés. Les pays de Lorient et de Saint-Brieuc sont les pôles secondaires avec plus 20 000 tonnes.

Les apports dans les Pays de Marennes-Oléron, du Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre et le Pays Basque sont moins importants : entre 2 500 et 7000 tonnes en 2004.

Entre 1998 et 2004, les apports sont en légère baisse. Trois pays voient les tonnages diminuer : la Cornouaille (-2,8% par an) le Bessin-au-Virois (-2,1%) et le Pays de Saint-Malo (-16,8%). La chute importante du tonnage à Saint-Malo est à lier avec le fait que le trafic hauturier a complètement cessé. Les navires démarquant auparavant à Saint-Malo se sont tournés vers le port de Roscoff en Pays de Morlaix.

En revanche, le Cotentin, la plupart des pays bretons et le Pays Basque enregistrent une hausse significative des tonnages.

3.3. Les centres de recherche et de formations

La liste ci-dessous a été réalisée à partir des bases du Ministère de la Mer et de l'ONISEP¹³. Faute de disponibilité des données, ce tableau n'est sans doute pas exhaustif. Il permet tout de même de percevoir les diversités entre pays.

TABLEAU N°23 : LES CENTRES DE RECHERCHE ET DE FORMATIONS LIES A LA MER

PAYS	ENSEIGNEMENT SECONDAIRE	ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
Adour Landes Océanes		
Auge		
Auray	LPM Etel	
Baie du Mont Saint-Michel		
Basque	LPM Ciboure-Saint-Jean de Luz – Lycée agricole privé de Saint-Pée-sur- Nivelle	
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre		
Bessin-au-Virois		
Brest		Institut Universitaire Européen de la Mer ; IFREMER ; Ecole Navale
Cornouaille	LMP Le Guilvinec	
Cotentin	LPM Cherbourg	Institut National des techniques de la mer CNAM (Tourlaville)
Dinan		
Guingamp		
Haute-Gironde		
Hautes-Falaises	LPM Fécamp	
Ile de Ré		
Landes Nature Côte d'Argent		
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire		ENMM Le Havre
Lorient		
Marennes-Oléron	Centre de formation d'apprentis agricole – Lycée de la mer et du Littoral – Centre de formation professionnelle et de promotion agricoles	
Médoc	LPO de la mer	
Morlaix		
Plateau de Caux Maritime		
Risle Estuaire		
Rochefortais		
Saint-Brieuc		
Saint-Malo	LMP Saint-Malo	ENMM Saint-Malo ; Unité de Recherche et d'Enseignement de la Station Marine du Museum National d'Histoire naturelle, Laboratoire de Géomorphologie et Environnement Littoral ; Station IFREMER.
Trégor-Goëlo	LMP Paimpol	
Vannes		

Source : Ministère de la mer et ONISEP, 2005

Les centres de formation d'enseignement secondaire sont plus répandus que les centres d'enseignement supérieur.

Il existe en France onze Lycées Maritimes Professionnels (LMP) dont sept sont situés sur le périmètre d'étude. Chaque région compte au moins un établissement de ce type. Si la carte ne mentionne pas leur présence en Poitou-Charentes, c'est parce qu'il est implanté à La Rochelle. La Bretagne est la seule région où sont présents quatre lycées maritimes professionnels. Plusieurs formations y sont dispensées : Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP) de matelot, Brevet Etudes Professionnelle (BEP) de conduite et exploitation des

¹³ Office national Sur les Enseignements et Professions

navires de pêche, de mécanicien, de cultures marines, Baccalauréat professionnels cultures marines sont les formations les plus répandues.

D'autres établissements existent. Il s'agit notamment de centres de formation d'apprentis ou de lycées privés.

En ce qui concerne l'enseignement supérieur, plusieurs types de formation existent. Elles sont dispensées dans des établissements situés en Bretagne et en Normandie. Les Ecoles Nationales de la Marine Marchande sont au nombre de quatre en France. Elles sont situées dans les grands ports maritimes (Le Havre, Saint-Malo, Nantes et Marseille). Chaque école développe des activités spécifiques : au Havre, le portuaire, à Saint-Malo, la plaisance professionnelle. Ce sont des écoles liées à la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer.

Mises à part ces formations spécialisées, il est possible d'obtenir des Brevets de Techniciens Spécialisés, des Licences Professionnelles, des Master professionnel ou de recherche dans les Pays Cotentin, de Marennes Oléron, de Brest.

3.4. *Synthèse*

Dans cette synthèse sont considérées la présence et l'absence des infrastructures et des équipements. Les ports de plaisance, les criées, les ports de commerce et les centres de formation (enseignement secondaire et supérieur) sont les indicateurs retenus.

Ainsi, quatre types de pays se distinguent :

Les pays de Haute Gironde, des Landes Nature Côte d'Argent, de Guingamp, de l'Ile de Ré, etc. ne disposent qu'un seul équipement : les ports de plaisance. Au vu de ses résultats, il semblerait que, dans ces pays, la maritimité s'exprime essentiellement par le biais du tourisme. Une analyse plus approfondie permettra d'affiner cette hypothèse. Notons que le Pays Risle Estuaire ne dispose d'aucun équipement retenu dans cette synthèse.

Les Pays de la Baie du Mont Saint-Michel, de Morlaix, du Bessin-au-Virois, de Saint-Brieuc et du bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre disposent tous d'au moins un port de commerce et de plaisance. Les Pays Rochefortais et du Médoc ne correspondent pas exactement aux critères de ce groupe. Ce sont les territoires qui présentent des caractéristiques singulières. Nous les avons classés dans cette catégorie car ils se rapprochent de ce type.

Le type 3 correspond aux pays dont la maritimité s'exprime dans sa diversité : seul le port de commerce est absent parmi les quatre équipements retenus. Il s'agit des Pays de Hautes-Falaises, de Marennes-Oléron, du Trégor-Goëlo, d'Auray et de Cornouaille.

Enfin, les pays disposant d'un port de commerce et d'au moins deux des trois autres équipements forment le dernier type. On retrouve les territoires les plus urbanisés comme le Pays de Lorient, du Havre Pointe de Caux Estuaire, Basque, de Brest, du Cotentin et de Saint-Malo.

TABEAU N°24 : SYNTHESE INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

	PAYS	PORT DE PLAISANCE	CRIEES	FORMATION	PORT DE COMMERCE
TYPE 1	Risle Estuaire				
	Haute-Gironde				
	Landes Nature Cote D'argent				
	Guingamp				
	Ile de Ré				
	Plateau De Caux Maritime				
	Dinan				
	Adour Landes Océanes				
	Vannes				
	Auge				
TYPE 2	Rochefortais				
	Médoc				
	Baie du Mont Saint-Michel				
	Morlaix				
	Bessin-au-Virois				
	Saint-Brieuc				
	Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre				
TYPE 3	Hautes-Falaises				
	Marennes-Oléron				
	Trégor-Goëlo				
	Auray				
	Cornouaille				
TYPE 4	Lorient				
	Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire				
	Basque				
	Brest				
	Cotentin				
	Saint-Malo				



Absence de l'équipement
Présence de l'équipement

4. LE TOURISME

4.1. L'emploi touristique

Nous avons considéré la part de l'emploi touristique dans l'emploi maritime. Quelques précisions de définition s'avèrent utiles pour comprendre les résultats obtenus. L'emploi lié au tourisme correspond ici aux domaines de la restauration, de l'hébergement, et de l'industrie du nautisme. Par « emploi dit maritime », nous entendons les secteurs étudiés dans le point précédent, à savoir la pêche, l'aquaculture, l'industrie du poisson, les transports maritimes et côtiers et le tourisme. La part du tourisme dans l'emploi maritime permet de mettre en valeur les pays dont les activités liées à la mer sont davantage littorales que maritimes.

TABEAU N°25 : LA PART DE L'EMPLOI LIE AU TOURISME DANS L'EMPLOI MARITIME EN 2003

PAYS	EMPLOI LIE AU TOURISME	EMPLOI MARITIME	PART DE L'EMPLOI TOURISTIQUE
Adour Landes Océanes	904	1 822	49,6%
Auge	1547	1 565	98,8%
Auray	562	1 006	55,9%
Baie du Mont Saint-Michel	739	817	90,5%
Basque	2390	2 583	92,5%
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	886	1 111	79,7%
Bessin-au-Virois	485	818	59,3%
Brest	798	1 715	46,5%
Cornouaille	1162	4 015	28,9%
Cotentin	474	1 659	28,6%
Dinan	281	318	88,4%
Guingamp	76	289	26,3%
Haute-Gironde	86	86	100,0%
Hautes-Falaises	253	728	34,8%
Ile de Ré	481	523	92,0%
Landes Nature Côte d'Argent	289	289	100,0%
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	434	2 180	19,9%
Lorient	1255	2 674	46,9%
Marennes-Oléron	436	640	68,1%
Médoc	500	510	98,0%
Morlaix	361	2 377	15,2%
Plateau de Caux Maritime	111	504	22,0%
Risle Estuaire	117	117	100,0%
Rochefortais	430	458	93,9%
Saint-Brieuc	407	479	85,0%
Saint-Malo	948	1 819	52,1%
Trégor-Goëlo	408	441	92,5%
Vannes	1575	1 911	82,4%

Source : UNEDIC, 2004

En moyenne, la part de l'emploi liée au tourisme, dans l'ensemble des pays étudiés, est de 66%. Le tourisme constitue, pour les deux tiers des pays, l'activité prédominante liée à l'économie maritime (plus de 50%). Dans la moitié des pays, le tourisme concentre plus de 80% de l'emploi maritime.

Les pays tournés vers d'autres secteurs que le tourisme sont situés à l'extrémité des péninsules bretonne et normande. Il s'agit principalement des Pays de Morlaix, de Brest, de Cornouaille, de Lorient, et du Cotentin. D'autre part, sur l'ensemble des pays de la Haute-Normandie étudiés, l'activité touristique engendre moins de 50% de l'emploi maritime.

A l'inverse, nous avons déjà pu le constater, les Pays Basque, d'Auge, et de l'Ile de Ré sont essentiellement tournés vers le tourisme : plus de 90% de l'emploi maritime est lié à cette

activité. Il en va de même pour les pays dont l'activité maritime génère moins de 500 emplois à savoir les Pays de Risle Estuaire, de Trégor-Goëlo, du Rochefortais, de la Haute Gironde et des Landes Nature Côte d'Argent, où l'emploi touristique correspond à la première activité liée à la mer sur ces territoires.

4.2. L'offre en équipements touristiques

4.2.1. L'hébergement touristique

La part des résidences secondaires et des lits touristiques dans les hôtels et les campings situés sur le littoral permet d'évaluer le dynamisme de l'activité dans chaque pays et surtout la concentration sur la façade maritime. L'importance des résidences secondaires sur le littoral traduit indirectement la pression foncière.

➤ Les résidences secondaires

L'INSEE considère qu'une résidence secondaire est un logement utilisé pour les week-ends, les loisirs ou les vacances. Les logements meublés loués (ou à louer) pour des séjours touristiques sont également classés en résidences secondaires. La distinction entre logements occasionnels et résidences secondaires étant parfois difficile à établir, ces deux catégories sont souvent regroupées.

**TABLEAU N°26 : LES RESIDENCES SECONDAIRES :
EVOLUTION ANNUELLE ET CONCENTRATION SUR LE LITTORAL**

PAYS	NOMBRE DE RESIDENCES SECONDAIRES		TAUX D'EVOLUTION ANNUELLE (1990-1999)	PART DES RESIDENCES SECONDAIRES SITUÉES SUR LE LITTORAL SUR L'ENSEMBLE DES RESIDENCES SECONDAIRES
	1990	1999		
Adour Landes Océanes	21 085	23 193	1,1 %	79,1 %
Auge	37 085	43 124	1,7 %	83,4 %
Auray	18 788	22 389	2,0 %	95,5 %
Baie du Mont Saint-Michel	9 820	12 301	2,5 %	66,2 %
Basque	21 539	25 913	2,1 %	83,2 %
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	23 367	26 590	1,4 %	97,9 %
Bessin-au-Virois	8 661	8 610	-0,1 %	63,6 %
Brest	13 079	13 498	0,4 %	92,6 %
Cornouaille	22 731	26 113	1,6 %	86,5 %
Cotentin	9 288	10 216	1,1 %	74,6 %
Dinan	8 184	9 266	1,4 %	57,5 %
Guingamp	3 571	3 833	0,8 %	21,8 %
Haute-Gironde	1 223	906	-3,3 %	10,5 %
Hautes-Falaises	3 134	3 088	-0,2 %	61,2 %
Ile de Ré	7 167	10 553	4,4 %	100,0 %
Landes Nature Côte d'Argent	10 011	12 430	2,4 %	73,4 %
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	617	668	0,9 %	69,5 %
Lorient	7 535	7 435	-0,1 %	87,2 %
Marennes-Oléron	11 343	14 586	2,8 %	97,8 %
Médoc	16 944	19 582	1,6 %	94,3 %
Morlaix	6 764	8 235	2,2 %	78,9 %
Plateau de Caux Maritime	3 349	3 839	1,5 %	47,9 %
Risle Estuaire	2 672	2 999	1,3 %	2,3 %
Rochefortais	2 761	3 819	3,7 %	91,5 %
Saint-Brieuc	10 470	11 089	0,6 %	81,4 %
Saint-Malo	17 210	19 920	1,6 %	85,1 %
Trégor-Goëlo	11 597	13 733	1,9 %	83,3 %
Vannes	15 998	20 561	2,8 %	83,7 %

Source : RGP, 1999

La part des résidences secondaires sur le littoral est liée à l'étendue de la façade maritime. Ainsi, quatre pays comptent moins de 50% de résidences secondaires sur le littoral : les Pays du Plateau de Caux Maritime, de Risle Estuaire, de Guingamp et de Haute Gironde.

D'une manière générale, dans les Pays situés entre Brest et Arcachon, plus de 85% des résidences secondaires sont situées dans des communes littorales. De part et d'autre de ce groupe, la concentration est moins forte : en Normandie, sur les côtes nord de la Bretagne et dans le sud de l'Aquitaine, entre 50% et 85% des résidences secondaires sont sur le littoral.

L'évolution annuelle des résidences secondaires entre 1990 et 1999 est positive dans la majeure partie des pays. Seuls quatre territoires enregistrent une décroissance : les Pays des Hautes Falaises, du Bessin-au-Virois, de Lorient et de Haute-Gironde.

La croissance est particulièrement forte sur la façade atlantique avec un taux de croissance compris entre 2% et 4,5% par an. Il s'agit notamment des Pays Charentais et du sud de l'Aquitaine.

En revanche, sur la façade de la Manche, la croissance est plus modérée : elle est généralement comprise entre 0% et 2%.

Pour conclure sur cet indicateur, plusieurs dynamiques peuvent être observées.

Les pays charentais présentent des caractéristiques spécifiques : les résidences secondaires sont à plus de 85% sur le littoral et l'évolution annuelle est supérieure à 2%.

D'autres pays connaissent une forte concentration sur le littoral mais la croissance annuelle y est modérée : Saint-Malo, Brest, Cornouaille, Auray, Médoc, Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre.

A l'inverse, certains territoires se caractérisent par une part de résidences secondaires sur le littoral comprise entre 50% et 85% et une évolution annuelle forte (plus de 2%) : c'est le cas du pays Basque, des Landes Nature Côte d'Argent, de Vannes, de Morlaix, et de la Baie du Mont Saint-Michel.

Les pays dont les résidences secondaires situées sur le littoral sont comprises entre 50% et 85% de l'ensemble mais dont l'évolution annuelle est modérée (entre 0% et 2%) : Adour Landes Océanes, Trégor-Goëlo, Saint-Brieuc, Dinan, Cotentin, Auge, Le Havre Pointe de Caux Estuaire.

➤ Les lits touristiques

TABLEAU N°27 : CONCENTRATION DES LITS TOURISTIQUES SUR LE LITTORAL

PAYS	NOMBRE DE LITS TOURISTIQUES PAR PAYS	PART DES LITS TOURISTIQUES SITUÉS SUR LE LITTORAL
Adour Landes Océanes	53 398	73,2 %
Auge	25 071	71,0 %
Auray	45 030	96,6 %
Baie du Mont Saint-Michel	19 760	86,5 %
Basque	55 468	73,8 %
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	34 169	96,6 %
Bessin-au-Virois	11 200	57,5 %
Brest	22 250	91,8 %
Cornouaille	79 029	89,2 %
Cotentin	18 113	87,2 %
Dinan	15 148	76,9 %
Guingamp	2 220	56,6 %
Haute-Gironde	1 290	20,2 %
Hautes-Falaises	5 404	80,5 %
Ile de Ré	29 159	100,0 %
Landes Nature Côte d'Argent	61 814	71,2 %
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	3 580	83,0 %
Lorient	13 117	86,7 %
Marennes-Oléron	42 532	95,9 %
Médoc	59 378	98,5 %
Morlaix	12 343	92,5 %
Plateau de Caux Maritime	4 590	67,6 %
Risle Estuaire	1 446	0,0 %
Rochefortais	8 237	80,3 %
Saint-Brieuc	14 334	92,5 %
Saint-Malo	30 405	81,7 %
Trégor-Goëlo	20 686	96,7 %
Vannes	30 185	88,7 %

Source : IAAT, 2003

Nous observons une disparité entre le nord et le sud de la façade atlantique. Globalement, la plupart des pays allant du sud de la Bretagne à l'Aquitaine comptent plus de 35 000 lits touristiques. Sur la façade de la Manche (du Pays du Plateau de Caux Maritime au Pays de Brest), c'est la classe entre 5 000 et 35 000 lits qui est la plus présente.

De manière générale, la concentration des lits touristiques sur le littoral est une réalité puisque dans 18 pays sur 28, plus de 80% des lits touristiques sont situés dans des communes littorales. Ce constat se vérifie particulièrement dans les pays bretons ou charentais.

Quelques pays enregistrent un taux inférieur à 80%. Il s'agit le plus souvent de pays ayant un arrière-pays d'une superficie importante par rapport à la façade maritime. C'est le cas par exemple du Pays Basque (qui compte 10 communes littorales sur 156), du pays de Guingamp, de Dinan, de la Risle Estuaire.

4.2.2. Ports de plaisance et thalassothérapie

Parmi les structures et les équipements touristiques, les ports de plaisance et les centres de thalassothérapie ont été retenus car ils sont dépendants de la présence de la mer. Nous avons considéré le nombre de places dans les ports de plaisance par pays et la présence de l'activité liée à la thalassothérapie. Ce sont des données uniquement quantitatives, la qualité des services rendus n'a pu être prise en compte.

TABLEAU N°28 : PORTS DE PLAISANCE ET THALASSOTHERAPIE

PAYS	NOMBRE DE PORTS DE PLAISANCE	CAPACITE	PRESENCE D'UN ETABLISSEMENT DE THALASSOTHERAPIE (1995)
Adour Landes Océanes	2	1100	non
Auge	5	2230	oui
Auray	8	3612	oui
Baie du Mont Saint-Michel	1	1000	oui
Basque	4	1245	oui
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	6	3310	oui
Bessin-au-Virois	5	1127	non
Brest	9	3071	non
Cornouaille	15	5701	oui
Cotentin	9	3591	oui
Dinan	3	508	non
Guingamp	1	120	non
Haute-Gironde	2	32	non
Hautes-Falaises	1	620	non
Ile de Ré	3	900	oui
Landes Nature Côte d'Argent	1	700	non
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	1	1020	non
Lorient	10	2310	non
Marennes-Oléron	7	1560	oui
Médoc	2	315	oui
Morlaix	9	1425	oui
Plateau de Caux Maritime	1	600	non
Risle Estuaire	0	0	non
Rochefortais	3	530	non
Saint-Brieuc	5	2510	non
Saint-Malo	10	3666	oui
Trégor-Goëlo	8	3180	oui
Vannes	10	3870	oui

Source : Annuaire du nautisme, 1^{er} décembre 1999 et Atlas atlantique permanent, 1998

La plaisance est une activité développée dans presque tous les pays. En moyenne, les territoires comptent près de 1780 places dans leurs ports de plaisance. Seul le Pays Risle Estuaire n'en dispose pas. Les pays bretons sont globalement bien dotés : ils concentrent 60% des places totales comptabilisées. A noter que le Pays de Cornouaille se remarque des autres territoires : il compte près de 6000 places répartis sur 15 ports de plaisance. Les pays de la Basse-Normandie et de l'Aquitaine rassemblent 30% des places. Notons que les Pays du Cotentin et du Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre enregistrent plus 2500 places.

En ce qui concerne la thalassothérapie, les centres de rééducation fonctionnelle sont essentiellement situés sur les côtes de la Manche (Siouville dans le Pays du Cotentin, Roscoff dans le Pays de Morlaix, et Granville dans le Pays de la Baie du Mont Saint-Michel). Les établissements, moins médicalisés et à vocation de loisir, se trouvent en grand nombre, sur la façade atlantique, principalement dans le Pays d'Auray, de l'Ile de Ré et du Pays Basque.

D'une manière générale, la présence de tels équipements traduit un développement important du tourisme.

4.2.3. L'agritourisme

La part des exploitations agricoles ayant au moins une activité liée au tourisme permet de mesurer le développement du tourisme dans l'arrière-pays. Nous avons utilisé les données du recensement général agricole de 2000 qui sont fournies à l'échelle du canton.

Quelques précisions sont à apporter car certains pays ne respectent pas les limites cantonales : un même canton peut donc relever de plusieurs pays. Dans ce cas précis, nous avons comptabilisé les données de ce canton dans chaque pays.

TABLEAU N°29 : LES ACTIVITES TOURISTIQUES ANNEXES DES EXPLOITATIONS AGRICOLES

PAYS	NOMBRE D'EXPLOITATIONS AGRICOLAS AYANT AU MOINS UNE ACTIVITE LIEE AU TOURISME	NOMBRE TOTAL D'EXPLOITATIONS AGRICOLAS	PART DES EXPLOITATIONS AGRICOLAS AYANT AU MOINS UNE ACTIVITE LIEE AU TOURISME
Adour Landes Océanes	746	23367	3,2 %
Auge	2053	48147	4,3 %
Auray	334	5317	6,3 %
Baie du Mont Saint-Michel	1693	81212	2,1 %
Basque	3270	74686	4,4 %
Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre	28	1144	2,4 %
Bessin-au-Virois	2589	68241	3,8 %
Brest	1017	26412	3,9 %
Cornouaille	1568	22920	6,8 %
Cotentin	2175	70809	3,1 %
Dinan	606	19649	3,1 %
Guingamp	364	15403	2,4 %
Haute-Gironde	689	25191	2,7 %
Hautes-Falaises	974	19309	5,0 %
Ile de Ré	45	855	5,3 %
Landes Nature Côte d'Argent	110	1871	5,9 %
Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire	212	5320	4,0 %
Lorient	139	6607	2,1 %
Marennes-Oléron	114	1685	6,8 %
Médoc	845	19027	4,4 %
Morlaix	569	18485	3,1 %
Plateau de Caux Maritime	434	18085	2,4 %
Risle Estuaire	673	23377	2,9 %
Rochefortais	183	4216	4,3 %
Saint-Brieuc	341	18587	1,8 %
Saint-Malo	666	19293	3,5 %
Trégor-Goëlo	974	18062	5,4 %
Vannes	514	19290	2,7 %

Source : RGA, 2000

Les activités touristiques annexes dans les exploitations agricoles ne concernent qu'une minorité d'entreprises. En moyenne, sur l'ensemble des pays étudiés, près de 4% des exploitations ont développé de telles activités.

La carte confirme les tendances observées auparavant. Les pays d'Auge, de Cornouaille, d'Auray, et les Pays charentais se distinguent par un taux plus élevé, compris entre 5% et 7%. En revanche, les pays moins touristiques comme celui du Plateau de Caux Maritime, de la Risle Estuaire, de Guingamp ou de la Haute-Gironde enregistrent un taux plus faible, entre 1,5% et 3%.

4.3. *Synthèse*

Pour établir cette synthèse concernant le tourisme sur le littoral, cinq indicateurs sont retenus : la présence de centre(s) de thalassothérapie, la part des résidences et des lits touristiques sur le littoral, la capacité totale des ports de plaisance et la part de l'emploi touristique dans l'ensemble des activités liées à la mer.

Plusieurs profils ont pu se dégager :

Les pays de Guingamp et du Plateau de Caux Maritime cumulent des résultats faibles dans tous les indicateurs retenus. Le tourisme littoral n'est, au vu des éléments considérés, pas une caractéristique majeure de ces territoires.

On peut relever un autre ensemble de territoires qui ne sont pas tournés vers le tourisme littoral. Les Pays de Hautes-Falaises, de Risle Estuaire, de Haute-Gironde, de Dinan, du Bessin-au-Virois et du Havre Pointe-de-Caux-Estuaire enregistrent des scores faibles pour trois ou quatre des indicateurs. Cependant, quelques indicateurs sont satisfaisants ou forts. Par exemple, les Pays Risle Estuaire et de Haute-Gironde enregistrent une part importante de l'emploi touristique dans l'emploi maritime. Mais ce n'est pour autant que le tourisme littoral y est développé puisque l'ensemble des autres indicateurs est faible. Nous pouvons donc conclure que le tourisme littoral, même s'il ne représente pas un secteur important, constitue la seule activité liée à la mer de ces territoires.

Les Pays d'Adour Landes Océanes, de Lorient, de Saint-Brieuc, de la Baie du Mont Saint-Michel, de Morlaix, du Cotentin, etc. obtiennent des résultats moyens dans la majorité des indicateurs. Lorsque l'un de ces derniers est faible, il s'agit, dans la plupart des cas, de l'absence de centre de thalassothérapie sur le territoire.

Les deux types qui suivent regroupent des pays tournés vers un tourisme littoral.

Les Pays Basque, d'Auge, de Saint-Malo, de Vannes, etc. obtiennent des scores satisfaisants dans la majorité des indicateurs. A la différence du type précédent, aucun indicateur n'est faible. Le Pays de Brest est une exception : il ne dispose pas de centre de thalassothérapie.

Le Pays de Trégor-Goëlo, du Médoc, de l'Ile de Ré, du Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre et d'Auray sont les territoires où le tourisme est très développé. L'hébergement touristique se situe essentiellement dans les communes littorales, des centres de thalassothérapie sont présents dans chacun de ces pays. Remarquons que même si le tourisme est développé dans le Pays d'Auray et du Bassin d'Arcachon et Val de L'Eyre, ce n'est pas la seule activité maritime présente. En effet, la part de l'emploi touristique dans l'ensemble des emplois maritimes est moyenne.

TABLÉAU N°30 : SYNTHÈSE TOURISME

	PAYS	PRESENCE DE CENTRES DE THALASSOTHERAPIE	PART DES RESIDENCES SECONDAIRES SUR LE LITTORAL	CAPACITE TOTALE DES PORTS DE PLAISANCE	PART DES LITS TOURISTIQUES SUR LE LITTORAL	PART DE L'EMPLOI TOURISTIQUE
TYPE 1	Guingamp					
	Plateau de Caux Maritime					
TYPE 2	Hautes-Falaises					
	Risle Estuaire					
	Haute-Gironde					
	Dinan					
	Bessin-au-Virois					
TYPE 3	Le Havre Pointe-de-Caux-Estuaire					
	Adour Landes Océanes					
	Lorient					
	Saint-Brieuc					
	Landes Nature Côte d'Argent					
	Baie du Mont Saint-Michel					
	Morlaix					
	Cotentin					
	Comouaille					
	Rochefortais					
TYPE 4	Basque					
	Auge					
	Saint-Malo					
	Vannes					
	Brest					
TYPE 5	Maremmes-Oléron					
	Trégor-Goëlo					
	Médoc					
	Ile de Ré					
	Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre					
	Auray					

Faible
 Moyen
 Fort

CONCLUSION

La typologie que nous proposons s'appuie sur les quatre champs qui ont été utilisés jusqu'à présent, à savoir l'attractivité des littoraux, l'emploi maritime, les infrastructures et les équipements liés à la mer et le tourisme.

La carte ci-jointe permet de spatialiser les types retenus. Ainsi, il est possible de distinguer :

Les pays dont les activités liées à la mer sont diversifiées. Les pays de Cornouaille, de Saint-Malo, de Lorient caractérisent parfaitement ce groupe puisqu'au moins six sur les sept activités retenues pour l'élaboration de la typologie sont recensées et que le nombre d'emplois relatifs à ces secteurs d'activités est, en majorité, important. Dans cette catégorie sont classés plusieurs pays qui présentent une grande diversité (c'est-à-dire une présence d'au moins cinq activités liées à la mer sur sept) mais un nombre d'emplois modéré dans les différents secteurs. Il s'agit des Pays du Cotentin, de Morlaix et du Bessin-au-Virois. Ces territoires s'apparentent à des pays maritimes.

Les pays dont la maritimité se traduit par une prédominance de l'activité touristique. Les pays d'Auge, de l'Ile de Ré et du Médoc illustrent le mieux cette catégorie. Même si le tourisme n'est pas d'une aussi grande ampleur que les trois pays pré-cités, le Trégor-Goëlo et le Pays de la Baie du Mont Saint-Michel y sont associés. Dans ces territoires, l'emploi maritime est essentiellement lié à la restauration et à la construction de bateaux de plaisance (plus de 90%). Ce sont des pays que l'on peut caractériser de littoral.

Les pays dont les activités liées à la mer sont diversifiées avec une prédominance de l'activité touristique. Les pays de Saint-Malo, de Brest, d'Auray, de Vannes, du Bassin d'Arcachon et Val de l'Eyre, et le Pays Basque présentent un cumul des caractéristiques des deux types précédents. Les activités liées à la mer y sont diversifiées avec un nombre d'emplois moyen dans la plupart des secteurs d'activités. Par ailleurs, le tourisme littoral est une réalité. De manière générale, les indicateurs retenus pour évaluer le tourisme sont considérés comme moyens ou forts.

Certains pays sont spécialisés dans des activités maritimes précises. Globalement, le tourisme n'est pas l'activité prédominante. Par exemple, Le Plateau de Caux Maritime est spécialisé dans l'industrie du poisson, Marennes-Oléron dans l'aquaculture, Le Havre Pointe de Caux Estuaire dans la construction, la réparation navale et les transports maritime et côtier, les Hautes-Falaises dans la pêche et l'industrie du poisson. Par ailleurs, l'attractivité du littoral peut être qualifiée de moyenne.

Quelques pays ont peu de relations avec la mer. Il s'agit du Pays de Risle Estuaire, de Dinan, de Guingamp, de la Haute Gironde. Les secteurs d'activités maritimes sont peu nombreux et génèrent un nombre faible d'emplois. Le littoral est plutôt peu attractif tant en termes de tourisme que de démographie. La structure spatiale de ces pays explique en partie cette situation. En effet, pour la plupart d'entre eux, la façade maritime est très étroite, se limitant parfois à une

commune littorale. Ceux sont davantage des pays ruraux que des pays maritimes ou littoraux. Le pays des Landes Nature Côte d'Argent a été associé à ce groupe. Il présente un littoral attractif d'un point de vue touristique mais les autres activités liées à la mer sont peu développées.

La diversité des pays situés en zone littorale nous amène à penser que les stratégies de développement de ces territoires varient en fonction de leurs particularités. Nous avons vu que tous les territoires ne sont pas concernés par les mêmes enjeux ; les activités maritimes étant plus ou moins développées. L'élaboration de la typologie permet maintenant de déterminer les territoires sur lesquels nous allons nous appuyer pour l'analyse des stratégies de développement.

TROISIEME PARTIE :
ANALYSE DES STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT

INTRODUCTION

La partie précédente a permis de mettre en exergue cinq types de pays sur l'ensemble de la façade atlantique (hors Pays de Loire) en fonction de leur rapport à la mer. Les activités maritimes sont plus ou moins diversifiées et développées selon les territoires.

Cette partie sera consacrée à la seconde dimension de la maritimité à savoir l'élaboration d'un projet de territoire à partir de la mer.

Les pays, qui selon les lois Pasqua et Voynet, constituent un périmètre pertinent d'un point de vue économique, social et culturel (pouvant notamment s'affranchir des limites administratives) et sont des outils privilégiés pour la mise en place des politiques adaptées à chaque territoire. En conséquence, il est légitime de penser que les orientations fixées par le pays vont au-delà de la simple déclinaison des politiques nationales et régionales. Ce sont des territoires d'innovation et d'expérimentation : on peut donc penser qu'ils adoptent des axes et des stratégies de développement novateurs.

Par ailleurs, nous faisons l'hypothèse que le fait maritime, spécificité majeure des pays étudiés, est au cœur des problématiques soulevées dans les documents stratégiques des pays.

Pour vérifier cette hypothèse, il est nécessaire d'analyser les principales politiques maritimes et littorales menées à l'échelle nationale et régionale. Nous étudierons, par la suite, les documents stratégiques des pays afin de déterminer la place donnée aux enjeux maritimes et littoraux dans les ambitions de ces territoires.

CHAPITRE 1 : QUELLE POLITIQUE DE LA MARITIMITE A L'ECHELLE NATIONALE ?

1. BILAN DE LA POLITIQUE NATIONALE

La politique menée par l'Etat depuis les années 70 s'inscrit dans un cadre législatif et réglementaire. Elle repose sur plusieurs principes :

- la volonté d'une maîtrise de l'urbanisation par une gestion économe de l'espace.

Pour atteindre cet objectif, l'Etat a mis en place des outils techniques et financiers visant à favoriser l'acquisition foncière dans le but de soustraire définitivement des espaces à l'urbanisation et de gérer les milieux naturels (Conservatoire du littoral, taxe départementale sur les espaces naturels sensibles). Il a également apporté des éléments législatifs (notamment la loi "littoral" en 1986) visant à trouver un équilibre entre protection et développement du littoral.

- la volonté de préserver l'accès au rivage avec la création des servitudes longitudinale (1976) et transversale (1986) ;

- un encadrement de l'occupation du domaine public maritime par le régime des concessions et des autorisations d'occupation temporaires.

D'après l'étude réalisée par la DATAR « Construire ensemble un développement équilibré du littoral » [BOUYER, 2004], les objectifs de cette politique n'ont été atteints que partiellement. L'abondante réglementation et les nombreux outils spécifiques ou non au littoral (SMVM¹⁴, DTA¹⁵, SAGE¹⁶, PNR¹⁷, SCOT¹⁸, PLU¹⁹, Programme Natura 2000, Réserves Naturelles, etc.) n'ont pas permis de maîtriser la croissance résidentielle et l'urbanisation. En réalité, le manque de cohérence de ces outils et les approches trop sectorielles et peu concertées ont abouti à un bilan plutôt mitigé de la politique littorale.

Cependant, il est à noter que les modes d'interventions de l'Etat ont évolué grâce aux nombreuses réflexions apportées sur la gestion des espaces littoraux. L'approche terre-mer, privilégiée à l'origine de la politique littorale, est peu à peu complétée par l'approche mer-terre. On peut considérer que la loi littorale s'inscrit dans une démarche terre-mer. En effet, ce texte législatif délimite le littoral par une bande côtière correspondant aux communes riveraines de la mer ou des plans d'eaux intérieurs dont la surface est supérieure à 1 000 hectares. La partie maritime comme par exemple, les eaux territoriales (bandes des douze milles) n'est donc pas intégrée dans la définition. Les catastrophes des naufrages pétroliers depuis les années 1980 ont fait prendre conscience de la nécessité de protéger le littoral contre l'urbanisation abusive venue de la terre et de le protéger de la pollution maritime venue de la mer. L'Etat a donc mis en place un dispositif de coordination des politiques littorales et maritimes (activités économiques liées à la mer, sécurité maritime, etc.).

¹⁴ Schémas de Mise en Valeur de la Mer

¹⁵ Directive Territoriale d'Aménagement

¹⁶ Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux

¹⁷ Parcs Naturels Régionaux

¹⁸ Schémas de Cohérence Territoriale

¹⁹ Plan Local d'Urbanisme

2. LES BASES D'UNE NOUVELLE POLITIQUE DES LITTORaux

Face à ce constat, l'Etat a souhaité poser les bases d'une véritable politique du littoral. Cette nouvelle approche s'inscrit dans les recommandations de l'Union européenne visant à privilégier une gestion intégrée des zones côtières (GIZC)²⁰. En septembre 2004, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire a fixé les axes de la politique littorale française.

2.1. *L'influence de la stratégie européenne*

La recommandation communautaire du 30 mai 2002²¹ désigne la GIZC comme l'outil de planification et de gestion privilégié par l'Union Européenne pour la mise en œuvre du concept de développement durable sur le littoral.

Selon la Commission européenne, « le terme « intégré » porte à la fois sur l'intégration des objectifs et l'intégration des nombreux instruments requis pour les réaliser. Il implique l'intégration de tous les domaines d'action, de tous les secteurs et de tous les niveaux administratifs concernés. Il implique également l'intégration des éléments terrestres et marins du territoire visé. L'AIZC est intégré dans le temps comme dans l'espace, et il est pluridisciplinaire par essence. »

La GIZC n'est pas qu'une politique environnementale. Si la nécessité de protéger le fonctionnement des écosystèmes naturels est l'un des principaux objectifs de cette stratégie, la GIZC vise également à améliorer la santé économique et sociale des zones littorales. En effet, dans les régions côtières, ces objectifs environnementaux et socio-économiques sont intrinsèquement liés entre eux.

Le processus de GIZC couvre l'ensemble du cycle comprenant la collecte d'informations, la planification, la prise de décisions, la gestion et le suivi de la mise en œuvre. La planification s'entend ici au sens le plus large puisqu'elle désigne l'élaboration d'une action stratégique plutôt que le seul aménagement du territoire ou autre aménagement sectoriel. »

Les grands principes de la politique européenne des zones côtières peuvent être synthétisés comme suit :

- adopter une perspective large pour traiter des problèmes connexes;
- fonder les décisions sur des données et des informations fiables;
- s'efforcer de travailler en synergie avec les éléments naturels;
- être en mesure de répondre à des évolutions imprévues. Il s'agit de proposer des outils souples et évolutifs ;
- prévoir la participation de tous les acteurs et services administratifs concernés;
- avoir recours à différents instruments (législation, planification, instruments économiques, campagnes d'information, actions « 21 » locales, accords volontaires, promotion des bonnes pratiques, etc.).

Par ailleurs, l'Union Européenne recommande à chaque Etat membre d'élaborer sa propre stratégie nationale de GIZC. Celle-ci a pour but de coordonner les actions de tous les

²⁰ Une terminologie est aussi utilisée : Aménagement Intégré des Zones Côtières (AIZC). Nous pouvons considérer que cette expression est similaire à celle de Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC).

²¹ Publiée au Journal officiel des Communautés européennes du 6 juin 2002.

acteurs impliqués dans la gestion des régions côtières d'un pays de manière plus efficace. La compatibilité des nombreuses lois et politiques sectorielles nationales qui concernent les zones côtières serait également améliorée.

2.2. *Les objectifs d'une politique de développement durable du littoral*

L'esprit de la politique littorale française s'inscrit dans les principes soutenus par l'Union Européenne. Il s'agit de déterminer un cadre qui sera décliné sur trois échelles d'intervention : l'Etat sera chargé de définir les orientations générales de la politique littorale, les Régions auront pour mission de décliner des orientations nationales en contractualisant avec les territoires infra-régionaux, de veiller à la cohérence entre projets intégrés, entre littoral et arrière-pays et à mettre en oeuvre certaines opérations d'aménagement d'intérêt national. Enfin, le niveau local constituera le relais local de mise en oeuvre de la stratégie en assurant la maîtrise d'ouvrage de projets territoriaux.

La politique littorale, tout récemment définie, est articulée autour de quatre axes :

- Garantir un environnement littoral de qualité.

Les zones côtières constituent un patrimoine remarquable d'une grande diversité biologique. La protection de ces milieux vise à maintenir les grands équilibres naturels et répond à une demande sociale de maintien du caractère naturel du littoral et de ses paysages. Un environnement de qualité est également une condition sine qua non à la pérennité de certaines activités économiques (aquaculture, pêche, le tourisme balnéaire etc.)

L'Etat souhaite donc orienter ses actions en faveur du renforcement des instruments de protection des espaces non urbanisés, de la maîtrise des pollutions maritimes et fluviales et de l'intégration de l'environnement dans les politiques sectorielles.

- Accompagner la croissance démographique et limiter la pression sur le foncier en proposant notamment aux régions littorales qui le souhaitent de se doter d'établissements publics fonciers.

- Développer des économies diversifiées, adaptées aux besoins des populations et aux spécificités du littoral.

Il s'agit d'apporter un soutien aux activités traditionnelles et de faciliter le développement des activités émergentes.

Par exemple, le secteur de la pêche, qui est soumis à des réglementations strictes de prises afin de préserver la ressource, pourrait trouver d'autres débouchés. A ce titre, le programme européen PESCA met en évidence les possibilités de diversification de cette activité par le tourisme.

En ce qui concerne les transports maritimes, l'Etat s'est engagé, lors du CIADT du 18 décembre 2003, à mettre le littoral et la mer au service d'une politique de transports plus durable. Le développement du transport maritime à courte et moyenne distance par le biais de la réalisation d'autoroutes de la mer, la priorité donnée au fret maritime, la relance du cabotage à courte distance entre villes littorales sont les orientations privilégiées par l'Etat en terme de politique de transports.

- Promouvoir l'identité du littoral.

Il s'agit d'éviter la banalisation et la sanctuarisation des sociétés littorales en mettant notamment en valeur le patrimoine maritime.

La politique nationale en matière de maritimité a fait l'objet de critiques depuis une trentaine d'années. Un travail de redéfinition des objectifs et une prise en compte des exigences communautaires ont permis de poser les bases et les modes d'intervention d'une politique ambitieuse. Cependant, pour une réelle efficacité, il est nécessaire que ces intentions soient suivies de faits concrets.

CHAPITRE 2 : LA MARITIMITE DANS LES STRATEGIES DES REGIONS

1. LES REGIONS : RELAIS DE LA POLITIQUE NATIONALE ET FEEDERATEUR DES PROJETS DE TERRITOIRE LOCAUX

Les régions sont des collectivités territoriales récentes, née de la décentralisation de 1982. Elles se situent à la croisée des démarches ascendantes et descendantes en terme d'aménagement du territoire. Aux yeux de l'Etat, elles constituent un relais de la politique nationale dans la mesure où les orientations nationales sont déclinées dans chaque Région. Pour les territoires infra-régionaux (Pays, Agglomération, PNR, etc.), la région est un interlocuteur incontournable : elle veille à la coordination des projets locaux, contractualise avec ces territoires sur des projets de développement et constitue une source de financement non négligeable dans le cadre du volet territorial des CPER²². Il convient de préciser que la région est compétente en matière de planification et d'aménagement du territoire. Elle a pour mission de réfléchir sur le devenir de son territoire en définissant un projet de territoire régional, le SRADT²³.

Parce que les régions sont un rôle décisif dans la mise en place et dans les orientations politique des pays, il s'avère nécessaire d'étudier la dimension maritime dans les documents régionaux. Il convient de s'attacher à l'analyse des CPER et des documents prospectifs des régions atlantiques. Toutes les régions n'ayant pas achevé le SRADT, certains documents, rédigés par le Conseil Economique et Social ont été étudiés.

2. L'ANALYSE DES DOCUMENTS REGIONAUX

L'étude des documents régionaux porte sur l'ensemble des régions littorales de l'Atlantique. Ont été relevés les actions et objectifs faisant explicitement référence à la notion de maritimité (cf. annexes)

2.1. *La région Haute-Normandie*

La Région Haute-Normandie, dans le CPER 2000-2006, donne la priorité à l'emploi. Trois axes déclinent la politique de la région :

- Activité économique et formation : deux atouts au service de l'emploi
- Développement solidaire et qualité de la vie
- Développement et organisation du territoire

A travers le CPER, la Région affirme sa vocation portuaire et maritime notamment par le renforcement de la filière logistique et transport. La région souhaite relever le défi de devenir une plate forme logistique de premier plan en Europe en s'appuyant sur différents

²² Contrat de Plan Etat Région.

²³ Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire

sites (l'Estuaire, le Grand Rouen, le littoral dieppois et le pôle d'activités d'Evreux). C'est pourquoi les actions liées à la maritimité dans le CPER relèvent principalement de l'activité portuaire. Il convient de préciser que le projet de réalisation d'un port rapide à conteneurs, dit Port 2000, est traité hors CPER. Seules les mesures d'accompagnement sont intégrées au contrat de plan. Ce projet consiste à renforcer la structure portuaire du Havre et à mettre en place un plan de gestion globale de l'estuaire de la Seine. Le rayonnement de ces deux projets dépasse largement les limites régionales.

La recherche, la préservation du littoral, le développement du tourisme littoral et la valorisation du patrimoine maritime sont également mentionnés. Il s'agit par exemple de restructurer de l'École Nationale de la Marine Marchande, d'aider au développement de la labellisation « France station voile nautisme tourisme », d'établir de Plans de Prévention des Risques (PPR) sur les communes du littoral ou encore de s'engager dans l'aménagement muséographique pour le patrimoine maritime et portuaire du Havre.

Il convient de préciser qu'aucune action relevant du volet territorial ne fait de référence directe à la maritimité.

2.2. *La Région Basse-Normandie*

La région Basse-Normandie souhaite orienter l'action publique pour la période 2000-2006 vers le développement économique, l'aménagement du territoire, la solidarité et le cadre de vie.

Les domaines de la maritimité développés dans ce contrat sont divers.

En termes d'activités économiques liées à la mer, la région souhaite accompagner les entreprises se trouvant en difficulté du fait de la mutation de la direction des constructions navales. Les actions concernant la pêche et la conchyliculture sont orientées vers l'exploitation durable de la ressource et la mise en place de démarche de qualité. Enfin, en matière de tourisme, la région souhaite développer la filière du nautisme et des croisières et améliorer l'accessibilité des équipements touristiques aux personnes handicapées comme par exemple accès aux plages, aux ports de plaisance.

Dans le domaine de l'aménagement du territoire, il s'agit de planifier des travaux dans les ports de Cherbourg, Caen, et Honfleur afin d'améliorer la complémentarité des infrastructures avec la Région Haute-Normandie.

Le domaine de l'environnement littoral est abordé. Il s'agit par exemple de la défense de lieux habités contre l'érosion marine ou encore de soutenir le Conservatoire du Littoral.

La Région, en partenariat avec la Région Bretagne et l'Etat, s'est engagée dans le programme de rétablissement du caractère maritime du Mont Saint-Michel en rendant à la mer l'espace occupé par la route et les parcs de stationnement. C'est un site qui du point de vue de l'environnement, de la valorisation d'un patrimoine mondial de l'UNESCO et du développement d'un tourisme international revêt une importance stratégique pour la Basse-Normandie. Dans son contrat de plan, plusieurs actions directement liées à ce projet ont été inscrites (tronçons de voies routières dans le but d'améliorer l'accès à ce site, conservation et valorisation des manuscrits conservés à Avranches, etc.)

Les quelques actions retenues montrent que la Région affiche sa volonté d'intégrer la notion de développement durable tant d'un point de vue économique, social que environnemental au cœur de sa politique et notamment celle concernant le littoral et la mer.

2.3. *La région Bretagne*

Le projet régional de la Bretagne « vise à satisfaire une stratégie globale qui repose sur trois grandes orientations : – permettre à l'individu de combiner une insertion professionnelle

et une vie sociale solidaire et épanouie, – faire en sorte que la Bretagne demeure un espace de référence, en perpétuant son mode de développement fondé sur une forte cohésion sociale et territoriale et en gérant de façon durable ses ressources naturelles, – positionner l'économie bretonne dans le nouveau contexte économique mondial en accompagnant les adaptations nécessaires. » [CPER Bretagne 2000-2006]

Dans ces trois volets, les problématiques liées à la mer et le littoral sont traitées. Dans le domaine de la formation et de la culture, il s'agit par exemple d'entretenir et de moderniser les locaux des lycées maritimes et de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Saint-Malo, d'aménager le Musée du Port-Rhu, etc. la Région intervient dans l'investissement des projets.

Le volet intitulé « Le développement des territoires bretons et la gestion durable des ressources », les projets de développement de l'activité portuaire et les actions en faveur de la préservation de l'environnement littoral sont mentionnés.

Enfin, c'est dans le volet concernant le développement économique que les mesures liées à la maritimité sont les plus nombreuses. Les domaines soutenus sont la recherche et l'innovation, la Défense, et la pêche et l'aquaculture. Il s'agit entre autre de créer un port océanographique européen, de soutenir l'Institut d'ingénierie des sciences de la mer. L'action de la région porte également sur l'accompagnement de la restructuration des industries liées à la défense pour réussir les reconversions et les adaptations nécessaires. La pêche et l'aquaculture, qui représentent près de la moitié de l'activité nationale de la filière, sont accompagnées par des mesures visant à pérenniser ces activités dans le temps.

La Région par les orientations définies dans le SRADT en 2002 (après la signature du CPER), traduit la volonté de développer la dimension maritime de la Bretagne. Le CESR a par ailleurs travaillé sur le thème de la maritimité. Un premier document de réflexion a été réalisé en 2001 évoquant de manière globale ces problématiques ; puis en 2004, le CESR s'est intéressé aux différents usages de l'espace littoral et aux conflits d'usages qui pouvaient en résulter. Trouver des réponses adaptées, dans l'optique de tendre vers la gestion intégrée du littoral est l'objectif de cette étude.

2.4. *La région Pays de la Loire*

Pour l'élaboration du contrat Etat-Région 2000-2006, l'Etat et la Région ont mené depuis 1998 des démarches prospectives approfondies. L'Etat a précisé sa stratégie dans un document intitulé " la Stratégie de l'Etat dans la région Pays de la Loire ", qui a été élaboré après une vaste concertation. De son côté, le Conseil Régional a adopté son plan stratégique "Pays de la Loire 2010" en 1999. Le travail conjoint entre l'Etat et la Région a abouti à la définition de cinq objectifs prioritaires :

- soutenir l'activité économique et l'emploi ;
- protéger et valoriser un environnement remarquable ;
- renforcer la solidarité et la cohésion territoriale ;
- contribuer à la création et à la diffusion des savoirs ;
- favoriser l'accès aux différents réseaux de communication.

En ce qui concerne la politique maritime et littorale, la Région intervient dans différents domaines : économique, environnemental, recherche et infrastructures.

Pour maintenir la pêche et de l'aquaculture, elle souhaite par exemple améliorer la qualité des milieux et l'accès aux zones de production ou encore étudier les modalités d'une meilleure gestion de la bande côtière et des espaces de production. Pour soutenir le tourisme la Région envisage d'améliorer la capacité d'attraction du littoral et des stations en apportant des aides à la rénovation des meublés saisonniers et de l'immobilier locatif sur le littoral.

La défense contre la mer est aussi considérée comme un enjeu fort en terme de risque et de protection de territoires à enjeux économiques essentiels pour le littoral de la Région (l'Ile de Noirmoutier, grands marais littoraux (marais breton et poitevin), baie de l'Aiguillon, etc.)

Les actions liées à l'enseignement professionnel et supérieur sont comparables à celles menées dans les autres régions : il s'agit de modernisation des écoles (Ecole Nationale de la Marine Marchande et Ecole Maritime et Aquacole de Nantes) ou de favoriser la coopération entre laboratoires de recherche.

Le port de Nantes-Saint-Nazaire occupe une place importante dans le contrat : l'adaptation aux évolutions du trafic maritime s'avère nécessaire pour accompagner la hausse de fréquentation : l'extension et la réalisation de quais pour le terminal de agro-alimentaire sont une illustration.

Enfin, la Région exprime la volonté politique de développer la coopération régionale entre le Brésil et Surinam. Cette relation n'est pas directement liée à la maritimité mais les problématiques pourraient y être envisagées.

2.5. *La région Poitou-Charentes*

Le Projet Régional Poitou-Charentes 2010 correspond aux documents prospectifs de la région. Il est le résultat d'une consultative « massive » de la population (habitants dont les jeunes, collectivités locales, Pays, responsables associatifs, structures économiques et sociales, partenaires institutionnels, etc.). Ce projet régional constitue la base des négociations menées dans le cadre du CPER 2000-2006.

Le CPER est décliné en cinq objectifs : le développement de la richesse humaine, la valorisation des atouts et des talents économiques, l'accessibilité et l'attractivité du territoire régional, la cohésion sociale et le développement solidaire des territoires et le rayonnement régional. Ces thèmes correspondent aux axes de travail du projet stratégique.

Au sein de ces thèmes, la Région privilégie certains domaines de la maritimité : elle met en avant l'importance de la recherche et de formation en inscrivant dans le CPER des actions comme l'amélioration de la qualité de l'offre de formation au Lycée Régional d'Enseignement Maritime et Aquacole ou la mise en place de programmes de recherche transversaux entre les laboratoires notamment dans les domaines de gestion des écosystèmes littoraux.

En ce qui concerne le développement économique, la Région affiche clairement son soutien à l'activité de la pêche et de l'aquaculture. Elle souhaite également s'engager dans le développement portuaire de ces deux ports de commerce en améliorant la desserte terrestre du port de La Rochelle et assurer la complémentarité du port de Rochefort / Tonnav-Charente.

Enfin, parmi les partenariats interrégionaux, la Région souhaite poursuivre son adhésion à AGLIA²⁴ et développer le pôle nautisme en partenariat avec la régions des Pays de la Loire.

La Région a poursuivi sa réflexion sur la vision maritime de l'aménagement du territoire. Elle a organisé en 2003, dans le cadre des entretiens de la Corderie-Royale, des rencontres qui abordent le fait atlantique tant du point de vue de la façade européenne, française que picto-charentaise. Les problématiques suivantes ont pu faire l'objet de débats : Comment le caractère maritime de l'espace atlantique peut-il être valorisé et devenir un atout

²⁴ Association du Grand Littoral Atlantique. Les Régions des Pays de la Loire et de l'Aquitaine adhèrent également à cette association.

pour l'avenir de l'Europe ? Comment le fait maritime peut-il participer l'identité commune des régions atlantiques européenne ?

2.6. *La région Aquitaine*

La Région Aquitaine a défini ses « Orientations Stratégiques 2000/2010 » d'où ressort trois défis majeurs : le défi de l'emploi, par la création d'emploi, l'accès à l'emploi par la formation, la pérennité d'emplois durables, la qualité des emplois, le défi des inégalités sociales et territoriales, le défi du rattrapage des infrastructures routières et ferroviaires. Le Contrat de Plan 2000-2006 a pour ambition de relever ces défis. Il est développé en cinq parties dans lesquelles les actions liées à la mer sont intégrées.

L'ouverture de l'Aquitaine et la cohésion de son territoire constituent l'axe majeur. Il correspond aux travaux d'infrastructures routières, ferroviaires et portuaires. La Région, consciente de la position géographique stratégique à l'échelle européenne (relation Nord Sud de l'Europe), souhaite développer le transport combiné et le report modal vers le fer et la mer. Pour cela, il lui est nécessaire d'améliorer et d'adapter ses infrastructures. Dans cette dynamique, les ports de Bayonne et de Bordeaux occupent une place privilégiée. Globalement, des travaux à améliorer l'accessibilité sous ces formes sont envisagés.

Le pari de l'intelligence concerne le domaine de la recherche et de la formation. La Région soutient essentiellement les études menées par plusieurs organismes de recherche. L'étude des ressources marines et estuariennes, élaborée en partenariat avec l'IFREMER, le CNRS, etc. fait partie des domaines soutenus par la région.

Au sein de l'axe de « la valorisation des territoires pour un développement équilibré et solidaire », une partie est consacrée au littoral. Le littoral aquitain étant marqué par la prédominance du tourisme, la Région affirme sa volonté de développer une économie basée sur d'autres secteurs d'activité. Ainsi, sont aidées les actions visant la diversification des économies, la protection des espaces sensibles, ou encore visant la prise en compte des besoins en habitat permanent.

Enfin, en termes d'emploi et de développement économique, la pêche est l'un des enjeux. Face aux difficultés auxquelles doivent faire face les professionnels de la mer, la Région souhaite maintenir sa flotte par la construction ou l'achat de navires, pérenniser l'activité par la mise aux normes d'équipements, et diversifier l'aquaculture en accompagnant les projets innovants. Le tourisme littoral est soutenu dans les actions visant à requalification de l'offre des stations littorales.

Dans son CPER, la région Aquitaine soutient les différents domaines de la maritimité mais met l'accent sur l'activité portuaire en misant sur le développement du transport combiné intégrant une partie par voie maritime.

Par ailleurs, la région Aquitaine mène actuellement une démarche globale de réflexion et de prospective sur la situation, le développement et l'avenir de son littoral. Elle a sollicité l'INSEE Aquitaine pour faire ressortir les traits marquants du territoire littoral en établissant un diagnostic global. Les thèmes abordés sont les suivants : démographie, logement, conditions de vie (services équipements revenus), activités économiques. Ce travail devrait aboutir à la définition d'une véritable politique littorale pour la Région Aquitaine.

Les contrats des régions littorales de l'Atlantique traitent les questions de la maritimité de selon leurs spécificités. Si les régions interviennent toutes dans certains domaines, les stratégies sont quelque peu différentes.

Compétentes dans les domaines de la recherche et de la formation professionnelle, dans l'aménagement du territoire et dans le développement économique depuis les lois de

décentralisation de 1982, elles affirment leur rôle dans ces contrats. Ainsi, les programmes de recherche et la formation liées à la mer sont soutenus, certaines activités économiques notamment la pêche, et l'aquaculture font l'objet de mesures adaptées pour maintenir ces secteurs et les infrastructures portuaires sont modernisées notamment par l'amélioration de la desserte routière et ferroviaire. Chaque région intègre, dans son CPER, l'enjeu de développer les ports de la façade atlantique pour ne pas s'éloigner des centres dynamiques de l'Union Européenne.

Certains objectifs et actions sont particuliers du fait du contexte régional : La Normandie s'attache à lutter ou à gérer l'érosion marine sur les sites habités, la Basse-Normandie et la Bretagne interviennent pour assurer le déclin de la DCN, la Région Poitou-Charentes veille à maintenir et à diversifier l'aquaculture, et l'Aquitaine affirme sa volonté de maîtriser le tourisme.

Par ailleurs, la notion de gestion intégrée des zones côtières n'apparaît pas en tant que telle dans les contrats de plan. Le fait maritime est intégré dans les problématiques plus larges (économique, environnementale, etc.). Ce constat peut s'expliquer en partie par le fait que les priorités de l'Etat pour 2000-2006 étaient l'emploi, la solidarité et le développement durable. La politique littorale de l'Etat présentée ci-dessus n'était pas définie lors de l'élaboration de ces CPER 2000-2006. Les objectifs de développement durable sont donc traités de manière globale, et concernent rarement de manière spécifique le littoral et la mer.

CHAPITRE 3 : LA DIMENSION MARITIME DANS LES PROJETS DE TERRITOIRE DES PAYS SITUÉS EN ZONE LITTORALE

1. LA METHODE D'ANALYSE

1.1. *Précisions de l'hypothèse et du questionnement*

Comme nous l'avons précisé en introduction de cette partie, nous cherchons à évaluer la place qu'occupe la mer dans les documents stratégiques des pays, ceci pour confronter les ambitions des territoires.

L'hypothèse de travail peut être formulée ainsi :

Les Pays, structures d'innovation et d'expérimentation, sont des outils privilégiés pour la mise en place de politiques adaptées aux spécificités de chaque territoire. La particularité des pays situés en zone littorale est la présence de la mer et des potentialités de développement qu'elle offre pour ces territoires.

On peut donc penser que le fait maritime est au cœur des problématiques soulevées dans les documents stratégiques des pays et que les orientations fixées par les pays vont au-delà de la simple déclinaison des politiques nationales et régionales pour privilégier des stratégies de développement novatrices relevant davantage d'un développement endogène des territoires.

Pour vérifier cette hypothèse, nous nous sommes interrogées sur les points suivants :

Les Pays maritimes ont-ils conscience de la spécificité que leur confère leur ouverture sur la mer ? Comment les différentes dimensions de la maritimité sont-elles prises en compte par les pays ? Quelle place lui accordent-ils dans les stratégies de développement et quelles mesures concrètes envisagent-ils de mettre en œuvre ?

La maritimité oriente-t-elle leurs projets dans une direction spécifique au regard de Pays « plus terrestres » ? Les pays ont-ils intégré la réalité maritime dans la définition des enjeux ? Les orientations de leur charte de développement sont-elles définies en fonction de cette priorité maritime ?

Comment les principes de GIZC sont-ils présents dans les chartes de pays ?

Dans quelles mesures les politiques des pays s'inscrivent-elles dans les objectifs des CPER, dans quelles mesures s'en détachent-ils ?

1.2. *L'échantillon de territoires*

Autant d'interrogations auxquelles nous allons tenter d'apporter des éléments de réponse, fondés sur dix chartes de pays choisies parmi les 28 pays pris en compte dans ce mémoire. Lorsque ces territoires disposaient d'un contrat signé et qu'il a été possible de se le procurer, il a également été pris en compte.

L'échantillon de territoires, qui ne prétend pas être représentatif d'un point de vue statistique, est défini selon deux principes :

- une répartition équilibrée entre les différentes régions littorales de l'Atlantique
- une représentation de deux pays par type de pays au regard de la maritimité.

Ainsi, sont retenus les pays suivants :

- Parmi les pays dont les activités liées à la mer sont diversifiées, le pays de Cornouaille en Bretagne et le Pays de Bessin-au-Virois ou Cotentin en Basse-Normandie

- Parmi les pays dont la maritimité se traduit par une prédominance de l'activité touristique, le Pays d'Auge en Basse Normandie et de l'Ile de Ré dans le Poitou-Charentes

Parmi les pays dont les activités liées à la mer sont diversifiées avec une prédominance de l'activité touristique, Saint-Malo en Bretagne et le Pays Basque en Aquitaine.

- Les pays spécialisés dans des activités maritimes précises seront représentés par le Pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire en Haute-Normandie et le pays de Marennes-Oléron dans le Poitou-Charentes

- Parmi les pays ayant peu de relations avec la mer, seront retenus les pays de Landes Nature Côte d'Argent en Aquitaine et Dinan en Bretagne.

1.3. *Les outils de l'évaluation*

L'analyse de la maritimité dans les projets de territoire s'appuie sur les chartes et les contrats lorsqu'ils sont signés. Entreprises Territoires et Développement définit ces documents ainsi ²⁵ :

« La charte est l'expression du projet de développement durable du territoire. Elle se compose d'un diagnostic du territoire et de la présentation des orientations stratégiques retenues. Elaborée par les élus du pays en association avec le conseil de développement, elle est soumise à l'approbation des groupements de communes ou des communes. Document de référence pour l'ensemble des actions engagées sur le territoire, elle constitue notamment la base de définition du programme opérationnel qui fait l'objet du contrat de pays. »

« Le contrat de pays est conclu en application du volet territorial des contrats de plan Etat-Région, entre le pays, l'Etat, la ou les Région(s) et le ou les Département(s) concernés. Négocié à partir d'un programme d'actions présenté par le pays, en cohérence avec les orientations stratégiques inscrites dans la charte, il traduit l'accord des signataires sur les opérations prioritaires à mettre en œuvre sur le territoire. Sa durée est calée sur celle des contrats de plan Etat-Région 2000-2006. On observe deux types de contrats de pays :

- ceux qui identifient l'ensemble des opérations à conduire jusqu'à la fin du contrat, avec indication des montages juridiques et financiers envisagés ;
- les contrats-cadres qui définissent seulement des catégories d'actions éligibles, renvoyant les engagements plus précis soit à une programmation annuelle, soit à une négociation dossier par dossier. »

Pour confronter les dix projets de territoire, une grille d'analyse est élaborée. Elle porte sur trois items :

- la présentation de la maritimité dans le diagnostic territorial et la définition des enjeux associés,
- l'esprit donné à la charte, sa finalité, sa stratégie territoriale globale,
- les orientations stratégiques qui en découlent, et les modalités de mise en œuvre envisagées : actions ou pistes d'actions.

Pour l'étude du diagnostic territorial, quatre thèmes correspondant à plusieurs dimensions de la maritimité sont privilégiés : l'économie maritime, l'occupation du sol sur le littoral, la culture maritime et l'ouverture vers l'extérieur. Pour faciliter le travail d'analyse, des sous thèmes ont été déterminés.

²⁵ http://www.paysagglomerations.com/doc_telecharg.php consulté le 6 avril 2005.

La finalité et l'esprit donné à la charte et sont exprimés de manière très différente dans les documents. Parfois, ces éléments ne sont pas traduits explicitement, d'autres fois, ils font l'objet d'une place privilégiée dans la charte. Face à cette hétérogénéité, il nous a semblé important de ne pas généraliser ces éléments si propres à chaque territoire. Cette partie, dans la grille d'analyse, fait une large place aux citations.

Les stratégies de développement ont été analysées de la façon suivante : dans un premier temps, il s'agit d'évaluer la place qu'occupe la mer dans les stratégies. Pour cela, il est mentionné, à chaque fois qu'une référence est faite à la mer, le niveau (axe, objectif, actions) dans la déclinaison de la stratégie.

Puis, sont relevés les axes, objectifs et actions faisant référence à la maritimité. Ici, l'idée et le contenu sont privilégiés à l'utilisation d'un lexique « maritime et littoral ».

Enfin, la dernière étape consiste à mettre en relation les stratégies des régions avec celles des Pays et notamment d'analyser la cohérence entre ces deux échelons.

TABEAU N°31 : GRILLE DE LECTURE DES CHARTES DE DEVELOPPEMENT

TABLEAU N°31 : GRILLE DE LECTURE DES CHARTES DE DEVELOPPEMENT						
I. DIAGNOSTIC ET DEFINITION DES ENJEUX						
Etendue des champs couverts par la notion de maritimité			Place dans le diagnostic		Citations	Enjeux
Economie :						
Activités maritimes du secteur primaire : Pêche, aquaculture, agriculture littorale						
Activités portuaires : construction navale, commerce						
Transport maritime et infrastructures portuaires						
Tourisme, plaisance et loisirs						
Autres : préciser.						
Occupation du sol sur le littoral :						
Milieux naturels, environnement, paysages : qualité des eaux littorales et estuarienne, risques naturels et protection, etc.						
Urbanisation sur le littoral : population, constructions, pression foncière, assainissement, etc.						
Culture maritime :						
Recherche et formation						
Patrimoine et manifestations maritimes						
Ouverture vers l'extérieur :						
Monde, Europe, Espace Atlantique, etc.						
Partenariat avec d'autres territoires : Pays, Région						
Autres :						
II. ESPRIT DE LA CHARTE – FINALITE – STRATEGIE TERRITORIALE GLOBALE						
Citations						
III. LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES : CADRES DANS LESQUELS S'INSCRIVENT LES ACTIONS LIEES A LA MARITIMITE						
Lien avec la maritimité (oui / non)			Citations			Cohérence avec le CPER (oui / non)
Axe	Objectif	Actions	Axe	Objectif	Actions	

Il convient de préciser que la dimension de la maritimité dans les stratégies de développement des pays est analysée uniquement à partir de documents écrits, et, par manque de temps, n'a pas fait l'objet d'études de terrain notamment d'entretiens avec les acteurs. Ce travail serait nécessaire pour compléter cette première analyse.

Par ailleurs, un certain nombre d'exemples ou de citations sont présentés dans le texte, à titre d'illustrations. Ils ne suffisent pas à rendre compte de la richesse des documents étudiés et ne doivent conduire à aucune conclusion négative sur le contenu ou l'intérêt des projets de territoire non cités. Il convient de préciser que les numéros de page indiqués à la suite des citations correspondent aux chartes étudiées.

2. LA PRISE EN COMPTE DE LA MER DANS LES CHARTES

2.1. *Le regard porté sur les mers*

Ce point s'intéresse tout particulièrement à l'étude du diagnostic territorial. Nous essayerons de déterminer quelle est la définition de la maritimité retenue par les pays. D'ores et déjà, il convient de préciser que les rédacteurs des chartes ne s'attardent pas sur la définition de la maritimité, d'ailleurs, le terme n'est jamais employé. En revanche, l'analyse du diagnostic révèle la vision portée sur les mers et montre la manière dont ils traitent la maritimité. Les enjeux liés à la maritimité sont loin d'être toujours explicités dans les projets. Seuls certains territoires les identifient comme tels.

2.1.1. Peu de projets s'étendent sur l'analyse des divers champs de la maritimité : l'ouverture vers l'extérieur et la culture maritime sont généralement survolées

➤ L'ouverture vers l'extérieur

Seulement quelques pays voient la mer comme une ouverture vers le monde. Il s'agit essentiellement des territoires disposant d'un port d'intérêt national. Ces territoires revendiquent leur place géographique privilégiée pour influencer dans le transport européen et international.

Pays du Cotentin

« La péninsularité du Cotentin est un atout au carrefour des échanges transmanche, transatlantique et Europe continentale. » p. 133

Pays Basque

« Avec deux autoroutes ouvrant sur des échanges transeuropéens et interrégionaux, des équipements (port, aéroport, gare, centre européen de fret) largement connectés sur des échanges externes, le Pays Basque dispose d'un positionnement privilégié. Pourtant, cette large ouverture s'accompagne de déséquilibres profonds (...). Renforcer et développer la fonction carrefour invite à privilégier trois axes [notamment celui de] consolider la place de l'agglomération sur l'Arc Atlantique : le renforcement du rayonnement des grands équipements que sont notamment le port, l'aéroport, le centre de fret, est déterminant et le positionnement de Bayonne comme noeud ferroviaire s'avère stratégique. La mise en synergie de ces équipements s'avère essentiel pour répondre aux enjeux liés au développement du transit Nord/Sud. » p. 88.

Pays de Saint-Malo

Le Pays de Saint-Malo, fort d'une tradition commerciale et d'une vocation touristique et culturelle très affirmées, a toujours été largement ouvert à l'international. Cette ouverture doit être exploitée de manière plus soutenue. (...). L'ouverture à l'internationale, et principalement vers les îles Britanniques, participe au renforcement des potentiels économiques locaux. » p. 36

D'autres pays expriment leur souhait de développer des relations avec les territoires voisins. Ainsi, le Pays de l'Île de Ré souhaite affirmer son partenariat avec La Rochelle, celui du Havre Pointe de Caux Estuaire souligne « *l'intérêt de renforcer la coopération entre les autorités portuaires, notamment entre celles du Havre et de Rouen* » dans le cadre du projet de DTA de l'Estuaire de la Seine.

➤ La culture maritime

Pour l'analyse du champ concernant la culture maritime, nous avons pris en compte le sens large du terme. Ainsi, la « culture maritime » correspond aussi bien aux formations dispensées liées à la mer, qu'aux traditions, identités et patrimoine maritimes.

Généralement, cette culture maritime ne fait pas l'objet d'une étude particulière ; les chartes font référence à la culture sans en donner une définition précise.

Dans le chapitre consacré à la culture, seules cinq chartes font une référence explicite à la culture maritime. La formation maritime y est souvent survolée : les établissements dispensant ses formations sont cités. Le pays de Saint-Malo se distingue dans la mesure où il évoque les projets en cours. Parmi ces cinq pays, deux d'entre eux évoquent clairement le patrimoine maritime : il s'agit des Pays de Marennes-Oléron et de l'Île de Ré. Ce dernier mentionne plusieurs actions de mise en valeur de son patrimoine maritime. La réalisation de l'écomusée du Marais Salant de Loix et de la Maison du Magayant à Sainte-Marie dédiée à la pêche à pied en sont des exemples.

L'identité maritime n'apparaît pas explicitement dans les chartes. On y fait le plus souvent référence en évoquant le cadre de vie agréable.

2.1.2. La maritimité se limite souvent à l'économie maritime et à l'occupation du sol

➤ L'analyse de l'économie maritime porte essentiellement sur le tourisme et l'exploitation des produits de la mer

Les activités économiques correspondent au champ le plus développé dans les chartes. Mais parmi elles, seules quelques unes sont vraiment développées : il s'agit du tourisme et de la pêche.

En revanche, les activités portuaires, comme par exemple, le commerce, la construction navale, le transport maritime, sont très peu abordées. Seuls les Pays du Havre Pointe de Caux Estuaire et le Cotentin lui accordent une place importante. Ceci s'explique par le fait que l'avenir de ces deux territoires dépend de décisions extérieures : la réalisation de Port 2000 au Havre, qui devrait donner à ce port une dimension internationale, est un projet de l'Etat, soutenue par la Région. Le Cotentin, quant à lui, doit faire face aux restructurations de la Direction de Construction Navale. Pour limiter les pertes d'emplois, il privilégie une diversification de la construction navale en se tournant notamment vers la construction grande plaisance. Par ailleurs, il exprime clairement la nécessité de développer les transports maritimes transmanche et atlantique.

○ Le tourisme

Toutes les chartes ont abordé le thème du tourisme, qui constitue d'ailleurs, pour ces pays littoraux, un domaine à fort potentiel de développement. Cependant, la spécificité du tourisme sur le littoral est plus ou moins mise en valeur. D'une manière générale, les chartes abordent principalement les points suivants :

- la concentration sur le littoral des flux touristiques
- la saisonnalité de l'activité
- le souci de préserver le potentiel naturel et culturel du territoire.

La concentration sur le littoral des flux touristiques est la préoccupation la plus souvent exprimée. Pour ces territoires, la diversification du tourisme est inéluctable pour pérenniser cette activité. Ceci passe en général par une volonté de complémentarité entre les espaces littoraux, ruraux, et / ou urbains pour parvenir à diffuser le tourisme vers l'intérieur.

Pays Landes Nature Côte d'Argent

« L'activité touristique reste très concentrée sur le littoral et se diffuse peu dans le reste du territoire du fait d'un manque d'équipements, d'animations spécifiques. Quelques investissements et des efforts d'organisation et de mise en réseau des acteurs visent la création de nouveaux produits, une meilleure articulation océan/forêt/lacs, ainsi qu'une mise à niveau des structures d'hébergement en rapport à l'évolution de la demande des clientèles. » p.11.

Pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire

« Alors que l'intérêt pour le tourisme se développe depuis une dizaine d'années, l'enjeu actuel pour le pays est de développer un projet collectif de développement touristique, associant espaces urbains et espaces ruraux et naturels, ceci avec un objectif général d'accroissement des retombées en termes économiques, d'image et de cadre de vie » p.14.

A ces problématiques s'ajoutent parfois la prise en compte des conséquences du développement accru du tourisme à savoir le vieillissement de la population liés à l'installation de retraités et les difficultés de cohésion de la population qui y sont engendrées.

La saisonnalité est un enjeu fréquemment développé dans les chartes. En effet, la fréquentation touristique quelques mois dans l'année entraîne des difficultés de gestion en termes d'infrastructures et d'équipements (assainissement, transports, logements destinés aux saisonniers, etc.) et engendre des pollutions accrues. Le maintien d'un cadre de vie agréable, notamment pour les populations permanentes, est souvent mentionné.

Pays de Saint-Malo

« Il faudra également favoriser l'émergence de nouvelles formes de tourisme. La mise en oeuvre d'une politique pertinente de « tourisme et loisirs de proximité hors saison » y contribuera. C'est à cette condition qu'il sera possible de pérenniser l'activité du secteur tout au long de l'année et sur l'ensemble du territoire. » p.14

Pays de Cornouaille

« Le tourisme constitue une activité économique importante qui reste fortement saisonnière, même si les demandes existent en dehors de la saison d'été. » p.22

Pays de Marennes-Oléron

« L'apport de touristes et de résidents secondaires augmente le besoin de services, de prestataires et de personnels. « On a besoin de plus de tout ». Pour autant ces besoins restent en grande partie sans réponses. (...) Cette vocation touristique a des conséquences dans le domaine des transports, de la circulation et des déplacements. Ces conséquences sont plus ou moins bien vécues par la population à l'année. Concernant le problème de l'eau et toutes les incidences qui en découlent, le territoire est dépendant de l'extérieur en approvisionnement et en qualité. » p. 20.

Enfin, la préservation d'un patrimoine tant naturel que culturel de qualité constitue une condition *sine qua none* à la pérennisation de l'ensemble des activités économiques et notamment du tourisme. Ce point sera plus longuement développé dans la partie consacrée aux problématiques liées à l'occupation du sol.

○ L'exploitation des produits de la mer

Dans les diagnostics des chartes, lorsqu'une activité maritime est analysée, il s'agit le plus souvent de la pêche et de l'aquaculture. Sept pays sur dix abordent le sujet. Mais le contenu varie selon les territoires. Tandis que certains se limitent à une analyse statistique (nombre d'emplois, de ports, espèces de poisson débarquées, évolution des tonnages...), d'autres étudient aussi le contexte économique de cette activité.

Le pays de Cornouaille, bassin important de la pêche française, et le Pays Basque l'illustrent parfaitement. Les causes liées aux contextes international et local sont rappelées. Ainsi, dans la convention spécifique du pays Basque (qui correspond à la charte), on peut lire :

« Les grandes tendances des années 1990 ont été les suivantes : une dissociation croissante, notamment au niveau des chalutiers, entre le port d'attache et le port de débarquement, la difficulté de construire des navires neufs, étant donné l'encadrement réglementaire européen, et la fuite de navires d'occasion hors de la filière locale, un vieillissement de l'âge moyen des patrons de pêche, et un problème de renouvellement des hommes, (...), l'obligation pour les mareyeurs de s'adapter aux normes européennes (...). Les problèmes ont été d'autant plus accentués localement dans ces dernières années que la filière pêche n'était pas unie. A quinze kilomètres de distance, on avait deux criées distinctes et deux organisations de producteurs pouvant se faire concurrence à l'occasion. » p. 53.

L'enjeu identifié est celui de la pérennité de l'activité sur le territoire. Tandis que certains envisagent des pistes de développement, le Pays de Saint-Malo exprime ses difficultés à agir dans ce domaine :

« Dans le port de Saint-Malo, la pêche est en déclin (...). Une réflexion sur le devenir de la pêche dans le Pays de Saint-Malo est indispensable pour éviter sa disparition pure et simple. Il semble pourtant bien difficile de distinguer les axes de travail qui seraient susceptibles d'enrayer le cercle vicieux dans lequel est engagée l'activité. » p. 11.

La mise en réseau des acteurs, l'appui à une formation diversifiée, la modernisation de l'outil de production sont les principales orientations retenues par les pays. Elles sont complétées par des objectifs qui relèvent de la notion de développement durable : la préservation de la ressource halieutique, l'amélioration de la valorisation des produits de qualité, etc.

➤ L'évolution du littoral : une problématique approfondie dans les chartes

Les problématiques littorales constituent un des champs les plus largement développés. Là encore, une grande variété quant aux contenus des documents peut être observée : les enjeux ne sont pas toujours exprimés de manière explicites. Les réflexions des pays s'articulent autour de trois thèmes principaux.

○ Les risques naturels

L'une des préoccupations majeures est celle des risques naturels et particulièrement de l'érosion de trait de côte. Quatre pays sur dix ont mentionné ce phénomène.

Pour le Pays Landes Nature Côte d'Argent, c'est « un facteur qui est pris en compte sans appréhension particulière. » (p. 6) Le regard environnemental prime : la modification du

biotope et la question de la vie et de la stabilité de la dune sont les conséquences citées de l'érosion du trait de côte.

Le pays de l'Ile de Ré semble tout particulièrement concerné par ce risque naturel. A ce titre, il mentionne qu' « *il convient de se garder de considérer que nous occupons une terre définitivement acquise et tracée pour l'éternité.* » (p.56) En effet, un bref rappel géologique précise les évolutions que cette île, dépendante du niveau de la mer, a connues. L'action de l'homme pour freiner cette érosion sont également finement analysée: les écluses à poissons, les parcs à huîtres, les marais ont permis d'influencer les courants et d'abonder les plages en sédiments. Aujourd'hui, le manque d'entretien de ces milieux participe à l'accentuation de l'évolution du trait de côte.

○ Le paysage

Les problématiques liées au paysage constituent le deuxième thème développé. Nombreux sont les territoires à considérer que la diversité et la qualité du paysage sont des atouts essentiels au développement du pays. Les enjeux retenus par les pays concernent à la fois les milieux non bâtis et bâtis.

En ce qui concerne les milieux non bâtis, la surfréquentation touristique de certains sites est souvent considérée comme étant à l'origine de la dégradation des milieux naturels (plages, massifs dunaires, zones humides, etc.).

L'urbanisation grandissante du littoral est également un des points sensibles. Le mitage urbain, le développement des zones urbanisées au détriment des espaces agricoles et naturels, la pression foncière et immobilière, la mauvaise intégration des nouvelles constructions dans le paysage sont considérés comme des effets pervers à l'attractivité non maîtrisée du littoral.

Par ailleurs, certains pays font le constat des conséquences environnementales et sociales d'une telle situation : le développement des dessertes routières sur le linéaire côtier, les difficultés d'accès au logement pour les populations permanentes et tout particulièrement pour les plus démunies et les jeunes, les difficultés de cohésion sociale et de solidarité entre habitants à l'année et résidents secondaires. Sur les îles, il semblerait que le problème de l'accès au logement soit très sérieux puisqu'il engendre des conséquences sur le développement économique. Les entreprises rencontrent des difficultés à embaucher du fait que le personnel ne trouve pas à se loger sur l'île. Les salariés, contrairement à ce qui se passe sur le continent, ne peuvent pas vivre dans l'arrière-pays.

Pays de l'Ile de Ré

« Il est à souligner qu'il n'existe pas de corrélation entre les réserves urbanisables et leur affectation comme résidences principales, la construction bénéficiant en majorité aux résidents secondaires. Le marché du logement est soumis à de très fortes pressions, notamment dans le secteur des résidences secondaires, qui induit un niveau très élevé du marché.

Par ailleurs, la très forte pression foncière liée à la maîtrise de l'urbanisation vient se cumuler avec l'effet précédent pour créer une forte tension sur le marché des résidences principales, rendant difficile la recherche d'un logement. C'est pourquoi, il est devenu quasi impossible notamment pour de nombreux salariés permanents et saisonniers de se loger, ce qui entraîne, de fait, pour les entreprises de l'île des difficultés à recruter, former et fidéliser des salariés...

Ce phénomène est encore renforcé par la sous-représentation du logement social, exception faite de Saint-Martin et de La Flotte ». p.13

Pays de Marennes-Oléron

« La difficulté de se loger. On constate un fort déséquilibre entre l'offre et la demande, aussi bien sur le marché locatif que sur celui de l'accès à la propriété. La rareté de l'offre - et les prix qui en découlent - est un frein à l'installation à l'année d'une population active, jeunes en particulier. Les propriétaires se contentent des recettes des locations saisonnières. » p. 7.

La banalisation du paysage et l'absence de caractère urbain liée au développement pavillonnaire constituent les enjeux majeurs pour ces pays littoraux. Le souhait de préserver un paysage « typique » amène à agir sur la conservation d'un patrimoine naturel et culturel.

○ La lutte contre les pollutions

De nombreux pays dénoncent les problèmes de pollutions. D'ores et déjà, nous pouvons remarquer que les pollutions venant de la terre sont beaucoup plus développées que celles venant de la mer, qui elles, sont quasi-absentes.

Une réflexion sur la pollution des eaux littorales et côtières est généralement menée à l'échelle des pays. Les motivations d'une telle mobilisation sont moins de nature environnementale qu'économique. La bonne qualité de l'eau est souvent indispensable au développement économique puisque les activités comme la pêche, l'aquaculture, le tourisme y sont tributaires. Le pays de Marennes-Oléron l'exprime parfaitement dans sa charte : *« Le développement de nouvelles activités doit veiller à la préservation des milieux naturels, première condition au maintien de nos activités économiques : il suffit, pour s'en convaincre, de penser aux conséquences qu'aurait une pollution de l'eau sur la pêche, l'ostréiculture et le tourisme ! »* (p. 27).

Pour la plupart des pays, la qualité des eaux littorales et côtières dépend essentiellement des activités anthropiques de l'arrière pays et de la frange littorale. Les pratiques de l'agriculture intensive et de l'industrie, et les conséquences de l'urbanisation massive sur le littoral et tout particulièrement les problèmes liés à l'assainissement sont souvent considérées comme les facteurs de la mauvaise qualité de l'eau. L'élaboration d'un SAGE²⁶, est à plusieurs reprises envisagée pour permettre de définir des objectifs d'utilisation, de mise en valeur et de protection des ressources en eau sur l'ensemble d'un bassin versant.

La pollution venant de la mer est très peu évoquée. Seuls le Pays Basque et le Pays de Landes Nature Côte d'Argent survolent cet aspect. Pour le premier, il s'agit de lutter contre les objets flottants en organisant des ramassages réguliers. Pour le second, il s'agit de gérer les conséquences des marées noires.

Landes Nature Côte d'Argent

« L'exposition sur la façade Atlantique met ce littoral en zone d'impact de pollutions (cf. Prestige), avec des moyens d'agir des collectivités locales limités. En effet, les coûts d'entretien sont supportés par les communes (contribuables), pas par l'état propriétaire ou par les usagers (touristes notamment) » p. 6.

2.1.3. Quels regards sur les mers ?

A la lecture des diagnostics des chartes, les enjeux retenus par les Pays montrent que la mer est investie de valeurs multiples.

²⁶ Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux

La mer est avant tout considérée comme un support aux activités économiques : la pêche et l'aquaculture pour le Pays de Marennes-Oléron ou le Pays de Cornouaille ; le transport maritime et la construction navale pour le Pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire ou le Pays du Cotentin.

La mer fait partie intégrante du cadre de vie. Elle est considérée comme un élément de la qualité de vie et constitue un facteur d'attractivité des Pays, mais qui se limite, nous l'avons vu, à une franche côtière étroite.

La mer est considérée comme un atout pour ces territoires du fait d'une part d'un patrimoine naturel caractéristique de ces milieux et d'autre part, d'un patrimoine culturel riche. En effet, la mer constitue le vecteur de l'identité locale pour de nombreux pays. Par exemple, le pays de l'Île de Ré accorde une place privilégiée à l'identité insulaire de l'île dans la charte de développement.

Enfin, la mer est perçue comme une ressource qu'il faut préserver et valoriser. Ces deux orientations pouvant être parfois contradictoires, l'enjeu des projets de territoires est alors de trouver l'équilibre entre préservation et valorisation.

Pour quelques territoires étudiés, la préservation du littoral est jugée prioritaire. On retrouve dans plusieurs chartes, la volonté de préserver le littoral de l'urbanisation, d'améliorer la qualité des eaux littorales et côtières pour pérenniser les activités économiques. En effet, l'exploitation des produits de la mer et tout particulièrement l'aquaculture, est dépendante de la qualité des eaux. Le tourisme, pour la plupart des pays, est développé du fait d'une ouverture sur la mer. C'est une activité économique majeure pour ces territoires, qu'il faut adapter et maîtriser pour la pérenniser. L'enjeu le plus fréquemment soulevé est celui de la diffusion de cette activité dans l'arrière-pays.

Certains projets se réfèrent à une seule de ces valeurs ; mais la plupart cherchent à en associer plusieurs, exprimant ainsi une conception plus large de la maritimité. Il privilégie ainsi une approche plus intégrée des enjeux liés à la mer et au littoral.

2.2. *La maritimité dans les stratégies de développement des pays*

La traduction des différents enjeux en orientations stratégiques, puis leur déclinaison en actions opérationnelles, présentent, au même titre que le diagnostic, un degré élevé d'hétérogénéité.

2.2.1. La maritimité : une place très variable dans les stratégies de développement

Par ailleurs, les 10 projets étudiés ne sont pas tous construits sur le même modèle, loin s'en faut : certains privilégient une approche sectorielle, d'autres font le choix d'entrées plus transversales ; les stratégies se déclinent parfois en deux ou trois axes synthétiques (Pays de Saint-Malo, de l'Île de Ré), parfois en une dizaine d'orientations plus ciblées (Pays Basque, de Cornouaille). Mais au-delà de ces différences de structure, la place réservée à la maritimité dans la stratégie de développement du territoire varie beaucoup d'un projet à l'autre : pour quelques territoires, la maritimité apparaît comme un des éléments clés de la stratégie de développement ; à l'inverse, il est quasiment absent de certains projets ; enfin, dans les autres cas, sans jouer un rôle de premier plan, il occupe dans la stratégie une place visible, bien que d'importance variable.

En outre, la place accordée à la maritimité dans les stratégies de développement est globalement proportionnelle à celle occupée dans le diagnostic. Parmi les territoires dont la

stratégie de développement repose pour une grande part sur la maritimité, on peut citer le Pays de Marennes-Oléron, de l'Ile de Ré, de Cornouaille, Le Havre Pointe de Caux Estuaire.

2.2.2. La question de la maritimité est abordée sous des angles stratégiques différents

Nous l'avons vu précédemment, les enjeux liés à la maritimité diffèrent selon les territoires. Plusieurs approches stratégiques sont donc envisagées par les territoires. D'ores et déjà, les problématiques liées à la mer et au littoral ne sont pas regroupées dans un axe stratégique. Seuls quelques territoires ont choisi de cibler sur des activités liées à la mer précises. Mais de manière générale, les actions relatives à la maritimité se trouvent réparties entre plusieurs axes stratégiques.

Ainsi, les actions liées à la maritimité apparaissent le plus fréquemment dans le cadre d'un axe stratégique consacré à l'économie et à l'emploi, et tout particulièrement ciblé sur le tourisme et l'exploitation des produits de la mer. Parfois, un axe stratégique est totalement consacré à la pêche. Par exemple, la charte du Pays de Cornouaille lui consacre un des huit axes qui s'intitule : « Conforter le pôle cornouaillais de la pêche ». Le Pays Basque en fait de même : la pêche correspond à un des neuf axes retenus. Le tourisme ressort également des projets de territoires mais les actions liées au tourisme littoral sont intégrées dans cet axe. Il est d'ailleurs parfois difficile de cerner les propositions visant ce type d'activité.

Une autre entrée est souvent utilisée : celle du cadre de vie et de l'aménagement de l'espace. La maîtrise de l'urbanisation liée à une forte attractivité de la frange littorale et la gestion et l'entretien des espaces naturels sont les problématiques les plus fréquemment abordées.

Enfin, les ambitions de conservation d'une identité du territoire et de cohésion sociale sont parfois exprimées. Il s'agit tout particulièrement de la question du logement et de l'arrivée massive de certaines populations. Les Pays de Landes Nature Côte d'Argent, de l'Ile de Ré, de Marennes-Oléron se préoccupent tout particulièrement de ces questions.

2.2.3. La diversité des objectifs retenus

Rappelons que les projets de territoire sont par définition des documents d'orientations stratégiques et non des programmes d'action. Cependant, ils identifient des pistes d'action plus ou moins précises. Au regard des chartes, cinq catégories d'objectifs ont pu être dégagées.

➤ Pérenniser la filière pêche et aquaculture

La filière pêche est soumise à une réglementation européenne concernant notamment la quantité des poissons pêchés. Le nombre d'emplois est en baisse et la pérennité de cette activité dans certains secteurs de pêche n'est pas assurée. C'est pourquoi plusieurs territoires ont choisi de développer des actions pour soutenir cette activité. L'aquaculture et tout particulièrement la conchyliculture fait également l'objet de mesures.

Le Pays de Cornouaille et le Pays Basque sont les territoires qui ont exprimé une série d'actions précises en faveur de la pêche. Tous deux ont choisi de consacrer un axe stratégique à cette activité. Les pays de Saint-Malo, de l'Ile de Ré, de Marennes-Oléron et du Cotentin ont également mentionné des actions mais elles sont généralement intégrées dans l'axe

consacré à l'économie. Pour aider cette filière, on retrouve des objectifs et des actions communes. Ainsi, les politiques investissent quatre champs :

- La modernisation des équipements

La charte du Pays Basque exprime cet objectif de la façon suivante : « *Disposer d'outils et d'infrastructures portuaires compétitifs, capables d'offrir à la filière des conditions satisfaisantes de travail* ». On retrouve globalement le contenu de cet objectif dans la charte de Cornouaille sous l'intitulé : « *Améliorer la compétitivité de la commercialisation des produits de la pêche* ». Ainsi, dans les deux cas, il s'agit de remplacer la flottille, d'informatiser les criées, de renouveler le système de prévision des apports en utilisant les NTIC, d'engager des investissements de modernisation et de désenclavement des ports de pêche.

- L'aide à l'adaptation de la filière

« *Soutenir les opérations d'adaptation des stratégies et des structures* » pour le Pays de Cornouaille et « *donner aux professionnels les moyens de s'adapter aux évolutions du marché, de la ressource, des besoins sociaux...* » pour le Basque regroupent globalement les mêmes actions. C'est le domaine de l'innovation, à savoir la mise en place de nouveaux produits à forte valeur ajoutée ou l'émergence de nouvelles entreprises de transformation, la mise en place d'un fonds opérations innovantes, l'encouragement à la diversification de l'activité, la mise en place d'outils prospectifs sur la diversification et l'adaptation des métiers de la pêche et favorisant les échanges d'expériences.

- L'amélioration de la qualité et de la promotion de la filière

L'un des objectifs retenus par la plupart des Pays ayant choisi de consacrer une place aux produits de la mer (pêche et aquaculture) est celui de la mise en place de labels de qualité dans le but de ce différencier des concurrents. En parallèle, un travail de promotion de la filière est envisagé. Il s'agit alors de développer une image positive et attractive du Pays souvent basée sur la qualité des paysages, des savoirs faire locaux, des métiers traditionnels et d'une identité forte (qui est paradoxalement peu développée dans les chartes).

- Le renouvellement des pêcheurs

Les pays se sont attachés à la formation professionnelle. La modernisation des locaux des écoles offrant des formations liées à la mer et l'amélioration des formations aux nouvelles donnes du marché sont couramment mentionnées dans les chartes. Par ailleurs, une promotion pour rendre plus attractifs ces métiers est envisagée dans le Pays de Cornouaille. Le Pays Basque souhaite faciliter l'entrée des jeunes dans le métier en aidant notamment à l'acquisition d'unités neuves.

➤ Moderniser les ports

Dans les chartes du Pays Basque, des Pays de Cornouaille, Saint-Malo, du Cotentin, du Havre Pointe de Caux Estuaire, la volonté d'accroître le rôle des ports dans les échanges européens et internationaux est exprimée. Les objectifs ci-dessous l'illustrent :

Pays Basque :

« Conforter le Port de Bayonne ».

« Moderniser la plate-forme logistique Hendaye-Irun ». p88.

Pays de Cornouaille :

« Créer un environnement logistique de qualité pour le développement de l'économie cornouaillaise ». p.28

Pays de Saint-Malo :

« Créer des pôles d'activités en optimisant les équipements structurants : renforcer les activités du port ».

Pays du Havre Pointe de Caux Estuaire :

« Concilier l'amélioration de la desserte multimodale des sites d'activités, favorable au développement, avec la valorisation de la qualité de vie et de l'environnement et la production d'une organisation du territoire cohérente ». p. 71.

Bien que les activités portuaires ne soient pas développées de façon détaillées dans la phase de diagnostic, les pays ayant un port d'envergure nationale se positionnent pour développer le transport combiné à partir de leur port. Ainsi, le désenclavement du port est nécessaire pour irriguer l'ensemble de l'arrière-pays lequel peut correspondre à un périmètre bien plus vaste que le territoire du Pays. Il s'agit alors de programmer une série de travaux d'amélioration de la voirie routière permettant une communication avec le port, ou d'envisager la modernisation ou la réalisation de dessertes ferroviaires.

➤ Maîtriser le tourisme littoral

On distingue deux types de stratégies : les Pays développant une politique spécifique concernant les problématiques du littoral et ceux affirmant une politique plus globale, incluant le littoral dans des enjeux plus généraux. Malgré ces différences de stratégie, les mesures et actions visent les mêmes objectifs.

○ Un tourisme à l'année sur l'ensemble du territoire

La grande majorité des pays font allusion à cet objectif. Les territoires littoraux sont confrontés à une sur-fréquentation touristique du littoral sur des périodes de l'année très restreintes.

Pays d'Auge

« Un tourisme à l'année du littoral à l'arrière-pays ».

Pays de Saint-Malo

« Fédérer et coordonner les acteurs du tourisme et développer l'offre touristique dans la zone intérieure ». p.15

Pays de marennes-Oléron

« Aller vers une régulation des pics estivaux et chercher à étaler la saison touristique ». p. 20.
« Intégrer les activités touristiques dans la démarche de développement durable ». p. 23.

Pays de l'Île de Ré

« Devenir un pays de tourisme durable » « tendre vers un tourisme maîtrisé, mieux réparti dans le temps ». p. 86.

Les actions envisagées visent à améliorer la qualité des hébergements dans l'arrière-pays, à créer une signalétique commune sur le littoral et dans l'arrière-pays, à envisager des

circuits conduisant les touristes à découvrir l'arrière-pays ou encore mettre en réseau les offices de tourisme du littoral et de l'intérieur.

○ Le développement de nouvelles formes du tourisme

Soucieux des nouvelles attentes des touristes venant sur leur territoire, les pays ont choisi de valoriser leurs ressources endogènes. Plusieurs illustrations sont présentées ci-dessous :

Pays du Havre Pointe de Caux Estuaire

« Constituer de nouveaux produits complémentaires et attractifs s'appuyant sur des activités et des sites diversifiées et notamment le tourisme de découverte économique et technologique autour des activités et du patrimoine industriel et portuaire et de Port 2000 ». p. 64

Pays de Saint-Malo

« Développer le tourisme culturel dans l'arrière-pays reposant sur le patrimoine architectural, culturel et naturel. »

« Développer le tourisme industriel et technique (visites de fermes, d'entreprises industrielles ou artisanales), du tourisme sportif (mise en place de circuits de randonnées pédestres, équestres, et de pistes cyclables), du tourisme d'affaires (congrès, séminaires). » p. 16.

Pays de Cornouaille

« L'amélioration de la performance des vecteurs de développement touristique. Il s'agit de (...) conforter les principales filières touristiques afin d'exploiter les potentiels et de couvrir le champ des attentes (détente, culture, santé, développement personnel, sports, randonnées, gastronomie, nautique, fluvial, etc.) ». p. 34.

Pays Basque

« Développer les escales de croisières dans les ports basques ». p. 85.

Par ces actions, les territoires souhaitent conserver leur attractivité en proposant de nouvelles activités afin de conserver une image globalement positive de ces pays.

○ L'internationalisation du tourisme

Plusieurs territoires expriment la volonté de se tourner vers une clientèle étrangère. Cet objectif concerne essentiellement les pays de la Manche, proche des îles britanniques.

Pays de Saint-Malo

Dans l'axe général « S'ouvrir plus largement à l'international », une action consiste à « créer une ambassade du Pays de Saint-Malo sur la côte sud de l'Angleterre et en Irlande. Celle-ci aura différentes missions : développement de stages pour les étudiants du Pays, des échanges scolaires, de la promotion touristique directement en Angleterre, des échanges économiques. » p.36.

Pays du Cotentin

« Le Cotentin possède des atouts importants. Ils doivent permettre le développement d'une politique de promotion touristique internationale, particulièrement vers le Royaume-Uni. » p. 64

Pays Basque

« Confirmer la destination Pays Basque sur le marché mondial des croisières en paquebot ». p. 85

➤ Affirmer la cohésion sociale

Les Pays littoraux sont confrontés aux problématiques de cohésion sociale. En effet, l'arrivée de population massive pendant les périodes estivales et l'importance des résidents secondaires dans la population rendent parfois difficile le développement d'une solidarité entre les habitants. Les tensions peuvent se développer entre population permanente et résidents occasionnels. C'est pourquoi quelques pays ont choisi de s'attacher à ce point en s'appuyant sur une politique du logement, ceci pour être en mesure d'accueillir tout type de population.

Pays de Marennes-Oléron

« Il est fondamental dans les dix ans à venir de se donner les moyens de préserver l'équilibre et la cohésion entre : les actifs et retraités, jeunes et personnes âgées, habitants à l'année et résidents secondaires. » p.19

« Aider à l'intégration sociale des nouveaux arrivants dans la vie locale. » p.19

Pays de l'Ile de Ré

« Développer l'offre de logements permanents et améliorer le logement social ». p. 84.

Pays de Landes Nature Côte d'Argent

« Une politique d'habitat ciblée

Le territoire choisit d'agir en matière d'habitat pour les ménages ou les publics mis en difficulté par un marché extrêmement tendu :

- En favorisant le développement de l'offre de logements locatifs permanents qui font cruellement défaut. (...)

- En laissant une place à l'accession à la propriété pour les ménages à revenus moyens et modestes. (...)

- En luttant contre des abus sur les locations saisonnières ou permanentes en mauvais état, le Pays élève le niveau de solidarité locale. (...)» p. 10

Il s'agit, pour les pays ayant choisi de s'intéresser à cette problématique, de favoriser la construction de logements locatifs et de logements sociaux afin de privilégier l'arrivée de population permanente. C'est également un moyen pour les Pays de Marennes-Oléron et de l'Ile de Ré de développer l'économie sur les îles. En effet, pour les entreprises, les difficultés à trouver à se loger sont un véritable frein à l'embauche.

➤ Conserver un paysage « typique »

Le paysage, nous l'avons vu, est considéré par les pays comme un atout essentiel du territoire. Globalement, la grande majorité des pays ont retenu ces objectifs lesquels découlent des diagnostics. Ainsi, deux objectifs prédominent : la sauvegarde et la gestion des espaces naturels et la qualité de l'eau.

○ Sauvegarder et gérer les espaces naturels

Les mesures associées à cet objectif concernent essentiellement l'érosion du trait de côte, et surtout la conservation des espaces naturels (plages, dunes, marais). Les pays ont opté pour des mesures variées : l'ouverture d'un débat technique et social concernant l'évolution du trait de côte, le pilotage environnemental des implantations et des activités (résidentiel, industries, campings), le développement de partenariat avec les structures compétentes en matière de préservation du littoral, l'adoption de documents d'urbanisme stricts favorisant la maîtrise de l'urbanisation dans les bourgs, la sensibilisation auprès du public, etc.

Pays Landes Nature Côte d'Argent

*« Investir sur le cadre naturel, le revendiquer plutôt que le subir comme une contrainte
Consolider l'identité du territoire, en le mettant en débat et en l'encadrant. » p.14*

Pays de l'Île de Ré :

Deux objectifs font référence à la protection des espaces naturels. Le premier s'intitule : « *Maintenir un environnement exceptionnel et gérer de manière optimale les ressources naturel* », le second : « *Sauvegarder, gérer et entretenir les espaces naturels et les espaces anthropiques* ».

Les mesures envisagées visent à « *renforcer les actions relatives à la protection des espaces naturels en collaboration avec le Conseil Général et le Conservatoire du Littoral, à développer les politiques d'acquisition de terrains en zone de préemption, à résorber le camping sur parcelles privées, à lutter contre les camping-cars en infraction par l'élaboration d'une politique d'accueil (informations avant le pont, accès aux sites, règles et pratiques...) et à respecter les espaces remarquables et maintenir les coupures d'urbanisation...* » p.82 et 83.

○ La qualité de l'eau

C'est un objectif que l'on retrouve dans l'ensemble chartes analysées. D'ailleurs, la plupart des régions en ont fait une priorité. Dans les projets de territoire, la question est plus ou moins problématique. Alors que les Pays de la Basse Normandie considèrent que la qualité de l'eau est, d'une manière générale, satisfaisante, c'est un véritable point noir pour les Pays bretons.

La prise en compte de la problématique de la qualité de l'eau amène les pays à mener une réflexion à l'échelle de l'ensemble de leur territoire voire même au-delà. Si sur d'autres problématiques, la relation entre l'arrière-pays et la franche littorale n'est pas toujours soulignée, elle est mise en avant lorsqu'il s'agit de la qualité de l'eau. Les conséquences des activités agricoles sur celles maritimes (notamment la conchyliculture) sont parfois prises en compte.

Pays de Saint-malo

« Partager durablement l'usage d'une ressource : l'eau. Soutenir la mise en place d'une structure de concertation entre les agriculteurs et les conchyliculteurs, à laquelle seront associés les élus, les services de l'Etat, et les associations intéressées. » p. 11

Pays Basque

Au sein de l'objectif général concernant la politique des eaux (de rivière et maritime), plusieurs sous-objectifs sont avancés, notamment celui d'« organiser la concertation des différents maîtres d'ouvrage pour une politique commune de l'eau en Pays Basque, [d'] améliorer la qualité de l'eau en Pays Basque, [de] mettre en place un réseau de mesure de la qualité des eaux estuariennes et littorales (amélioration du dispositif d'assainissement) ».
p. 40.

Contrairement aux autres objectifs, les actions varient selon les pays. Certains privilégient une agriculture raisonnée fondée sur une gestion durable de la ressource en eau, d'autres envisagent une animation concertée avec notamment les agriculteurs dans l'optique de la protection des périmètres de captage ; d'autres enfin préfèrent évaluer l'efficacité des politiques publiques en matière d'amélioration de la qualité des eaux et engager des études pour connaître l'état de référence de la pollution des eaux estuariennes et littorales.

Les stratégies de développement des pays prennent en compte le fait maritime de manière inégale dans les chartes. En effet, la dimension maritime est présente à des degrés divers, avec plus ou moins de précision, et de façon plus ou moins directe.

Ainsi, elle est fortement exprimée dans les chartes des pays de l'Ile de Ré et de Marennes Oléron : plusieurs orientations et enjeux sont spécifiquement axés sur la mer. On peut considérer que ces projets de territoires s'approchent de la gestion intégrée des zones côtières prônée par l'Union Européenne. La situation géographique de ces pays, constituée d'îles et de communes littorales sur le continent peut expliquer en partie le contenu des chartes.

Contrairement à ces deux pays, tous les autres territoires dont les documents prospectifs ont été analysés sont constitués d'un arrière-pays, d'une frange littorale et d'un avant-pays avec parfois des îles. La prise en compte est tout aussi importante, mais les mesures apparaissent de façon plus dispersée dans la charte.

Enfin, pour certains Pays, la dimension maritime n'apparaît pas de façon très marquée. Par exemple, pour le Pays de Dinan ou le Pays d'Auge, elle est évoquée mais de manière indirecte.

Le fait maritime se concrétise dans les chartes par diverses thématiques. Certaines se retrouvent dans la plupart des chartes (tourisme, milieux naturels, pêche), d'autres sont plus spécifiques à certains Pays (recherche, construction navale, cohésion sociale...).

Enfin, certaines mesures, si elles ne mentionnent pas spécifiquement le milieu marin, y sont fortement liées. Cette situation est fréquente pour les thématiques concernant la préservation des milieux naturels ou le développement du tourisme.

CONCLUSION

L'analyse des politiques littorales et maritimes aux échelles nationales, régionales et des Pays nous a permis de cerner les stratégies privilégiées pour développer le territoire. Qu'elles soient nationales ou locales, la prise en compte des potentialités de développement par la mer est timide.

En effet, alors que l'Union Européenne travaille sur la notion de Gestion Intégrée des Zones Côtières depuis le début des années 1990, la France vient d'opter, en 2004, pour une politique littorale fondée sur ces principes.

En ce qui concerne les programmes régionaux, l'analyse des contrats de plan pour la durée de 2000-2006 nous conduit à penser que les compétences assurées par les régions sont déterminantes dans les objectifs avancés : le développement économique et notamment le maintien de l'exploitation des produits de la mer, l'amélioration de la desserte des ports afin de favoriser le transport combiné, le soutien à des programmes de recherche, la préservation de l'environnement sont les principales mesures développées liées à la mer.

Les chartes de pays s'inscrivent, pour la plupart, dans la même logique que les contrats de plan. Cette constatation peut sembler peu surprenante dans la mesure où le volet territorial des contrats de plan constitue la base de contractualisation entre la Région et les Pays. Les objectifs des Pays s'inscrivent donc dans la politique générale des régions.

Cependant, les problématiques abordées dans les chartes de développement ne se limitent pas à la déclinaison des politiques régionales. Les thèmes majeurs de la maritimité sur lesquels se positionnent les territoires de projets correspondent à ceux développés par les régions : la pêche, l'aquaculture, le tourisme, la préservation des espaces sensibles, la qualité de l'eau. Mais les questions relatives aux problèmes de logements, de solidarité entre les populations y sont également abordées.

A la lecture des chartes, seules quelques unes ont réalisé leur projet de territoire à partir de la mer. Dans la plupart des documents, même si la mer est considérée comme un atout au développement des Pays, elle ne constitue qu'un élément positif parmi tant d'autres.

Les relations entre le milieu marin et le milieu terrestre sont exprimées de façon plus ou moins explicite, dans le thème consacré à la préservation de l'environnement et la qualité de l'eau. En revanche, les pays s'attachent plutôt à préciser le déséquilibre démographique et économique entre l'arrière-pays et le littoral. Le principal enjeu retenu est celui de la diffusion du développement du littoral vers les terres. Ainsi, la mer est souvent exclue des problématiques, la vision du pays s'arrêtant là où commence la mer. Pour nuancer nos propos, il convient d'ajouter que l'exploitation des produits de la mer fait l'objet d'une série de mesures dans la majorité des chartes. Mais, il s'agit souvent de la seule activité maritime soutenue alors que d'autres et tout particulièrement le développement du cabotage de proximité ne font l'objet d'aucune mesure spécifique.

CONCLUSION

D'une manière générale, les travaux de planification menés à l'échelle européenne comme les projets de territoires des pays accordent une place limitée aux potentialités de développement par la mer. La vision continentale, fondée notamment sur l'élargissement de son territoire, le développement des voies de communication reliant les périphéries atlantiques aux centres dynamiques de l'Europe prédomine largement les politiques publiques.

Cependant, les thèses développées par les auteurs comme BEAUCHARD, BAUDELLE, LEBAHY, ROUX, etc. sont de plus en plus entendues. Cette vision semble d'ailleurs perceptible dans les orientations d'aménagement et de développement générales prônées à l'échelle européenne. Ainsi, la version définitive du SDEA accorde une place importante aux problématiques liées à la maritimité.

Mais, en France, cette vision maritimiste n'en est qu'à ces balbutiements. Jusqu'à présent, elle ne semblait pas concevoir la mer comme un enjeu d'aménagement et de développement. La place occupée par la France dans les transports maritimes (29^{ème} rang mondial, 8^{ème} rang européen) comparée aux performances dans le domaine des loisirs (thalassothérapie, industrie du nautisme) témoigne d'une vision plutôt continentale.

Tout laisse à penser que la France peut évoluer vers d'autres schémas d'aménagement. La crise pétrolière, le réchauffement de la planète lié à une augmentation de l'effet de serre, la diminution des ressources naturelles, etc. amènent les Etats européens à réfléchir autrement. Ainsi, la gestion intégrée des zones côtières et le développement des transports maritimes sont des principes qui sont de plus en plus pris en compte en France. Lors du CIADT de septembre 2004, la politique littorale et maritime française a quelque peu évolué pour s'inscrire dans le cadre du développement soutenable.

Mais qu'en est-il des pays, territoires propices à l'innovation et à l'expérimentation ?

Les chartes analysées ont été rédigées avant la redéfinition de la politique nationale. D'une manière générale, nous avons pu percevoir les prémices d'un projet de territoire centré sur les mers. En effet, si la plupart des chartes n'ont pas été conçues dans l'esprit d'un développement par les mers, les axes prioritaires font parfois référence au domaine maritime et littoral. Il s'agit le plus souvent de la pêche, du tourisme, de la préservation des ressources naturelles.

Il semble important de souligner les efforts de quelques territoires. Les Pays de l'Île de Ré, Marennes-Oléron, Pays Basque, le Cotentin, Cornouaille, Saint-Malo, etc. ont intégré de manière plus ou moins précises les enjeux d'un pays maritime. Les réflexions menées dans le domaine de l'environnement sont encourageantes. La gestion durable des ressources est souvent une ligne directrice dans les axes retenus. Par ailleurs, on peut considérer que le développement des infrastructures portuaires, même si les actions proposées sont relatives à l'amélioration de la desserte routière et ferroviaire, est le signe d'une meilleure prise en compte de la vision maritimiste.

Mais si quelques pays sont plus en avance sur les idées de développement par la mer, les réflexions doivent se poursuivre pour concrétiser le concept de pays maritime. En effet, trop peu de chartes mentionnent le renforcement des relations avec les territoires voisins pour relancer ensemble le cabotage de proximité.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages, rapports

- ALVERGNE Christel, MUSSO Pierre, 2003, «Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, du 25 juin 1999 Loi relative au renforcement et à la simplification intercommunale, du 12 juillet 1999 », *Les grands textes de l'aménagement du territoire et de la décentralisation*, Paris, DATAR, La documentation Française, pp. 305-323.
- ALVERGNE Christel, MUSSO Pierre, 2003, «Loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire », *Les grands textes de l'aménagement du territoire et de la décentralisation*, Paris, DATAR, La documentation Française, pp. 281-288.
- BEAUCHARD Jacques, 1993, *Destins atlantiques entre mémoires et mobilité*, IAAT, Editions de l'aube, 191p.
- BEAUCHARD Jacques, 1995, *Espaces-Projets atlantiques convertir les périphéries en façades*, IAAT, Editions de l'aube, 121p.
- BEAUCHARD Jacques, 2000, *L'Europe des mers - pour une géographie de l'unité européenne*, IAAT-Éditions de l'aube, 151p.
- BOUYER Christine, 2004, *Construire ensemble un développement équilibré du littoral*, Paris, La Documentation française, 156p.
- BRAUDEL Fernand, 1990, *L'Identité de la France*, Tome 1, Paris, Flammarion, 410p.
- CARRIERE Jean-Paul, FARTHING Stuart, 2000, *Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ? Diagnostic et politiques*, Publisud, 354 p.
- CESR de l'Atlantique, 2001, *Prospective des facteurs d'attractivité des régions atlantiques*, 149p.
- Commission Européenne, 2001a, *Les politiques structurelles et les territoires de l'Europe Les îles et zones côtières*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 41p.
- Commission Européenne, 2001b, *Qualité des zones côtières : une priorité pour l'Union Européenne*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 29p.
- Commission Européenne, 2002, *Programme d'Initiative Communautaire INTERREG III B « Espace Atlantique » 2000 – 2006*, Office des publications des communautés, 104p.
- CRPM, 2001, *Etude Stratégique de coopération interrégionale, l'Espace Atlantique*, 145p.
- DATAR, 1996, *Le Pays, Nouveau territoire de développement local*, Paris, La documentation française, 65p.
- DATAR, 2002, *Le SDEC*, Paris, La documentation française,
- DATAR, juin 2004, *Guide méthodologique pour la mise en œuvre des pays*, Paris, La Documentation Française, 60p.
- DE RICHEMONT Henri, 2003, *Un pavillon attractif, un cabotage crédible Deux atouts pour la France, rapport au premier ministre*, 130p.
- ETD, 2004, *La contribution du patrimoine culturel au développement des territoires*, Les notes de l'observatoire, 26p.
- EUROSTAT, communiqué de presse du 11 janvier 2005, *Statistiques de la pêche*, 3p.

- EUZENES Pierre, LE FOLL François, 2004, Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne, Région Bretagne, Conseil Economique et Social, 214p.
- GAUTHERON Jean-Michel, 2001, Pour une stratégie touristique concertée des régions de la Façade Atlantique, CESR de l'Atlantique, 80p.
- GIZARD Xavier, 1996, Le colporteur des mondes. Penser l'Atlantique en Europe, IAAT, Editions de l'Aube, 150p.
- GORGEU Yves, JENKINS Catherine, dir., 1997, La charte de territoire - Une démarche pour un projet de développement, Pratique de l'intercommunalité, La documentation française, 311p.
- HAGNERELLE Michel dir., 1997, *La France en Europe et dans le monde*, Magnard, Paris, 368p.
- KOTAS Michel, 1998, Politique de Pays, Paris, DATAR, La documentation française, 141p.
- LANGONNE Brigitte, 1998, « Le tourisme dans l'Espace Atlantique », Atlas atlantique permanent – Espace Atlantique Français, IAAT, 7p.
- Le Marin, Avril 2005, Ports de pêche Bilan 2004, Hors Série, 44p.
- LEBAHY Yves, 2001, Le pays maritime : un espace projet original, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 141p.
- LEURQUIN Bernard, « La politique des pays : points clés et difficultés d'application », CARO Patrice, DARD Olivier, DAUMAS Jean-Claude, 2002, *La politique d'aménagement du territoire (Racines, logiques et résultats)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, pp.265-298.
- MARTI O., 1995, « La France est-elle soluble à l'eau de mer », *Courrier international*, n°220.
- MOULIN Olivier, 2002, Les contrats de plan Etat-Région, Paris, DATAR, La documentation française, 101p.
- PERON Françoise, RIEUCAU Jean, 1996, « La maritimité aujourd'hui », Paris, Editions l'Harmattan, 335p.
- PERONNET Michel, 1995, « Croissance et non-croissance : les activités de production et d'échanges », Le XVIe siècle 1492-1620- des grandes conquêtes à la Contre-Réforme, Histoire université, paris, Hachette Supérieur, pp. 57-73.
- PORTIER Nicolas, QUIQUERE Michèle. 2002, *Les pays*, Paris, DATAR, La documentation française, 99p.
- QUIVY Raymond, CAMPENHOUDT Lucvan, 1995, Manuel de recherche en sciences sociales, Paris, Dunod, 287p.
- RECLUS Elisée, 1883, *Géographie Universelle*, Paris, Hachette.
- Recommandation du parlement européen et du conseil du 30 mai 2002 relative à la gestion intégrée des zones côtières en Europe, JO des Communautés européennes du 6 juin 2002, 4p.
- Région Poitou-Charentes, 2003, « Le fait atlantique et la façade picto-charentaise », Les entretiens de la Corderie Royale 25-26 Août 2003, 99p.
- ROUX Michel, 1997, L'imaginaire marin des français – mythe et géographie de la mer, L'Harmattan, Paris, 219p.
- ROUZADE Gérard, 1996, *La thalassothérapie en France - Bilan et conjoncture 1995*, Cahiers de l'AFIT, , 56p.
- Schéma de Développement de l'Espace Atlantique, 3^{ème} rapport, 2005.
- VALLAUX Camille, 1908, *La mer : populations maritimes, migrations, pêches, commerce, domination de la mer*, Paris, Octave DOIN, 377p.

VIDAL DE LA BLACHE, 1994, *Tableau de la Géographie de la France*, Paris, La table ronde, 559p.

Documents des Régions et des Pays

Conseil Régional de Bretagne, 2002, Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire : Bretagne 2015 exercice de prospective régionale, 120p.

Conseil Régional de Bretagne, 2000, La Bretagne en l'an 2000- diagnostic et tendances prospectives, Rennes, PUR.

Conseil Régional Poitou-Charentes, 1999, Projet Régional Poitou-Charentes 2010, 208p.

CPER 2000-2006 des Régions Aquitaine, Basse-Normandie, Bretagne, Haute-Normandie, Pays de la Loire, Poitou-Charentes.

AURH, 2003, Projet de pays Le Havre Pointe de Caux Estuaire, Charte de développement du pays, 74p.

Cabinet Marketeam, 2003, Charte de Pays, Pays Landes Nature Côte d'Argent - 59p.

Dinan, 2001, Charte de développement, 195p.

Ile de Ré, 2004, Charte de territoire du Pays de l'Ile de Ré, 90p.

Pays Basque, 2002, Convention spécifique Pays Basque, 145p.

Pays d'Auge, 2004, Charte de développement durable du Pays d'Auge, 98p.

Pays de Cornouaille, 2001, Charte de développement du Pays de Cornouaille, 41p.

Pays de Marennes-Oléron, 2004, Charte de développement durable, document de stratégie, 36p.

Pays de Saint-Malo, 2002, Charte de développement, 58p.

Pays du Cotentin, 2002, Charte de développement durable, 146p.

Site Internet

<http://insee.fr>

<http://www.iaat.org>

<http://www.crpm.prg>

<http://www.europa.eu.int>

<http://www.interreg-atlantique.org>

<http://www.datar.gouv.fr>

<http://www.mer.equipement.gouv.fr>

<http://www.tourisme.gouv.fr>

<http://afit-tourisme.fr>

<http://ccomptes.fr>

<http://www.paysagglomerations.com>

<http://www.projetdeterritoire.com>

<http://www.ceasm.org>

<http://www.nautisme.com>

Ont également été consultés :

- les sites des préfectures de région et des conseils régionaux
- les sites des pays

ANNEXES

Annexe n°1 : La dimension maritime dans le CPER de la Région Aquitaine

Annexe n°2 : La dimension maritime dans le CPER de la Région Basse-Normandie

Annexe n°3 : La dimension maritime dans le CPER de la Région Bretagne

Annexe n°4 : La dimension maritime dans le CPER de la Région Haute-Normandie

Annexe n°5 : La dimension maritime dans le CPER de la Région Pays de la Loire

Annexe n°6 : La dimension maritime dans le CPER de la Région Poitou-Charentes

LA DIMENSION MARITIME DANS LE CPER DE LA REGION AQUITAINE¹

L'ouverture de l'Aquitaine et la cohésion de son territoire	<p>Favoriser les projets ferroviaires, portuaires, ou de transport combiné : développer des plates-formes de transport combiné, améliorer l'accessibilité, la capacité et la compétitivité des ports de Bayonne et de Bordeaux, développer une alternative ferroviaire performante ; réaliser d'une étude sur le corridor atlantique pour notamment optimiser la plate-forme multimodale d'Hendaye-Irun ; aider les transporteurs aquitains dans l'acquisition du matériel spécifique rail/route et route/mer</p> <p>Développer l'activité maritime : <u>Pour le site de Bordeaux :</u> améliorer l'accès terrestre au Verdon, pôle majeur pour le trafic conteneur et l'accès maritime et terrestre sur le site portuaire de Bassens et d'Ambès. <u>Pour le port de Bayonne :</u> sécuriser et améliorer l'accessibilité maritime par le renforcement de la digue Nord et le déroctage du Redon ; améliorer la desserte terrestre par la réalisation de la rocade Nord de Bayonne ; développer le potentiel logistique du port ; assurer le redéploiement du port en vue de la disparition du trafic de soufre lié au site de Lacq.</p>
Le pari de l'intelligence	<p>Aides aux organismes de recherche (notamment IFREMER²) dans le cadre de convergences scientifiques avec d'autres partenaires (CNRS, INRA, l'Université de Pau et des pays de l'Adour) pour la mise en place d'une structure chargée de l'étude des ressources marines et estuariennes.</p> <p>Aides aux équipements pédagogiques (l'Ecole maritime de Ciboure)</p>
La valorisation des territoires pour un développement équilibré et solidaire	<p>Aides à la mise en œuvre de certaines actions concernant le littoral, et notamment les projets touristiques structurants, ceux concernant la diversification de l'économie ou la protection et la gestion des espaces sensibles, le bassin d'Arcachon (amélioration de l'hydraulique et nettoyage du Domaine Public Maritime et du domaine concédé), l'aménagement urbain et la prise en compte des besoins en habitat permanent et touristique, le suivi du trait de côte afin de pouvoir aider à mettre en œuvre des politiques préventives.</p>
L'Emploi et le développement économique	<p>Pêche maritime et continentale : construction ou l'achat d'occasion de navires, la remotorisation et la modernisation des équipements ; modernisation et la mise aux normes sanitaires des équipements de concentration de la production et de mise en commercialisation ; actions en faveur de l'amélioration de la qualité et la valorisation de ses produits ; appui technique à Pêche et ostréiculture: aides à l'encadrement, à l'information et à la communication, au suivi sanitaire...</p> <p>Aquaculture et pisciculture : accompagnement des projets innovants visant à la diversification des productions</p> <p>Tourisme sur le littoral : requalification de l'offre et la dynamisation commerciale des stations littorales ; poursuite d'actions structurantes (aménagement des fronts de mer, plans plage, achèvement de la piste cyclable en site propre parallèle au littoral...).</p>
Les coopérations interrégionales	<p>Pérenniser la participation de l'Aquitaine au programme de développement économique AGLIA³</p>

¹ Ne sont retenus que les actions et objectifs faisant explicitement référence à la notion de maritimité

² Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer

³ Association du Grand Littoral Atlantique

LA DIMENSION MARITIME DANS LE CPER DE LA REGION BASSE-NORMANDIE¹

<p>Le développement économique</p>	<p>Accompagnement économique des PMI-PME et des entreprises sous-traitantes du bassin d'emploi travaillant pour la direction des constructions navales (DCN) de Cherbourg.</p> <p>Renforcement de l'appui scientifique et technique aux structures interprofessionnelles pour la mise en œuvre d'actions en faveur d'une exploitation durable des ressources de la mer et des bassins d'élevage conchylicole.</p> <p>Soutien des opérations de promotion-qualité-valorisation par la modernisation des équipements et la mise en œuvre de démarches de qualité et d'innovation dans le traitement des produits de la mer.</p> <p>Actions en faveur des formations continues dispensées aux marins professionnels dans le domaine des nouvelles technologies, de la communication, de la gestion d'entreprises, de la gestion sociale et humaine, de la sécurité maritime (participation aux investissements)</p> <p>Aides à l'organisation, la production, la mise en marché et la promotion de plusieurs filières notamment celle du tourisme nautique et croisières pour l'amélioration de l'accueil (port de plaisance, station voile)</p> <p>Favoriser l'ancrage territorial des activités touristiques en intervenant, dans le cadre de contractualisation avec les territoires, prioritairement sur plusieurs actions notamment l'accessibilité des équipements touristiques aux personnes handicapées (accès plage, ports de plaisance, etc.)</p> <p>Création d'une Maison de l'estuaire pour la gestion et l'organisation en réseau des sites touristiques majeurs (en partenariat avec la Haute-Normandie).</p>
<p>L'aménagement du territoire</p>	<p>Amélioration de la desserte routière de l'agglomération cherbourgeoise et de son port, dans la perspective du projet Fastship (les transports trans-océaniques rapides).</p> <p>Dans le but d'améliorer l'interdépendance et la complémentarité des ports de la baie de Seine, les travaux liés au dossier Fastship dans le port de Cherbourg, la réalisation du 3ème quai en Seine sur le site de Honfleur (Port autonome de Rouen) et la diversification du port de Caen sont inscrits dans le contrat.</p>
<p>La solidarité et le cadre de vie</p>	<p>Défense des lieux habités contre la mer (érosion marine) : soutien aux études scientifiques et techniques indispensables à la définition pertinente des projets et au suivi de l'évolution du littoral, aides à la réalisation des travaux de conservation du potentiel de défense hors entretien normal et des travaux neufs justifiés par une appréciation dûment argumentée des risques naturels menaçant la protection des biens bâtis et la sécurité des personnes, mise en œuvre de ces objectifs en partenariat avec les départements et autres acteurs concernés.</p> <p>Gestion du patrimoine naturel : achèvement du programme de circulation des poissons migrateurs et de restauration des biotopes associés, soutien aux actions du Conservatoire du Littoral et du Conservatoire des Espaces Naturels, concernant l'acquisition et la gestion d'espaces naturels remarquables, la réhabilitation des zones humides.</p>

¹ Ne sont retenus que les actions et objectifs faisant explicitement référence à la notion de maritimité

LA DIMENSION MARITIME DANS LE CPER DE LA REGION BRETAGNE¹

<p>La formation, la culture et la solidarité pour une meilleure insertion sociale et professionnelle</p>	<p>Conforter la qualité de la formation initiale : Réalisation de plates-formes pédagogiques et techniques dans les ateliers des lycées maritimes.</p> <p>Poursuivre le développement universitaire breton : modernisation et restructuration de locaux, acquisition de nouveaux outils pédagogiques et création d'un centre de formation aux techniques d'abandon, de sauvetage et de survie de l'École nationale de la marine marchande de Saint-Malo.</p> <p>Valoriser le patrimoine culturel, la création et les pratiques artistiques : aménagement du musée Port-Rhu à Douarnenez</p> <p>Développer les activités sportives : amélioration des capacités en formation de l'école nationale de voile de Saint-Pierre-Quiberon ; soutien à l'observatoire régional des programmes d'animation (activités du nautisme)</p>
<p>Le développement des territoires bretons et la gestion durable des ressources</p>	<p>Promouvoir un réseau de communications ouvert et complémentaire : opérations de maintien des infrastructures portuaires (réfection des quais, de digues, de ponts et d'écluses, amélioration des accès...), et opérations de création d'infrastructures pour le développement d'activités portuaire (amélioration des capacités d'accueil des navires).</p> <p>Gestion du patrimoine naturel et paysager : gestion et sauvegarde des espèces terrestres et marines par des actions d'inventaires, de connaissance et de protection, soutien à la politique des parcs naturels et notamment au parc naturel régional d'Armorique</p>
<p>La compétitivité de l'économie bretonne et l'adaptation des activités</p>	<p>Conforter les pôles bretons de recherche et d'innovation : création d'un port océanographique européen ; mise en place d'un pôle de compétences en offshore en amont des activités de l'Institut d'ingénierie des sciences de la mer et des futurs développements industriels ; création d'un pôle halieutique dont les activités à terme devront concerner la transformation et la valorisation des produits et co-produits de la mer ; soutien au dispositif de sensibilisation et d'accompagnement technique des industriels par les CRITT notamment le CEVA (Pleubian, algues) et l'ID'MER (Lorient, produits de la mer)</p> <p>Diffusion de la culture scientifique et technique : la rénovation du marinarium de l'Observatoire Océanique de Roscoff.</p> <p>Accompagner les restructurations des industries liées à la défense : Réussir la diversification et, la reconversion des entreprises sous-traitantes de la Défense ; envisager l'ouverture de sites industriels militaires à des projets de diversification civile, accompagner la formation et le reclassement des personnels ; intensifier les actions de développement endogène ; mener des actions fortes de développement exogène en rendant attractifs les sites concernés et en cherchant les possibilités d'implantations étrangères ou de délocalisations, donner une nouvelle utilité économique et sociale aux emprises militaires libérées.</p> <p>Pêches maritimes et aquaculture : moderniser les entreprises et équipements collectifs ; actions en faveur de l'équipement, la modernisation et la sécurité des navires de pêche, entretien et aménagement des zones aquacoles et des gisements coquilliers, appui spécifique en faveur de la qualité des produits ; Appui technique à la profession, comité régional et locaux des pêches pour la réalisation d'études ; une valorisation des productions de la mer et de l'aquaculture, en favorisant les démarches d'identification, de normalisation et de traçabilité.</p>

¹ Ne sont retenus que les actions et objectifs faisant explicitement référence à la notion de maritimité

LA DIMENSION MARITIME DANS LE CPER DE LA REGION HAUTE-NORMANDIE¹

<p>Activités économiques et formation : deux atouts au service de l'emploi</p>	<p>Valorisation qualitative des produits de la pêche notamment via l'acquisition, la modernisation et la remotorisation de bateaux, les dotations jeunes patrons pêcheurs, la démarche qualité et l'amélioration des conditions de commercialisation (études et acquisition de matériels spécifiques), etc.</p> <p>Développement de la recherche : création d'un pôle de recherche en sciences de l'environnement concernant l'estuaire de la Seine élargi à d'autres secteurs sensibles (maritimes, côtiers, biologie végétale...); renforcement des réseaux de recherche (notamment celui de la gestion globale de l'estuaire de la Seine dans le cadre de programmes de recherche pour l'opération Seine - Aval 2.) ; Restructuration de l'École Nationale de la Marine Marchande (ENMM)</p> <p>Développer l'économie touristique : démarche collective de promotion et de valorisation de l'image de la Côte d'Albâtre ; aides au développement de la labellisation « France station voile nautisme tourisme » (acquisition du label, équipement des clubs, salon nautique, promotion des activités pour 4 stations)</p>
<p>Développement solidaire et qualité de la vie</p>	<p>Restaurer la qualité de l'environnement : mise à jour de l'atlas sur le risque littoral ; établissement de Plans de Prévention des Risques (PPR) sur les communes du littoral ; programme de lutte contre les inondations Appui au Groupement d'intérêt public "observatoire du littoral côte d'Abatre - côte Picarde". Il s'agit de réunir l'ensemble de la connaissance disponible sur le linéaire côtier du cap d'Antifer à la baie d'Authie, de la valoriser, de la rendre disponible aux différents partenaires concernés et d'alimenter leur réflexion commune pour la définition d'une stratégie de gestion intégrée du littoral.</p> <p>Accompagnement de l'ADEME et de la région pour la mise en place du Programme régional bois-énergie, solaire, éolien et soutien à l'élaboration et à la mise en œuvre de programmes régionaux énergies renouvelables et développement local : éolien, solaire et valorisation du biogaz des décharges</p> <p>Développer la politique muséographique : Aménagement muséographique pour le patrimoine maritime et portuaire du Havre</p>
<p>Développement et organisation du territoire</p>	<p>Améliorer les infrastructures ferroviaires : mise en site propre des voies ferrées du port autonome de Rouen ; favoriser le mode ferroviaire fret en reliant port 2000 au réseau ferré national</p> <p>Les ports : développer le pôle économique lié à l'activité portuaire de la Région en dotant les ports d'infrastructures maritimes et d'équipements performants.</p>

¹ Ne sont retenus que les actions et objectifs faisant explicitement référence à la notion de maritimité

LA DIMENSION MARITIME DANS LE CPER DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE¹

Soutenir l'activité économique et l'emploi	<p>Pêche et aquaculture : étudier les modalités d'une meilleure gestion de la bande côtière et des espaces de production ; améliorer la qualité des milieux et l'accès aux zones de production ; réhabiliter des espaces de production à terre ; améliorer les techniques de production et mieux valoriser les produits de la mer ; valoriser les résultats de la recherche en favorisant les relations entreprise-recherche ; élever le niveau général de qualité des productions pour renforcer les parts des produits de la région ; permettre aux professionnels de bénéficier des recherches menées ; soutien à l'association AGLIA pour les travaux de l'observatoire des pêches et des cultures marines du Golfe de Gascogne.</p> <p>Tourisme : associer le tourisme à l'aménagement durable des ressources patrimoniales de la région ; améliorer la qualité et la commercialisation des hébergements touristiques ; améliorer la capacité d'attraction du littoral et des stations (hébergements, qualité des plages, qualité paysagère, aménagements urbains, services aux touristes, animations, aide à la rénovation des meublés saisonniers et de l'immobilier locatif sur le littoral, etc.)</p>
Protéger et valoriser un environnement remarquable	<p>Interventions en faveur des sites et paysages : inventaire du patrimoine géologique, inventaire du patrimoine paysager et la réalisation d'un atlas des paysages ; assurer la protection du littoral contre l'action de la mer pour maintenir le trait de côte et la qualité des paysages littoraux (travaux visant au confortement des digues de protection, travaux et actions de défense douce contre la mer, notamment lorsque des massifs dunaires protègent eux-mêmes des espaces urbains)</p>
Renforcer la solidarité et la cohésion territoriale	<p>Outre-Mer : Promouvoir la coopération régionale et développer les liaisons entre les Antilles et l'océan Indien avec le Brésil et le Surinam.</p>
Contribuer à la création et à la diffusion des savoirs	<p>Recherche et développement technologique : Développer les recherches technologiques coopératives entre INRA, IFREMER, CEMAGREF..., et les laboratoires universitaires.</p> <p>Enseignement supérieur : mise aux normes et réhabilitation des locaux existants de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Nantes (ENMM) ; adapter cette école à ses nouvelles missions ; moderniser l'école maritime et aquacole de Nantes</p>
Favoriser l'accès aux différents réseaux de communication	<p>Port : adapter ses sites actuels à l'évolution du trafic par la réalisation d'extensions et le réaménagement des quais (notamment celui du terminal agro-alimentaire) dans le but d'augmenter la capacité de réception des navires et de spécialiser les postes (agro-alimentaires ou vracs) ; création des quais supplémentaires afin de faire face à l'extension attendue du trafic à moyen terme ;</p>

¹ Ne sont retenus que les actions et objectifs faisant explicitement référence à la notion de maritimité

LA DIMENSION MARITIME DANS LE CPER DE LA REGION POITOU-CHARENTES¹

Le développement de la richesse humaine	<p>Améliorer la qualité de l'offre de formation au Lycée Régional d'Enseignement Maritime et Aquacole : formation à la sécurité maritime, application des normes et conventions internationales aux gens de mer.</p> <p>Mise en place de programmes de recherche transversaux entre les laboratoires notamment dans les domaines de gestion des écosystèmes littoraux, gestion et la qualité des eaux.</p> <p>Soutien de l'Université de la Rochelle pour la structuration de la recherche dans le domaine du littoral.</p> <p>Soutien du programme IFREMER</p> <p>Diffusion de la culture scientifique (Ecole de mer)</p>
La valorisation des atouts et des talents économiques	<p>Gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau.</p> <p>Développement des ports de commerce : amélioration de la desserte terrestre du port de la Rochelle et modernisation de ce port ; accompagnement des projets concernant la complémentarité entre le port de Rochefort / Tonnay-Charente et le port de la Rochelle.</p> <p>Aménagement du littoral : défense des côtes, réensablement, servitudes de passages de piétons sur le littoral, balisage du DPM en vue d'améliorer la sécurité maritime, etc.).</p> <p>Pêche et conchyliculture : diversification des activités, amélioration de la qualité et la quantité des eaux du bassin conchylicole, développement de la qualité des productions, maintien des capacités de pêche maritime, aide à l'installation de jeunes dans le domaine de la pêche et de la conchyliculture, développement de la recherche appliquée et diffusion de l'information, etc.</p> <p>Soutien aux activités de diversification dans le domaine de l'aquaculture : Assistance, réalisation d'études de projets, recherche de références, d'expérimentation, soutien aux investissements individuels et aux actions collectives.</p>
L'accessibilité et l'attractivité du territoire régional	<p>Réalisation d'un programme de développement des infrastructures ferroviaires permettant de dégager de la capacité pour la circulation et l'attente des trains de marchandises dans le port de La Rochelle</p> <p>Soutien au syndicat mixte du Marais Poitevin en vue de la constitution d'un PNR.</p>
La cohésion sociale et le développement solidaire des territoires	<p>Actions pré-identifiées pouvant être prises en compte au titre des contrats de territoires : ouverture de lycées sur leur environnement socioéconomique ; gestion de la ressource en eau ; opération en faveur de la pêche et de la conchyliculture.</p>
Le rayonnement régional	<p>Partenariat interrégional : Association du Grand Littoral Atlantique en partenariat avec les régions Pays de la Loire et Aquitaine ; Pôle nautisme (SPL) en partenariat avec la région Pays de la Loire.</p>

¹ Ne sont retenus que les actions et objectifs faisant explicitement référence à la notion de maritimité

INDEX DES CARTES

- p.9. L'Espace Atlantique
- p. 44. Les Pays littoraux de la façade atlantique
- p. 51. Densité littorale en 1999
- p. 53. Part de la population sur les littoraux
- p. 54. L'évolution de la population des Pays (1990-1999)
- p. 55. Part de l'emploi sur le littoral
- p. 56. L'attractivité des littoraux
- p. 58. L'emploi dans le secteur de la pêche
- p. 59. L'emploi dans le secteur de l'aquaculture
- p. 60. L'emploi dans l'industrie du poisson
- p. 61. L'emploi dans le secteur de la construction navale
- p. 62. L'emploi dans le secteur des transports maritimes et côtiers
- p. 63. L'emploi lié à la construction de bateaux de plaisance
- p. 64. L'emploi lié à la restauration et à l'hébergement
- p. 65. L'emploi maritime
- p. 67. Port de commerce : trafic et évolution
- p. 68. Ports de pêche : tonnage et évolution des criées
- p. 69. Les centres de formations et de recherche liés à la mer
- p. 70. Infrastructures et équipements liés à la mer
- p.72. L'emploi touristique dans les activités liées à la mer
- p. 73. Les résidences secondaires : évolution annuelle et concentration sur le littoral
- p. 75. Part des lits touristiques sur le littoral
- p. 76. Ports de plaisance et thalassothérapie
- p. 77. Part des exploitations agricoles ayant au moins une activité touristique (2000)
- p. 78. Le tourisme
- p. 80. Essai de typologie des Pays en fonction de la maritimité

INDEX DES TABLEAUX

Tableau n°1 : Population des principales villes de l'Espace Atlantique	p. 12
Tableau n°2 : Evolution du nombre de navires immatriculés sous pavillon français de 1950 à 2003	p. 22
Tableau n° 3 : Répartition du trafic intra-communautaire par mode en 1995	p.23
Tableau n° 4: Part du trafic routier et maritime dans les exportations françaises selon le pays de destination en 1995	p.23
Tableau n°5 : Structures des flottes marchandes française et allemandes en 1987	p.27
Tableau n° 6 : Production totale, tous produits de pêche (en milliers de tonnes de poids vif) des 15 Pays producteurs européens les plus importants	p.30
Tableau n° 7 : Les pays littoraux de la façade atlantique	p.45
Tableau n°8 : Densité de la population (1999)	p.51
Tableau n°9 : La population littorale	p.52
Tableau n°10 : Evolution annuelle de la population 1990-1999	p.53
Tableau n°11 : La part de l'emploi sur le littoral	p.55
Tableau n°12 : Synthèse Attractivité des littoraux	p.57
Tableau n°13 : l'emploi dans le secteur de la pêche	p.58
Tableau n°14 : l'emploi dans le secteur de l'aquaculture	p.59
Tableau n°15 : l'emploi dans l'industrie du poisson	p.60
Tableau n°16 : l'emploi dans La construction et la réparation navale	p.61
Tableau n°17 : l'emploi dans Les transports maritimes et côtiers	p.62
Tableau n°18 : l'emploi lié à la construction de bateaux de plaisance	p.63
Tableau n° 19: Nombre d'emplois liés à la restauration et à l'hébergement	p.64
Tableau n°20 : Synthèse Emploi maritime	p.66
Tableau n°21 : Tonnage et évolution des ports de commerce	p.67
Tableau n°22 : Tonnage et évolution des ports de pêche par pays	p.68
Tableau n°23 : Les centres de recherche et de formations liés à la mer	p.69
Tableau n°24 : Synthèse Infrastructures et équipements	p.71
Tableau n°25 : La part de l'emploi lié au tourisme dans l'emploi maritime en 2003	p.72
Tableau n°26 : Les résidences secondaires : Evolution annuelle et concentration sur le littoral	p.73
Tableau n°27 : Concentration des lits touristiques sur le littoral	p.75
Tableau n°28 : ports de plaisance et thalassothérapie	p.76
Tableau n°29 : Les activités touristiques annexes des exploitations agricoles	p.77
Tableau n°30 : Synthèse Tourisme	p.79
Tableau n°31 : Grille de lecture des chartes de développement	p.95

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	- 3 -
SOMMAIRE.....	- 4 -
INTRODUCTION.....	- 5 -
 PARTIE 1 : De l'Espace Atlantique aux pays situés en zone littorale.....	 7
Chapitre 1 : L'Espace Atlantique.....	9
1. L'Espace Atlantique marqué par un passé maritime.....	10
2. ... La façade atlantique en situation périphérique	11
2.1. Une périphéricité géographique	11
2.2. Un espace marqué par de fortes disparités de peuplement	12
2.3. Un espace peu urbanisé.....	12
2.4. Une économie basée sur des secteurs d'activités traditionnelles	13
2.5. Les effets pervers de la stratégie continentale européenne	13
3. L'émergence d'une organisation pour un aménagement équilibré de l'Union Européenne	14
3.1. La création de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes	14
3.2. La reconnaissance de l'Espace Atlantique comme périmètre de coopération	14
4. Le schéma de développement de l'espace communautaire : une opportunité de développement pour la façade atlantique ?	14
4.1. Le SDEC : un pas vers un développement endogène des périphéries ?	15
4.2. Le développement de la façade atlantique par une exploitation optimale de ses atouts	15
4.2.1. Une richesse environnementale et patrimoniale	15
4.2.2. Un cadre de vie de qualité	16
4.2.3. L'affirmation de cultures atlantiques	16
4.2.4. La présence de nombreuses infrastructures portuaires.....	16
5. Pour une Europe des mers.....	17
5.1. La construction d'une Europe continentale.....	17
5.1.1. Les raisons d'origines historiques.....	17
5.1.2. Un Schéma de développement de l'espace communautaire : un document en faveur de la « continentalité » de l'Europe ?	17
5.2. Vers une autre conception de l'aménagement du territoire européen : la maritimité	18
5.2.1. La prise en compte du paradigme du « monde-sur-les-lignes »	18
5.2.2. Les atouts de la façade atlantique pour le développement de la maritimité	20
 Chapitre 2 : Le paradoxe français.....	 21
1. Une géographie physique très favorable à une puissance maritime mondiale	21
2. La politique des transports maritimes	21
2.1. Une flotte de commerce française peu performante.....	21
2.2. La voie maritime : un mode de transport sous-exploité par la France.....	22
2.3. Les infrastructures portuaires	24
2.3.1. Le système portuaire français	24
2.3.2. La croissance du trafic des ports français.....	24
2.4. Vers une valorisation du potentiel maritime français ?	25
2.5. Les raisons avancées pour expliquer le déclin de la flotte française	25
2.5.1. Les arguments d'ordres historiques	25

2.5.2.	Les arguments liés à la conjoncture	26
2.5.3.	La dimension culturelle comme facteur explicatif ?	27
3.	Une économie maritime révélatrice d'une conception mythique des mers ?	28
3.1.	Les activités maritimes traditionnelles de moins en moins structurantes	29
3.1.1.	L'exploitation des produits de la mer	29
➤	La pêche	29
➤	L'aquaculture	30
3.1.2.	La construction et la réparation navale	31
3.2.	L'essor des activités de loisir	32
3.2.1.	Le tourisme : une activité dominante du littoral	32
3.2.2.	La thalassothérapie	32
3.2.3.	La plaisance et l'industrie du nautisme	33
Chapitre 3 : Le choix des Pays comme territoire d'étude		35
1.	Le pays : un territoire adapté pour une réponse aux enjeux maritimes	35
2.	Le Pays : une entité territoriale récemment reconnue dans la législation française	36
2.1.	La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, dite « Loi Pasqua »	36
2.1.1.	La réintroduction d'un concept ancien	36
2.1.2.	Une nouvelle dynamique dans l'aménagement du territoire	37
2.1.3.	Le pays : un territoire de projet	37
2.1.4.	Les limites de la loi Pasqua	37
2.2.	Les apports de la loi Voynet	38
2.2.1.	La participation des acteurs dans le projet de territoire	38
2.2.2.	La contractualisation avec l'Etat et la Région	38
2.3.	Les simplifications apportées par la loi Urbanisme et Habitat	39
3.	Les pays situés en zone littorale : quelles spécificités ?	39
3.1.	La prise en compte du fait maritime	39
3.2.	Les enjeux caractéristiques des espaces littoraux	40
3.3.	Pays maritime ou pays littoral ?	40
PARTIE 2 : Essai de typologie selon la maritimité des pays littoraux		42
Chapitre 1 : La diversité des pays étudiés		44
Chapitre 2 : Les critères utilisés pour l'élaboration de la typologie		46
1.	Définition des critères retenus	46
1.1.	Le contenu des champs	46
1.1.1.	L'attractivité des littoraux	46
1.1.2.	L'économie maritime	47
1.1.3.	Les infrastructures et équipements maritimes	48
1.1.4.	Le tourisme	48
➤	L'emploi touristique	48
➤	L'offre en équipements touristiques	48
2.	Récapitulatif des indicateurs choisis	50
2.1.	Le critère d'attractivité des littoraux	50
2.1.1.	Attractivité démographique	50
2.1.2.	Attractivité économique	50
2.2.	L'emploi maritime	50
2.3.	Les infrastructures et équipements maritimes	50
2.3.1.	L'infrastructure portuaire	50

2.3.2. Les équipements de recherche et de formation.....	50
2.4. Le tourisme.....	50
2.4.1. L'emploi touristique.....	50
2.4.2. L'offre en équipements touristiques	50
Chapitre 3 : L'analyse des indicateurs.....	51
1. L'attractivité des littoraux	51
1.1. Concentration de la population sur les littoraux.....	51
1.1.1. La densité de la population sur le littoral	51
➤ La part de la population littorale	52
➤ Taux d'évolution annuelle de la population	53
1.2. Le dynamisme économique.....	55
1.3. Synthèse	56
2. L'emploi maritime.....	58
2.1. La pêche	58
2.2. L'aquaculture.....	59
2.3. La transformation des produits de la mer	60
2.4. La construction et la réparation navale	61
2.5. Les transports maritimes et côtiers	62
2.6. La construction de bateaux de plaisance.....	63
2.7. La restauration et l'hébergement touristique.....	64
2.8. Synthèse	65
3. Les infrastructures et équipements.....	67
3.1. Les ports de commerce	67
3.2. Les ports de pêche	68
3.3. Les centres de recherche et de formations	69
3.4. Synthèse	70
4. Le tourisme.....	72
4.1. L'emploi touristique	72
4.2. L'offre en équipements touristiques	73
4.2.1. L'hébergement touristique.....	73
➤ Les résidences secondaires	73
➤ Les lits touristiques.....	75
4.2.2. Ports de plaisance et thalassothérapie	76
4.2.3. L'agritourisme	77
4.3. Synthèse	78
Partie 3 : Analyse des stratégies de développement.....	82
Chapitre 1: Quelle politique de la maritimité à l'échelle nationale ?.....	84
1. Bilan de la politique nationale	84
2. Les bases d'une nouvelle politique des littoraux	85
2.1. L'influence de la stratégie européenne	85
2.2. Les objectifs d'une politique de développement durable du littoral	86
Chapitre 2 : La maritimité dans les stratégies des régions.....	87
1. Les régions : relais de la politique nationale et fédérateur des projets de territoire locaux	87
2. L'analyse des documents régionaux	87
2.1. La région Haute-Normandie.....	87
2.2. La Région Basse-Normandie	88
2.3. La région Bretagne	88
2.4. La région Pays de la Loire	89

2.5.	La région Poitou-Charentes.....	90
2.6.	La région Aquitaine	91
Chapitre 3 : La dimension maritime dans les projets de territoire des pays situés en zone littorale.....		
1.	La méthode d'analyse	93
1.1.	Précisions de l'hypothèse et du questionnement.....	93
1.2.	L'échantillon de territoires.....	93
1.3.	Les outils de l'évaluation	94
2.	La prise en compte de la mer dans les chartes.....	96
2.1.	Le regard porté sur les mers	96
2.1.1.	Peu de projets s'étendent sur l'analyse des divers champs de la maritimité : l'ouverture vers l'extérieur et la culture maritime sont généralement survolées	96
➤	L'ouverture vers l'extérieur	96
➤	La culture maritime	97
2.1.2.	La maritime se limite souvent à l'économie maritime et à l'occupation du sol	97
➤	L'analyse de l'économie maritime porte essentiellement sur le tourisme et l'exploitation des produits de la mer	97
➤	L'évolution du littoral : une problématique approfondie dans les chartes	99
2.1.3.	Quels regards sur les mers ?	101
2.2.	La maritime dans les stratégies de développement des pays	102
2.2.1.	La maritime : une place très variable dans les stratégies de développement	102
2.2.2.	La question de la maritime est abordée sous des angles stratégiques différents	103
2.2.3.	La diversité des objectifs retenus.....	103
➤	Pérenniser la filière pêche et aquaculture	103
➤	Moderniser les ports	104
➤	Maîtriser le tourisme littoral	105
➤	Affirmer la cohésion sociale	107
➤	Conserver un paysage « typique ».....	107
CONCLUSION.....		111
BIBLIOGRAPHIE		112
ANNEXES		115
INDEX DES CARTES		122
INDEX DES TABLEAUX		123
TABLE DES MATIERES		124