



LA ROCHELLE FACE À LA MER

Avril 2008



Rapport adopté par le Conseil de développement le 18 avril 2008

adopté

Pour : 8 voix
Contre : 0 voix
Abstention : 1 voix

Un des tous premiers rapports du Conseil de développement avait porté sur la proposition de mettre en place un « SMVM local » (Schéma de Mise en Valeur de la Mer) à intégrer au schéma de cohérence territoriale.

Les conflits juridiques liés à la prise en compte de la Loi littoral auxquels s'est trouvée confrontée la Communauté d'agglomération, les perspectives du lancement de la procédure NATURA 2000 sur les Pertuis charentais en même temps que la mise en place d'une Aire marine protégée sur le même secteur ont amené le Conseil à proposer une version actualisée et plus « politique » de ses réflexions en la matière.

C'est bien entendu l'objet du rapport qui suit.

*Guy Chézeau
Président du Conseil de développement*

La Rochelle face à la mer

A la fin du XII^{ème} siècle, La Rochelle dont le sceau porte déjà un navire à la voile gonflée, est un port prospère ; et en 1180 Richard le Poitevin admire ce « port tout nouveau » et parle de l'actif commerce de Rupella et de l'opulence de ses armateurs.

Le plus ancien portulan où soient représentées les côtes occidentales de la France, la carte Pisane, que l'on date de la seconde moitié du XIII^{ème} siècle ne figure qu'un seul port entre la Loire et la Gironde, Rocella.

(Louis Papy - Aunis et Saintonge - 1937)

UNE HISTOIRE CONTRASTÉE

Depuis sa création jusqu'aux années 1950, La Rochelle a vécu au rythme de ses ports et du commerce maritime. Lorsque le Port de Commerce quitte le bassin d'échouage (le Vieux-Port) et les bassins à flot pour aller s'installer à La Pallice à partir de la fin du XIX^{ème} siècle, la pêche reste présente à proximité de la ville historique et se développe dans le Bassin des Chalutiers où s'installe une pêche industrielle qui atteint son développement maximum en 1964, année qui voit le débarquement de 25 000 tonnes de poissons.

Les activités primaires qui utilisent une main d'œuvre souvent très peu qualifiée font vivre une population qui va connaître un essor démographique important durant la première moitié du XX^{ème} siècle. Outre la pêche, se développe une conchyliculture conséquente qui prend la place d'une saliculture qui disparaît avec la première guerre mondiale.

À partir des années 70, le déclin de la pêche lié à la raréfaction de la ressource halieutique dans le golfe de Gascogne et au surenchérissement des carburants, le transfert du Port de Pêche du Bassin des Chalutiers vers Port-Neuf, la fermeture des Chantiers Navals sont certainement responsables en même temps que la grave crise que traverse l'agglomération soumise à un taux de chômage record, du fait que la ville tourne le dos à une mer qui peut paraître très ingrate.

De la mer nourricière vers une mer terrain de jeu

Le marais perdu des Minimes après avoir été imaginé un temps au XIX^{ème} siècle comme devant être aménagé en nouveau Port de Commerce, va se voir transformé dans les années 1970 en un vaste chantier d'où surgit un port de plaisance de taille exceptionnelle.

Au moment où La Rochelle rompt avec une mer nourricière, elle découvre que cette dernière peut attirer une population totalement nouvelle capable d'entraîner l'économie locale vers des aventures renouvelées.

Le temps des ruptures et des initiatives

Michel Crépeau a très vite saisi que les ruptures économiques qui secouaient sa ville allaient avoir pour effet de transformer sociologiquement la population rochelaise. On allait passer d'une population axée sur des activités primaires peu qualifiantes à des activités de service reposant sur un personnel souvent hautement formé. Le tourisme nautique et la construction des bateaux de plaisance ne sont pas seuls en cause, la restauration et l'hôtellerie subissent également un essor considérable. En même temps d'ailleurs, on constate que le secteur industriel, un moment fortement secoué, subit une révolution identique à l'exemple de ce qui se passe chez Alstom à Aytré qui passe d'une activité de simples chaudronniers à celle de concepteurs et d'assembleurs de matériels ferroviaires, sans oublier Rhodia à Chef de Baie.

À la fin des années 80, l'Île de Ré se voit reliée au continent par un pont, ce qui a pour effet de drainer immédiatement une partie de la population rochelaise vers le canton sud de l'île et ce qui provoque également le développement d'un tourisme balnéaire haut de gamme alors que ce genre d'activité se trouvait jusqu'alors réservé en Charente-Maritime à son littoral saintongeais (Oléron et Pays Royannais).

L'IUT rochelais ouvert en 1968 ne suffit plus alors, il s'en faut, à former les cadres dont la ville a besoin. L'enseignement supérieur prend son essor avec la création en 1993 d'une université imposée par Michel Crépeau, dont une partie va d'ailleurs orienter naturellement ses recherches en direction du milieu marin. On doit ajouter la création d'un lycée hôtelier, celle d'une école supérieure de commerce et enfin une école d'ingénieurs, l'EIGSI ainsi que des formations post-baccalauréat dans les différents établissements secondaires de la ville.

Des acteurs économiques locaux évincés ?

Les lois de décentralisation de Jean-Pierre Raffarin vont modifier en 2004 le statut des ports de commerce, celui de La Pallice-La Rochelle devenu par son tonnage le premier des ports français d'intérêt national se voit déclarer « Port Autonome » par un décret ministériel en décembre 2004. Le port rochelais jusqu'alors toujours géré par les acteurs économiques locaux et concédé à la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Rochelle tombe brutalement dans le giron des services de l'État gestionnaire des Ports Autonomes modifiant totalement le mode de gouvernance.

(Créée en 1719, la Chambre de Commerce, présidée dès le 18ème siècle par un protestant et un catholique en alternance, constitue alors le centre vivant de la ville, pour la pensée et l'action, bien plus que la Mairie- Histoire de La Rochelle - M. Delafosse -Privat éd.)

En réalité, cette modification statutaire change peu de chose pour la collectivité locale obligée de coopérer avec l'une comme avec l'autre des structures gestionnaires. L'hinterland limité, principal obstacle au développement du port rochelais ne s'est pas accru pour autant et l'accès direct en eaux profondes, son principal atout n'en a pas été modifié. Par contre, au sein des élus la stratégie qui pourrait être mise en place n'est pas toujours clairement définie et même en réalité, elle fait débat. Le port doit-il être un atout économique et un pôle de développement majeur, imaginé « sans limites » auquel on sacrifie éventuellement ici ou là quelques valeurs environnementales en renforçant par exemple les infrastructures d'accès ou bien son développement doit-il être freiné au nom de la préservation d'une qualité de vie « image de marque » de l'agglomération ?

Ne faut-il pas imaginer qu'à terme, le Môle d'Escale viendra fixer les limites physiques du développement portuaire par poldérisation, le développement du port résultant alors des réaménagements et réorganisations des terre-pleins ?

Et maintenant ?

En 2007, la mer à La Rochelle, c'est un Port de Pêche et un Port de Commerce mais ce dernier s'il est en plein développement est depuis peu totalement fermé au public pour des raisons de sécurité. Les promenades dominicales, la pêche qui drainaient de nombreux rochelais vers le Môle d'Escale ou la Base Sous-Marine ne sont plus autorisées. Les Ports de Pêche et de Commerce, maintenant excentrés, sont souvent méconnus de la population rochelaise ; il n'en va pas de même du Port des Minimes qui s'ouvre à de multiples manifestations nautiques. La mer, c'est également un Musée Maritime, un aquarium de grande réputation, ce sont aussi des réserves naturelles dont une au moins sur le territoire de l'agglomération, à Esnandes. C'est encore un sentier littoral depuis Esnandes jusqu'à Yves qui se voit parcouru par des milliers de promeneurs et de cyclistes chaque week-end et qui permet notamment la découverte des activités conchylicoles encore très présentes sur Lauzières et un peu moins sur Aytré. Ce sont enfin des plages redécouvertes le temps d'une saison par un public qui avait pris l'habitude d'aller les chercher plus loin sur Ré ou en Vendée.

On peut retenir que ces différentes activités ne font pas toujours bon ménage. On aura ainsi noté ces dernières années que la volonté des conchyliculteurs de développer des filières dans les pertuis s'est heurtée au refus des associations de plaisanciers. Un premier jugement du tribunal s'est montré favorable à ces derniers alors que l'administration continue à soutenir les premiers.

Un afflux de population - Une population vieillissante

Un phénomène nouveau qui n'a rien de propre au territoire rochelais est venu se surajouter aux profondes mutations de ces 30 dernières années : la « littoralisation », un nom barbare qui définit l'arrivée massive d'un nombre grandissant d'habitants sur le littoral. Ce sont des personnes qui ont cessé leur activité professionnelle, d'autres qui cherchent à bénéficier des facilités de transport et à profiter au maximum d'un élargissement de leur temps de loisir, d'autres enfin qui profitent de ce nouvel afflux de population pour développer leurs activités commerciales. Beaucoup disposent de moyens financiers conséquents. Il en est résulté une importante pression foncière avec pour corollaire trop souvent l'éviction d'actifs à revenus plus faibles qui se voient renvoyés vers des territoires financièrement plus accessibles situés en périphérie de l'agglomération voire en dehors de celle-ci.

On constate que ces différents publics auxquels s'ajoutent les anciens rochelais sont demandeurs de toujours plus d'espaces de liberté, sont avides d'un retour à des activités de loisir qu'ils attendent plus « naturelles » et qui leur permettent de rompre avec la vie et la pression urbaines jugées trop stressantes. L'arrivée massive de populations anglo-saxonnes via les compagnies à bas coûts sur nos territoires n'obéit pas à d'autres logiques.

Une population en croissance rapide sur un territoire physiquement contraint, à la recherche d'espaces offrant une grande qualité de vie : une gageure à laquelle notre collectivité doit répondre.

LA LOI LITTORAL N° 86-2 DU 3 JANVIER 1986

Cette loi se fixe les objectifs suivants :

- L'orientation et la limitation de l'urbanisation dans les zones littorales,
- La protection des espaces remarquables caractéristiques des patrimoines naturel et culturel du littoral et la préservation des milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques,
- La protection des espaces boisés les plus remarquables,
- La gestion de l'implantation de nouvelles routes et des terrains de camping et de caravanage,
- L'affectation prioritaire du littoral au public,
- La préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, le transport maritime.

Effets juridiques

La loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a supprimé la qualification concernant les dispositions de protection prévues par la Loi littoral, mais ce changement est essentiellement formel, les dispositions continuent en effet à être opposables aux documents d'urbanisme communaux (PLU) qui leur sont immédiatement inférieurs. Les dispositions de protection issues de la Loi littoral peuvent être précisées par des directives territoriales d'aménagement dont les orientations sont élaborées à l'initiative de l'État en association avec les collectivités locales.

Le schéma de cohérence territoriale au regard de la Loi littoral

- Il délimite les espaces proches du rivage, et en conséquence, il définit les secteurs d'extension d'une urbanisation limitée,
- Il définit les espaces naturels remarquables du littoral,
- Il localise les coupures d'urbanisation.

Si le schéma de cohérence territoriale détermine à la parcelle les espaces et sites à protéger, il ne détermine pas à la parcelle les espaces à urbaniser.

VERS UNE POLITIQUE DE GESTION INTÉGRÉE

« Au cours de la dernière décennie, la croissance de la population des régions côtières et insulaires a été deux fois supérieure à la croissance moyenne de la population dans l'Union Européenne. Les localités côtières sont également la destination de la majorité des touristes européens. La nécessité de concilier développement économique, respect de l'environnement et qualité de vie se fait donc particulièrement sentir dans ces régions ». (EUROPE/Documents N°2468-2469 : vers une politique maritime intégrée pour l'Union Européenne - 10 octobre 2007).

Il apparaît nécessaire de modifier les approches en ce qui concerne la gestion des espaces proches du littoral; la compartimentalisation est désormais inadéquate. Il faut comprendre les interactions et les prendre en considération, développer les instruments communs, identifier et exploiter les synergies, et éviter ou résoudre les conflits de préférence « en amont ».

Les cadres d'aménagement existant ont une approche principalement axée sur la terre et s'intéressent rarement aux conséquences que le développement côtier peut avoir sur la mer et inversement. Nous devons régler le problème qui découle d'utilisations de plus en plus concurrentes de la mer et de son littoral: la pêche, le transport maritime, l'aquaculture, les activités de loisir, les prélèvements de sédiments et bientôt, sans doute la production d'énergie en mer.

Dans le même temps, nous devons prendre en compte la fragilité des milieux et des espèces naturelles qu'ils hébergent, conserver des espaces suffisamment conséquents afin d'assurer l'avenir des générations futures et répondre aux exigences de bien-être des générations actuelles, c'est la prise en compte du développement durable.

Le littoral fournit des services importants à l'arrière-pays en matière d'emploi, de lieux d'aménités et de récréation, de milieu nourricier, c'est un secteur d'interface entre la terre et la mer et à ce titre, un réservoir de biodiversité. A l'ensemble de ces contraintes, La Rochelle, ajoute le fait d'être un lieu de passage obligé pour accéder à l'Île de Ré. Cela exerce une forte pression sur les infrastructures et sur le foncier. Il s'agit, également d'une zone qui pourrait être particulièrement touchée par les changements sans doute brutaux liés au réchauffement climatique.

On comprend donc que l'aménagement de l'espace doit être mené en concertation étroite et permanente avec les territoires voisins tant à l'échelle locale, qu'à celle de la région voire même à une échelle encore plus large.

LES PROPOSITIONS DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

- 1) Identifier clairement dans le schéma de cohérence territoriale les zones correspondant aux espaces naturels sensibles au titre de la Loi littoral.
Utiliser les outils les mieux adaptés afin d'assurer la maîtrise foncière et la protection définitive de ces secteurs tout en évitant systématiquement d'imaginer des « aménagements » source de contentieux perdus d'avance.
Le zonage des PLU est là pour afficher clairement la destination des sols.
Définir avec précision les coupures d'urbanisation. Rechercher les outils et les acteurs capables d'en assurer une gestion pérenne notamment en privilégiant les activités primaires (agriculture et aquaculture).
- 2) Préciser la place que doit tenir le Port de Commerce dans le développement économique de l'agglomération. Son évolution doit être étroitement associée à celle de ses infrastructures.
- 3) Le territoire sur lequel doit porter l'ensemble des réflexions ne peut en aucun cas se trouver limité à celui des seules communes littorales soumises à la Loi littoral, elle doit être élargie à l'ensemble des collectivités voisines avec lesquelles existent des échanges en relation avec la mer (économiques, ludiques, de service...) même situées dans les départements voisins, ceci nécessite des coopérations étroites et permanentes avec les dites collectivités selon des modalités à préciser voire à inventer.
- 4) La mer doit être considérée comme un milieu tout à fait favorable au développement « d'infrastructures » de transport. Celles-ci ont le mérite d'exister déjà, mais elles doivent être largement développées.
- 5) Le Conseil de développement considère comme essentielle une approche globale de l'ensemble de ces thématiques de manière à permettre un affichage cohérent en direction de tous les opérateurs. Dans cette optique, l'élaboration d'une Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) apparaît comme un outil particulièrement pertinent. Cette démarche a déjà été suggérée par le Conseil de développement sous le vocable de Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM).
- 6) Une politique de la ville visant à permettre aux habitants de l'agglomération ainsi qu'à tous les autres intéressés de se « réapproprier » le Port de Commerce et l'ensemble de ses acteurs pourrait se montrer particulièrement pertinente. À l'instar de ce que fait le Port de Pêche avec sa fête annuelle, une « ouverture » type portes ouvertes qui se déroulerait une fois par an pourrait être envisagée.
L'information des riverains et autres utilisateurs des différentes installations portuaires ou des milieux littoraux, leur sensibilisation aux enjeux liés à une gestion intégrée nous semblent de toute manière non seulement nécessaires mais également indispensables dans toute tentative d'aménagement.
- 7) Le document d'objectif (DOCOB) du site Natura 2000 ainsi que le cahier des charges du futur « Parc Marin » seront négociés par les acteurs. Il apparaît pour le Conseil que la Communauté d'agglomération se devra de suivre de près (techniquement et politiquement), au côté des services de l'État et des autres acteurs, les négociations qui vont être menées.

Guy Chézeau, rapporteur

Communauté
d'Agglomération de
La Rochelle



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE L'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE



**Hôtel de la
Communauté
d'Agglomération**

6 rue Saint-Michel
BP 1287
17086 LA ROCHELLE
CEDEX 02

Tél. : 05 46 30 34 00
Fax : 05 46 30 34 09

www.agglo-larochelle.fr

conseil-de-developpement@agglo-larochelle.fr