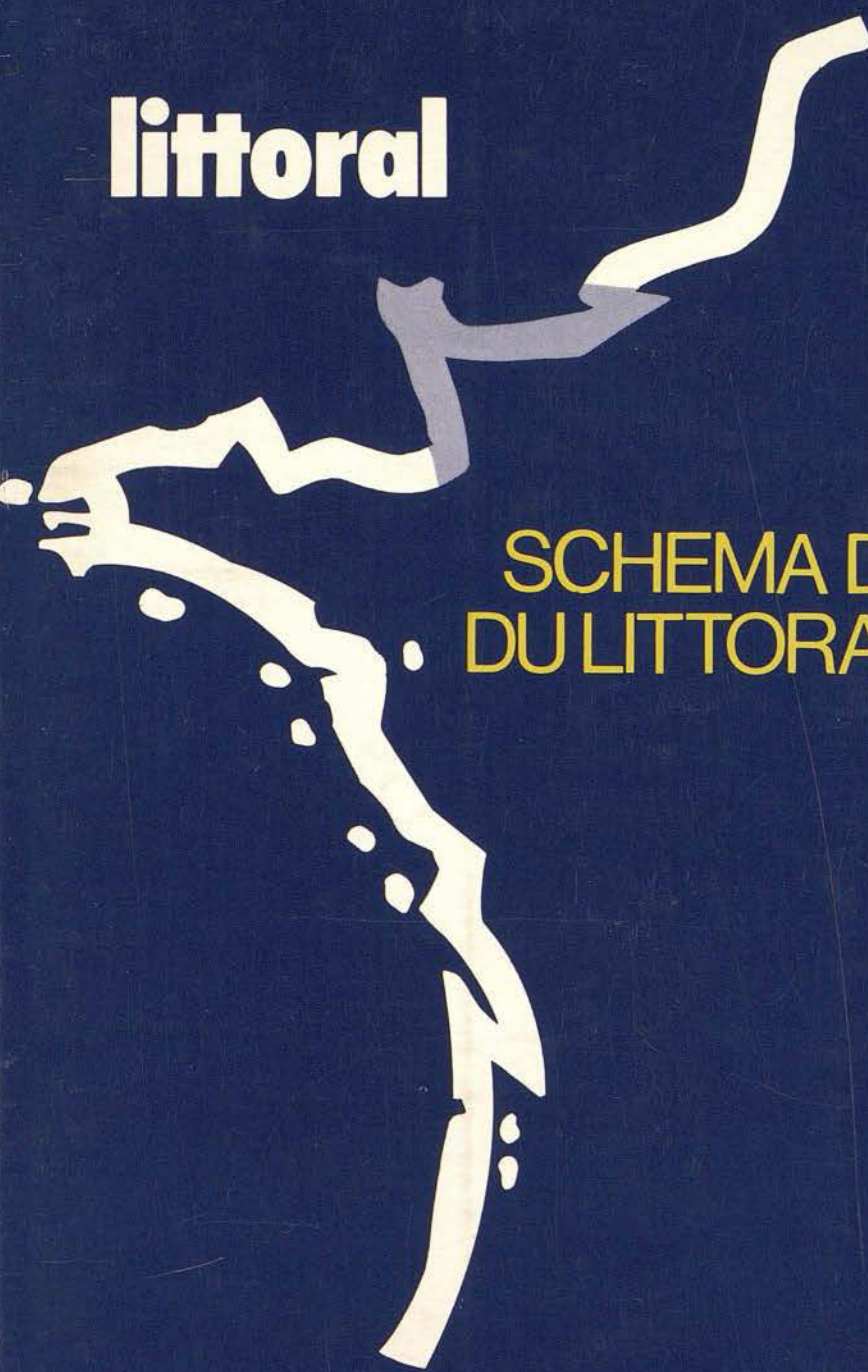


littoral

A stylized, high-contrast map of the Bas-Normandie coastline, rendered in white and light yellow against a dark blue background. The map shows the jagged outline of the coast, with several small islands and peninsulas. A prominent feature is a long, narrow peninsula extending towards the top right.

**SCHEMA D'AMENAGEMENT
DU LITTORAL BAS-NORMAND**

A stylized, high-contrast map of the English Channel coastline, rendered in white and light yellow against a dark blue background. The map shows the outline of the coast, with several small islands and peninsulas. A prominent feature is a long, narrow peninsula extending towards the bottom right.

français

datar

aménagement littoral



Date : 10/05/90
N° inv. : 2514

10-01-04 / 104

DREAL NORMANDIE
SMCAP/BARDO
N° d'inventaire : 7083

Mission d'Aménagement de la Basse-Normandie

Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale

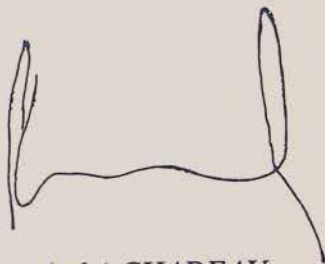
Introduction à la collection "Aménagement du Littoral" par Monsieur André Chadeau Délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale

Dix pour cent des Français habitent en permanence sur le littoral. Un estivant sur deux y passe ses vacances. La longueur exceptionnelle de façades maritimes que la France a la chance de posséder, avec leur prolongement (plateau continental, zone économique des 200 milles) représente un potentiel énorme. Si "l'avenir n'est écrit nulle part", nous savons d'ores et déjà que celui de l'humanité est lié pour une bonne part à une exploitation judicieuse des richesses de la mer, notamment à partir du littoral.

Voilà, pêle-mêle, quelques raisons qui font qu'aménager le territoire français, c'est, entre autres, aménager son littoral, espace riche de possibilités multiples et pour cette raison, convoité, mais aussi espace fragile.

Les schémas régionaux d'aménagement du littoral sont l'un des instruments de cette politique. Ils n'ont d'autre ambition - mais elle est grande - que d'organiser la mise en valeur d'une part, la production d'autre part d'une fraction suffisamment vaste du littoral pour constituer une unité géographique, économique et humaine. Loin d'être des constructions intellectuelles ou technocratiques, ce sont des documents qui expriment des choix réfléchis et voulus aux niveaux régional et départemental sur le devenir du littoral. Les cinq années qui ont séparé leur mise à l'étude en 1972 et leur prise en considération par le Gouvernement en Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire à la fin de 1977 ont été bien employées puisqu'elles ont permis cette maturation en commun entre élus, socio-professionnels et fonctionnaires sans laquelle ils n'auraient pu jouer leur rôle actuel de guide pour les décisions des collectivités publiques, et seraient restées lettre morte.

La nouvelle collection "Aménagement du littoral" de la Documentation Française ne pouvait donc mieux s'ouvrir que par la publication de l'un de ces schémas, celui du littoral bas-normand, dont la mise en œuvre s'effectue dans d'excellentes conditions. De nombreux autres sujets sont d'ores et déjà envisagés : la matière est vaste, comme est capital l'enjeu que représente pour notre pays et ses habitants de demain un aménagement réussi de notre littoral.



André CHADEAU

Avant-propos de Monsieur Michel d'Ornano

Ministre de l'Environnement et du Cadre de Vie

Le schéma d'Aménagement du littoral bas-normand vient à son heure. Il a le mérite de rappeler que la conception du développement doit être fondée sur la mise en valeur des atouts propres d'une Région.

La Basse-Normandie, rurale et industrielle, doit développer son image de région tournée vers la mer. Cette vocation maritime retrouvée est source de richesses et d'emplois, par l'accroissement des productions marines, par une meilleure gestion des ressources du domaine maritime, et aussi par le maintien de ses habitants sur le littoral dans des zones où l'on sait que la balance démographique est fragile. Cette politique de renouveau des activités de la mer doit se compléter par une action d'innovation technologique dans la gestion rationnelle des fonds et des espèces comme dans la valorisation des produits. La Basse-Normandie doit trouver ainsi sa place dans le peloton de tête de la recherche océanographique française.

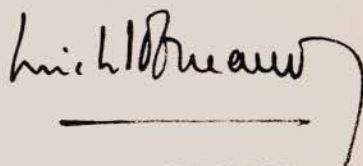
Cet effort s'applique aussi à la qualité des produits et à la salubrité des milieux : les efforts considérables déjà réalisés par la région dans l'assainissement des fleuves côtiers et des communes littorales se poursuivent dans l'estuaire de la Seine.

Mais il n'y a pas que la mer, et le visage de la Basse-Normandie est aussi modelé par les grands paysages littoraux que l'action de la région et des départements associés au Conservatoire National de l'Espace Littoral s'attache à conserver.

Ainsi s'ajoute à la richesse du patrimoine culturel celle du patrimoine naturel garant de l'équilibre écologique et source renouvelée de fréquentation touristique. Le Tourisme, autre richesse de la Basse-Normandie, déjà fortement implanté sur des sites à renom international comme le Mont Saint-Michel ou Trouville-Deauville, s'en trouve diversifié et ouvert à des clientèles nouvelles. Il se diffuse aussi dans l'arrière-pays, réconciliant ainsi la région et son littoral.

Le schéma d'aménagement du littoral qui prête une grande attention au cadre de vie comme à l'exploitation des ressources propres du littoral, associe le développement à la qualité de la vie. Il contient un programme d'opérations indispensables et représente un guide pour l'action publique.

Le Gouvernement qui l'a approuvé en Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire le 23 novembre 1977, suivra sa mise en œuvre avec une grande attention et pour sa part le ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie appuiera son application dans tous les domaines de sa compétence.



Michel d'ORNANO

Préface

de Monsieur Paul Feuilloley

Préfet de la Région de Basse-Normandie

C'est donc en Novembre 1977 que le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire a examiné le Schéma d'Aménagement du Littoral Bas-Normand et a pris les mesures nécessaires à son application.

Ce résultat important pour la Région de Basse-Normandie a pu être atteint lors de l'approbation unanime par le Conseil Régional de ce document préparé grâce à une concertation approfondie avec les instances départementales et le Comité Economique et Social. Déjà largement ouverte lors de l'élaboration du Livre Blanc "L'Avenir de la Basse-Normandie", paru en 1972, la discussion des travaux de la Mission d'Aménagement de Basse-Normandie s'est développée avec le "Rapport d'Orientation" du littoral qui a permis de définir les grandes politiques à suivre. C'est donc le travail des élus, des instances socio-professionnelles et des administrations régionales et départementales qui débouche aujourd'hui sur le programme d'opérations de développement et de protection qui constitue le "Schéma d'aménagement du littoral bas-normand" proprement dit.

Les politiques prioritaires choisies, développement de l'exploitation des ressources marines, protection et gestion des richesses naturelles, développement et réorientation du tourisme, aménagement urbain et en profondeur, recouvrent un éventail assez large des problèmes qui se posent au littoral bas-normand et rendent compte de l'intérêt que la Région porte à son littoral.

Mais la conception du schéma va plus loin que la juxtaposition de ces politiques en ce sens qu'il les coordonne, soit en répartissant judicieusement les zones de protection et les zones de développement, soit en se fondant sur la protection d'un espace, pour permettre le développement économique.

Aussi la mise en œuvre cohérente de ces politiques aura-t-elle pour conséquence le développement des activités et le maintien des populations littorales.

On peut d'ores et déjà juger quelques-uns des résultats du schéma. Depuis son approbation, ce programme est entré dans une phase de réalisation très prometteuse, grâce à l'intervention coordonnée des instances nationales, régionales et départementales.

Ainsi l'exploitation des ressources marines s'est fondée sur une gestion rationnelle des fonds marins, mise en relation avec le renouvellement progressif des bateaux de pêche. La conchyliculture a pu se développer par une meilleure organisation professionnelle, l'extension des concessions et l'accès des jeunes à la profession ; production et emplois y sont en croissance régulière. L'aquaculture a fait ses débuts prometteurs sur les côtes normandes.

Les espaces naturels ont bénéficié d'une protection accrue, par la mise en conformité des P.O.S. avec les objectifs du schéma, par le développement du classement au titre des sites et la création de réserves naturelles, par la mise en place des périmètres sensibles et des zones de préemption, par des acquisitions foncières dont le rythme s'accroît grâce au Conservatoire de l'Espace Littoral.

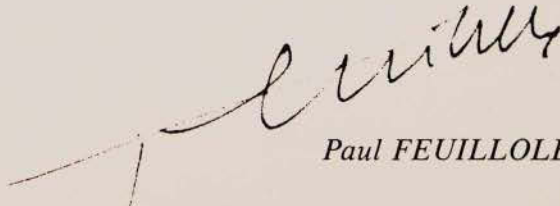
L'assainissement a fait pour sa part de grands progrès en voyant se réaliser de nombreuses stations d'épuration.

Sur le plan touristique, le programme d'hébergements se développe de façon satisfaisante, les circuits de découverte intérieure se multiplient en irrigant l'arrière-pays, les parcs littoraux se mettent en place et la plaisance s'oriente vers des équipements plus légers d'échouage.

L'aménagement urbain et en profondeur respecte enfin les dispositions générales du Schéma.

Ainsi se vérifie progressivement le rôle du Schéma dont les procédures d'élaboration, d'instruction et d'approbation doivent faire la charte régionale du développement et de l'aménagement du littoral bas-normand.

Cette charte guidera les interventions de la puissance publique et servira de référence aux initiatives privées afin "de promouvoir l'avenir économique de la Région dans le respect le plus strict de son environnement naturel et humain".



Paul FEUILLOLEY

Sommaire

1^{ère} partie :

LE SCHEMA

Les actions d'aménagement par secteur	page 11
Programmes d'actions prioritaires de l'Etablissement Public Régional	page 25
A) pêche et aquaculture	page 61
B) activités portuaires	page 62
C) tourisme	page 66
D) assainissement et défense contre la mer	page 68
E) gestion et protection du patrimoine naturel	page 72
	page 74

2^e partie :

LES POLITIQUES

La nature

La protection et l'aménagement des espaces naturels	page 79
La défense contre l'érosion marine	page 83
La protection des eaux douces et marines	page 93
	page 99

La mer

La pêche professionnelle	page 111
La conchyliculture et l'aquaculture	page 116
La pêche à pied	page 125

Le tourisme

Les efforts d'adaptation	page 129
Les aménagements littoraux	page 133
Le développement du tourisme intérieur	page 139
Les hébergements	page 141
Les retombées économiques du tourisme	page 147

Les ports de commerce

La mer la plus fréquentée du monde : la Manche	page 151
Les plates-formes maritimes bas-normandes	page 152
Le port de Caen	page 153
Le port de Cherbourg	page 159
Le port de Granville	page 164
Le port de Honfleur	page 167
L'exploitation des sables et graviers marins	page 170

Les perspectives économiques et démographiques

Les perspectives économiques ou le redéploiement des secteurs d'activités	page 175
Les perspectives démographiques du littoral bas-normand à échéance d'une dizaine d'années	page 185
Manche Sud	page 187
Façade Ouest	page 189
Nord Cotentin	page 191
Baie des Veys - Bessin	page 193
Région urbaine de Caen	page 195
Estuaire Côte Fleurie	page 197

3^e partie :

AVIS ET DIRECTIVES

Avis du comité de coordination	page 199
Avis du conseil général du Calvados	page 201
Avis du conseil général de la Manche	page 201
Avis du comité économique et social de Basse-Normandie	page 212
Avis du conseil régional de Basse-Normandie	page 213
Avis du conseil interministériel d'aménagement du territoire du 23 Novembre 1977 (extraits)	page 214
Décret du 25 août 1979	page 217
Directive sur la protection et l'aménagement du littoral	page 221
	page 222

La première partie décrira brièvement les politiques à mettre en œuvre, leurs répercussions sur l'espace par secteurs d'aménagement, et les priorités retenues par la Région.

La seconde partie sera consacrée à l'exposé argumenté des politiques d'aménagement et de développement.

Les annexes recueilleront les avis et directives.

1^{ère} partie :

LE SCHÉMA



L'estran

PROGRAMME D'ACTION FONCIERE SUR LE PATRIMOINE NATUREL (PROPOSITIONS)

Localisation	Finalité générale et particulière	Surface à acquérir (ha)	Intervenants financiers	Program-mation (Plan)
MANCHE				
Baie du Mont St-Michel (polders)	Protection ornithologique	60	FIQV	Ville
Grouin - Roche Torin	Protection ouverture contrôlée	120	Redevance	Ville
Dunes Dragey-Tombelaine	Protection et restauration des dunes - Pôles d'équipement ouverts au public	250	Redevance espaces verts	Ville - Ville
Havre de la Vanlée	Protection et restauration du milieu - ouverture partielle au public	140	Redevance espaces verts	Ville
Marais d'Annville	Protection du marais, ouverture contrôlée au public	20	Redevance espaces verts	Ville
Pointe d'Agon	Protection et restauration de dunes - ouverture partielle au public	670	Redevance espaces verts	Ville - Ville
Havre de Régnerville	Protection et restauration de dunes - ouverture partielle au public	400	Conservatoire Redevance espaces verts	Ville
St-Germain-sur-Ay	Protection et restauration de dunes - ouverture partielle au public	300	Conservatoire	Ville
Havre de Surville	Protection et restauration de dunes - ouverture partielle au public	180	Redevance espaces verts Conservatoire	Ville - Ville
Havre de Portbail	Protection des dunes et miettes au nord, ouverture partielle au public	750	Conservatoire, région	Ville
Dunes de Beaubigny	Création d'un parc de dunes ouverture partielle au public	23	FIQV	Ville
Mare de Vauville	Réserve naturelle (crée)	80	FIQV, Conservatoire	Ville
Etang de Gattermare	Réserve naturelle	90		
Marais de Rethoville	Protection - restauration ouverture contrôlée	220	Conservatoire Redevance	Ville - Ville
Dunes de l'Est Cotentin	Protection et maintien du milieu réserve naturelle biologique	20	FIQV	Ville
CALVADOS				
Pointe du Hoc	Protection et extension avec aménagement léger du site	10	Redevance espaces verts	Ville
Tracy-Cap Manvieux	Protection, contrôle et aménagement léger du site	10	Redevance espaces verts	Ville
Façade littorale de Courseulles-Asnelles	Base littorale de loisirs et de nature - réserve naturelle	380	FIQV, Conservatoire région, département	Ville - Ville
Façade Luc-Lion	Protection du site géologique ouverture au public	23	Redevance espaces verts	Ville
Estuaire de l'Orne	Base littorale de loisirs et de nature (dont en cours : 114)	300	FIAT, équipement FIQV, Conservatoire, région, Syndicat mixte	Ville
Falaises des Vaches Noires	Protection du site	300	Redevance espaces verts	Ville
Marais de Blonville	Aménagement touristique léger	145	Redevance espaces verts	Ville
Mont Canisy	Mise en valeur du site par un aménagement touristique léger	24	Redevance espaces verts + Conservatoire + EPBS	Ville
Grèves de Pennedepie	Protection	50	FIQV, Conservatoire	Ville - Ville
Forêt de St-Gatien	Réserve naturelle	75		
	Protection des abords et ouverture au public	20 (.)	Redevance espaces verts	Ville

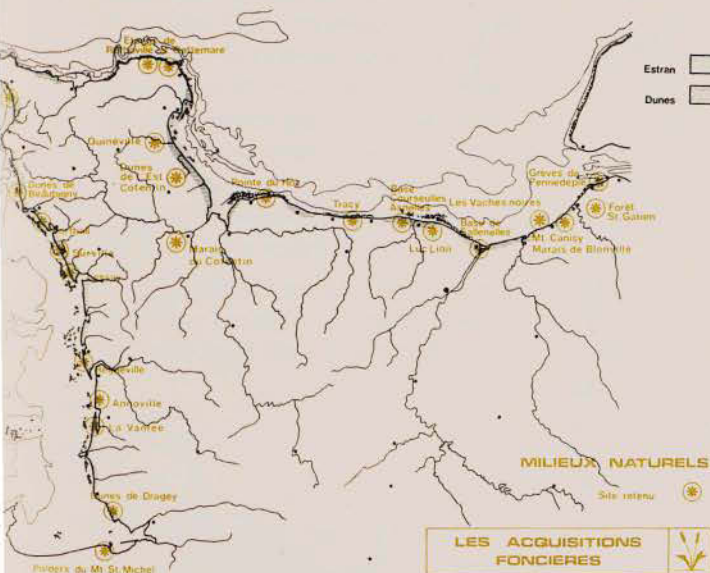
Les estuaires sont la source principale d'apport nutritif sur l'estran (zone de balancement des marées) proche et les vases littorales y participent activement. Il conviendra de proscrire toute action visant à les amputer des vases salées (havres de Port-Bail et de Saint-Germain-sur-Ay, baie des Veys) et de n'admettre qu'après étude d'impact précise les activités qui doivent s'y implanter (affinage d'huîtres, aquaculture ou ports d'échouage). Des réserves ornithologiques ou de chasse y seront créées ou étendues (baies de l'Orne, du Mont Saint-Michel, baie des Veys). Les abords en seront protégés (Vanlée, Régneville) et l'assainissement des bassins versants assuré.

La maîtrise des sols interviendra dès que la protection durable des espaces naturels et leur ouverture au public seront en jeu. Le programme d'acquisitions foncières, établi en fonction des urgences mais aussi des opportunités, assurera un aménagement équilibré et cohérent de l'ensemble du littoral bas-normand. Pour chaque cas, un montage financier permettra l'intervention des partenaires en fonction de leurs différents intérêts : collectivités locales, département (redevance d'espaces verts), Région, Conservatoire de l'Espace Littoral, Etat.

Les acquisitions foncières d'espaces naturels n'ont de raison d'être que dans la mesure où la gestion et l'aménagement de ces espaces sont assurés par la suite. La gestion doit s'appuyer sur une connaissance du milieu et de sa dynamique et l'aménagement doit être léger et évolutif.

La protection des eaux douces et marines

La Basse-Normandie a fait l'objet d'opérations pilotes telles que Rivières propres (la Vire) et Rivages propres. Outre la poursuite de ces opérations, il y a lieu de définir des "objectifs de qualité" pour l'ensemble de la Région, une priorité aux bessins versants débouchant sur des secteurs conchylicoles (tels ceux de la Saire et de la Sienne) et sur des sites d'intérêt particulier (tels la baie du Mont Saint-Michel et la baie de l'Orne).



D'autres sites tels les fenêtres naturelles existantes dans les secteurs du littoral très urbanisés de la Côte Fleurie et la Côte de Nacre, où les plages du Bessin seront légèrement aménagées, sans en altérer le caractère naturel et pour permettre l'accès public au rivage.

Enfin des ensembles de grande valeur écologique mais où les pressions sont multiples seront érigés en Bases littorales de nature et de loisirs (Baie de l'Orne).

La lutte contre la pollution de l'estuaire et de la Baie de Seine faisant l'objet d'un Schéma d'Aptitude et d'Utilisation de la Mer s'accompagnera de la définition d'objectifs de qualité sur l'ensemble du bassin versant de la Seine.



Les stations d'épuration situées à proximité du littoral devront être contrôlées régulièrement et des moyens d'épuration complémentaires (désinfection) associés à une politique de réserves foncières (lagunage) seront étudiés. On envisagera la mise en place d'un « comité d'usagers de l'eau » afin de faire connaître l'impact réel des réalisations et l'on engagera un « Schéma régional des ressources en eau et de l'assainissement ».

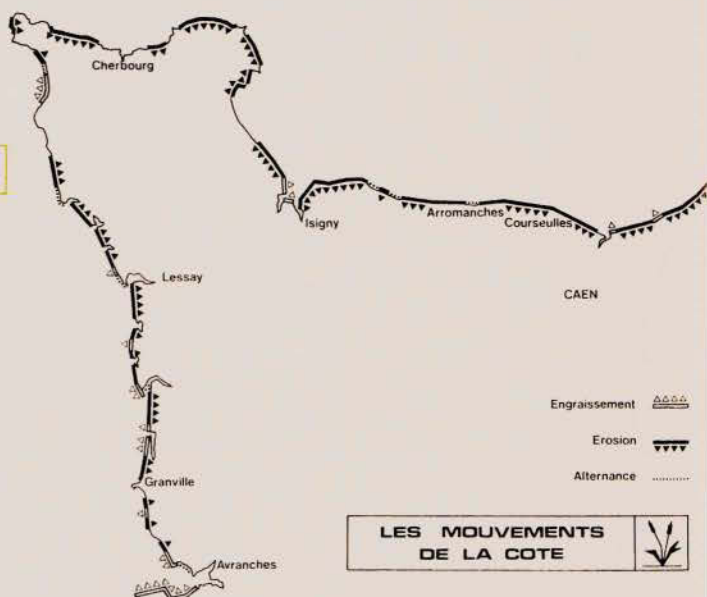
La défense contre l'érosion marine

La défense contre l'érosion marine est une nécessité d'autant plus pressante que la partie du littoral menacée est fortement occupée. Les mesures de première urgence mobilisent l'essentiel des moyens dont disposent les associations syndicales responsables. Il convient donc de limiter les conséquences de l'érosion naturelle par une occupation rationnelle du littoral en n'y autori-

sant que les activités qui y sont strictement liées et par la protection des défenses naturelles que constituent les dunes (organisation de la fréquentation et aménagement des accès aux plages). A court terme, le regroupement en Union des Associations Syndicales concernées (loi du 4.7.1973), assurera la maîtrise d'ouvrage des travaux d'intérêt général.

A long terme, il faut envisager l'application d'un programme général de défense contre la mer, visant à modifier les processus de transit littoral des matériaux plutôt qu'à s'opposer directement à l'attaque ou réparer à posteriori les dégâts occasionnés.

Ce programme déterminera les secteurs côtiers solidaires du point de vue sédimentologique et le type de travaux d'intérêt général à y réaliser.



L'exploitation des ressources marines

Le rôle de la mer comme source de matière vivante doit être affirmé et développé en Basse-Normandie. L'économie de la mer est en évolution : la pêche, la conchyliculture connaissent de profondes transformations ; l'aquaculture repose sur une

nouvelle conception de l'exploitation des ressources marines. La transformation et la valorisation des produits de la mer sont en mesure de créer un nouveau secteur d'industries alimentaires.

Le développement des activités liées à la mer et une meilleure utilisation des atouts de la Basse-Normandie dans ce domaine contribueront largement à l'équilibre de l'économie littorale.

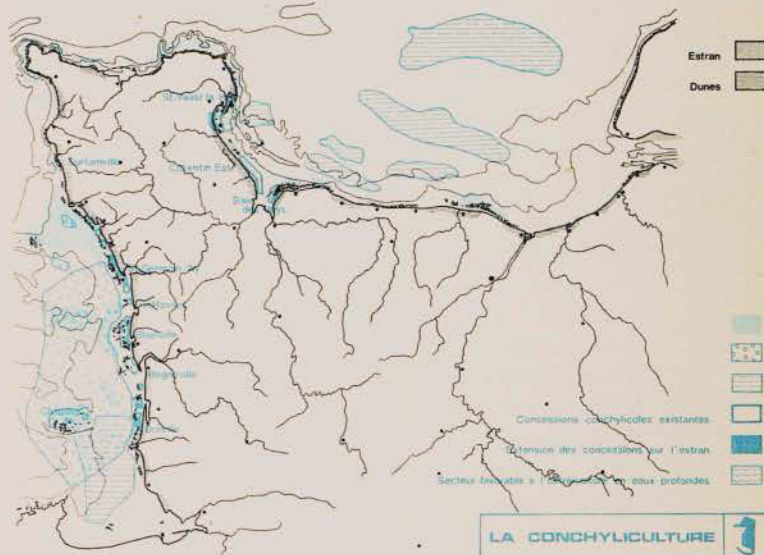
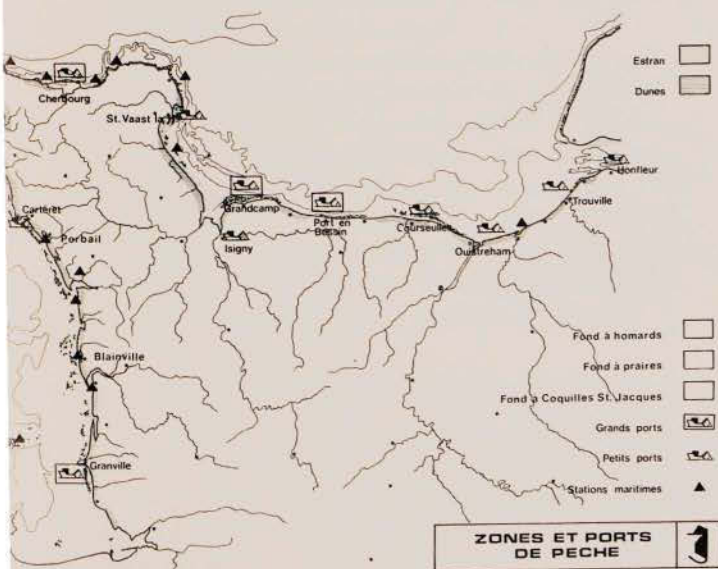
La pêche professionnelle et la gestion des fonds

La richesse naturelle des fonds de la Manche se distribue essentiellement en :
fonds à coquille St-Jacques en baie de Seine,
fonds à praires en baie de Granville,
et fonds à crustacés (et en particulier homards) sur la côte Ouest et les rochers du Nord Cotentin. A un moindre degré, on y trouve également des gisements de moules, huîtres, ormeaux, palourdes et algues. Sur ces espèces, la gestion des fonds permettra le dimensionnement de l'effort de pêche (quantités et taille des espèces pêchées, nombre de campagnes) par la connaissance des ressources marines existantes (stocks d'animaux et renouvellement), puis par le réensemencement des fonds. Ce programme est engagé grâce aux fonds de l'Etablissement Public Régional.

Les espèces pélagiques pêchées (seiche, maquereau, grondin, daurade, raie, etc...) le sont actuellement dans des conditions difficiles à cause

du vieillissement très important des bateaux dont la plupart ont plus de 25 ans et sont peu adaptés aux nouvelles conditions de pêche côtière dans le cadre des eaux communautaires (les nouveaux chalutiers et coquilliers ont de 15 à 20 mètres de longueur environ). Un programme de 5 unités par an ainsi qu'un effort complémentaire de renouvellement des bateaux de petite pêche côtière (10 m de long environ) s'avèrent nécessaires.

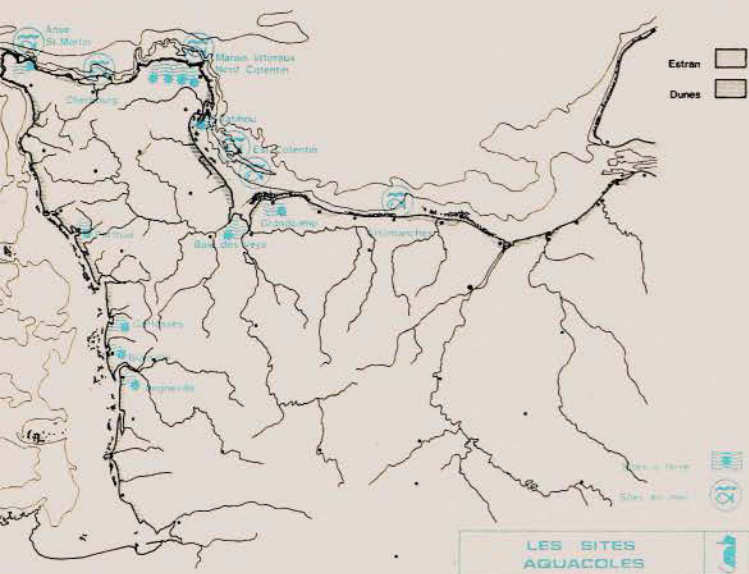
D'autre part, un programme d'amélioration des installations des ports de pêche et des stations maritimes est proposé. Ces dispositions devront permettre l'accession des jeunes à la profession et l'activité des chantiers navals.



La conchyliculture et l'aquaculture

La conchyliculture, qui peut connaître à terme un développement important se répartit entre trois bassins principaux :
la côte Ouest de Granville à Carteret, St-Vaast-la-Hougue, et la baie des Veys.

Une extension contrôlée des zones de culture d'huîtres et de moules, la maîtrise progressive des élevages en eaux profondes et la gestion des gisements naturels sont les objectifs à poursuivre et font l'objet d'un document particulier, le Schéma Directeur National Aquacole et Conchylicole. Pour des raisons de salubrité et de commercialisation, des zones d'activités (trempage, épuration)



regroupant les conchyliculteurs, doivent être prévues au droit des bassins d'exploitation.

L'aquaculture (qui peut se définir par l'intervention plus ou moins importante de l'homme dans le cycle biologique des animaux élevés) s'implantera progressivement en Basse-Normandie dans les havres de la côte Ouest, les baies abritées et les marais littoraux. La réussite de cette activité tient également aux recherches sur la maîtrise des espèces (salmonidés, poissons plats, etc...) au montage des opérations et à la conception expérimentale des installations.

La quinzaine de sites favorables nécessitera environ 450 hectares (sites à terre, marais littoraux, dont une partie devrait être acquise par la collectivité) et dès maintenant protégés dans le cadre des P.O.S. (zones NC à vocation conchyli- cole).

Conditions à respecter

L'organisation professionnelle devra s'adapter aux nouvelles formes d'exploitations des ressources marines, par la création de comités locaux de pêches responsables en particulier de la gestion des fonds, d'organisations professionnelles de production et de commercialisation, d'unités de valorisation des produits (surgelés, préparations, conserves...).

La formation professionnelle s'effectuera par une formation continue, une information plus permanente et de nouveaux cycles d'enseignement. Une future école d'aquaculture pourrait s'implanter à St-Vaast-la-Hougue où les conditions de pêche, de conchyliculture et d'aquaculture sont réunies dans un seul site pour un complexe de production et de formation.

La salubrité du milieu devra être assurée par la poursuite du programme d'assainissement engagé sur les rivières et dans les communes côtières.

La richesse des estrans sera préservée par une gestion plus ferme de la pêche à pied dont les excès peuvent être dommageables pour le maintien et le renouvellement des espèces. Information et réglementation (dates d'ouverture, nombre de prises et espèces pêchées) doivent aller de pair.

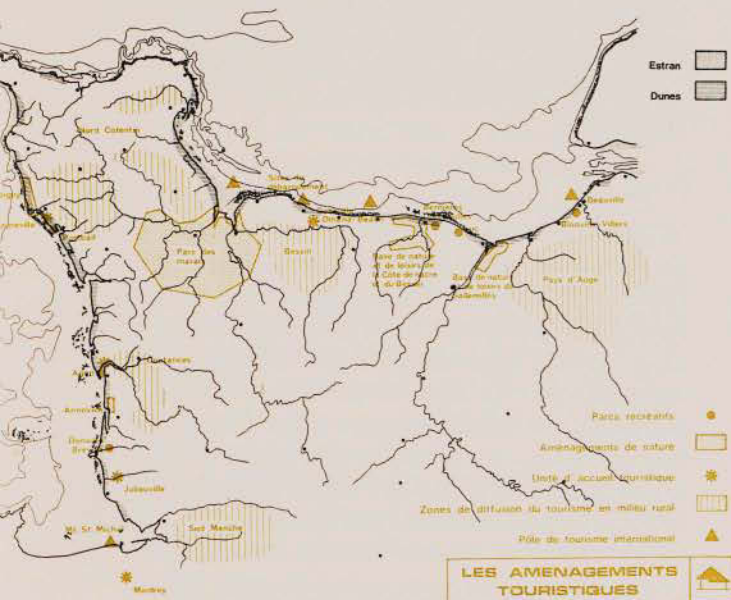
Avec le respect de ces conditions, l'avenir de l'exploitation des ressources marines et le développement de l'emploi dans ces activités peuvent être assurés.



Le tourisme

Traditionnellement, le littoral bas-normand accueillait un tourisme balnéaire d'été limité aux secteurs de la Côte Fleurie, de la Côte de Nacre et de l'Ouest Cotentin. De nouvelles pratiques sont

apparues, fréquentation de fins de semaine, camping et caravanning, visite des espaces naturels et du milieu rural. La Région possède dans ces domaines de nombreux atouts qu'il lui appartient de mieux exploiter.



Le tourisme international

Le Mont Saint-Michel peut rester le pôle attractif que l'on connaît, mais on devra développer l'organisation de l'accueil par une unité d'hébergement sur l'anse de Moidrey et l'aménagement des déplacements vers le Mont.

Les sites du débarquement, progressivement acquis par la collectivité, mériteront une promotion, et permettront le développement de la fréquentation et de l'accueil sur les côtes du Bessin et de l'Est Cotentin, jusque là peu favorisées.

La Côte Fleurie et le pôle Deauville-Trouville accroîtra leur attractivité en s'orientant vers les loisirs de fin de semaine en développant les voyages au forfait, ainsi que le tourisme de congrès.

Les grands ensembles naturels

De par leur préservation et leur attractivité (paysage, écologie), ils peuvent attirer une fréquentation limitée et servir de support à l'organisation d'accueil dans les villes et les villages périphériques des sites.

Les dunes de Beaubigny et d'Annoville et les abords des havres de la Côte Ouest ainsi que les falaises et les marais du Nord Cotentin seront gérés dans ce sens.

La structuration de la côte

Dans les secteurs où existent des espaces naturels encore importants mais où la fréquentation touristique est intense, c'est la formule des bases de nature et de loisirs qui sera retenue (Sallenelles et Côte de Nacre).

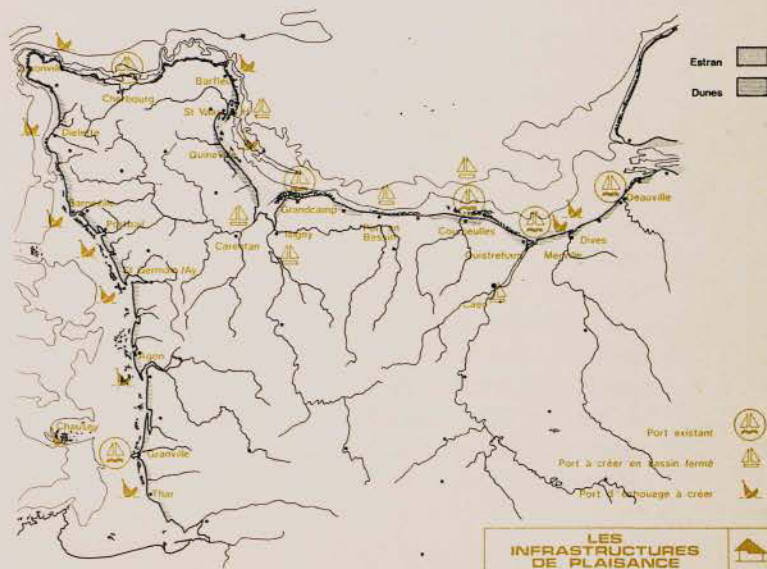
Les coupures vertes de moindre intérêt écologique pourront recevoir des "parcs récréatifs littoraux" très légèrement équipés pour servir de zones de loisirs et de nature proches des stations balnéaires.

L'aménagement en profondeur

L'arrière pays sera partie prenante dans l'aménagement touristique et s'appuiera sur des pôles attractifs pour recevoir des hébergements et des équipements légers. Le Pays d'Auge, le Bessin occidental, le Pays de Coutances et le Sud Manche sont les secteurs les plus attractifs pour ce type de tourisme.

L'équipement nautique

Compte tenu des difficultés nautiques et de réalisation, les sites de grands ports de plaisance sont limités sur les côtes de la Manche. La création de ports d'échouage doit être encouragée, car ils respectent, au moindre coût, les conditions naturelles. La plupart des havres s'y prêtent.



L'accueil

L'évolution de la demande vers un tourisme de masse et la généralisation des activités de loisirs obligent désormais à prévoir l'accueil de nouvelles clientèles familiales et l'accueil du tourisme de fin de semaine. Des "plans camping" définissant les zones prioritaires d'implantation, favorisant la constitution de réserves foncières seront élaborés. Des parcs résidentiels, pour habitat de loisirs sans fondations, deviennent urgents face à la pression de la demande et devront se localiser en retrait du littoral. Enfin, des hébergements du type "villages de gîtes" seront promus en périphérie des bases littorales de nature et de loisirs et dans l'arrière pays.

L'industrie et l'artisanat du littoral

L'activité portuaire

L'industrie sur le littoral est, à de très rares exceptions près, localisée dans les zones portuaires. Les quatre ports de commerce bas-normands (Caen, Cherbourg, Honfleur, Granville), possèdent à des degrés divers terrains et capacités d'extension industrielle. Ces possibilités sont liées, d'une part, à la dynamique commerciale des ports (ouverture de nouvelles lignes régulières) et à l'adaptation aux nouvelles techniques de navigation et de manutention, et d'autre part, à l'accessibilité terrestre et à leur insertion dans l'économie d'ensemble de la Région.

En cette période de croissance limitée, un comportement strictement concurrentiel des ports bas-normands ne peut être bénéfique pour l'économie régionale. Il est donc nécessaire d'établir une « politique portuaire régionale » recherchant la complémentarité des grands équipements de la façade maritime et ce en accord avec une politique nationale des ports secondaires et en association avec les ports de la Basse-Seine. L'amélioration des infrastructures fait déjà l'objet d'un programme d'actions prioritaires retenu par la Région.

Les agrégats marins

La présence de gisements de sables et de graviers situés en particulier dans la baie de Seine pourrait, à terme, apporter une activité complémentaire aux ports de Caen et de Cherbourg. Dans cette attente, une souille expérimentale a été effectuée qui doit permettre de connaître les conséquences des exploitations sur le milieu marin et sur la pêche.

L'énergie

Les grands projets industriels concernent essentiellement les moyens de production d'énergie. Les centrales nucléaires dont les besoins en eau de refroidissement sont importants, se localisent de préférence sur les grands fleuves et au bord de la mer. Le Schéma du littoral doit prendre en compte, selon les procédures en vigueur, les décisions des assemblées générales, départementales et communales concernées par le choix du site. En priorité, le site de Flamanville a été retenu avant celui du Bessin (Englesqueville). Un schéma de secteur particulier devrait être établi conjointement à l'organisation du grand chantier pour organiser les effets des retombées économiques sur l'environnement proche.

L'artisanat

Jusqu'à présent, le secteur des métiers a été seulement considéré comme l'une des conséquences du développement urbain, industriel et tertiaire. Or, les effectifs qui y sont employés ont sensiblement augmenté malgré une conjoncture économique assez peu favorable. Une politique volontariste visera à faciliter l'accueil en réservant des zones artisanales dans le tissu urbain et à développer la création d'entreprises et de postes de travail par la création d'un fonds de relance.

Perspectives démographiques et économiques

Les priorités économiques accordées à la mise en valeur des atouts de la Basse-Normandie permettront de mettre en place les germes du développement futur dont on attend les principaux effets d'entraînement, notamment les créations d'emplois et l'équilibre géographique inter-régional. Il convient de s'interroger sur les caractéristiques de ce développement souhaité et sur les moyens pour le réaliser au mieux sur l'un des principaux atouts de la région : son ouverture sur la mer. Sans une telle réflexion, une évolution spontanée aurait lieu dont rien ne permet d'affirmer qu'elle puisse être conforme aux ambitions.

Afin d'apporter les éléments nécessaires à cette réflexion, il est apparu opportun de constituer, en premier lieu, un encadrement démographique et économique à échéance d'une dizaine d'années. A partir de perspectives démographiques générales du littoral bas-normand, on envisagera le redéploiement des emplois par grands secteurs d'activités.

La population totale atteignait 709.600 habitants permanents au recensement de 1975. Le littoral bas-normand n'échappe pas aux caractéristiques générales des littoraux français. C'est en effet une zone de concentration de population puisque son importance relative n'a cessé de progresser pour représenter actuellement 54 % de la population régionale. La situation démographique du périmètre d'investigation apparaît globalement meilleure que celle de l'ensemble de la Région ; cependant, l'étude de détail a révélé une grande diversité dans les évolutions passées.

La population du littoral a enregistré entre 1968 et 1975 : une variation positive de 44.000 habitants, soit + 6,6 % (Basse-Normandie = 3,8 %) ; un accroissement naturel de 41.000, soit + 6,1 % (Basse-Normandie = + 5,2 %) ; un solde migratoire de + 3000, soit 0,5 % (Basse-Normandie = - 4,4 %).

La place de la Région Urbaine de Caen déséquilibre ces résultats globaux puisque sa variation totale représente 90 % de celle du littoral, son accroissement naturel plus de 50 %, enfin son solde migratoire excédentaire compense le bilan

démographique négatif du reste du littoral. Pourtant, la situation du reste du littoral s'est améliorée très sensiblement entre 1968 et 1975 par rapport aux précédentes périodes intercensitaires. Aussi, la population totale du littoral bas-normand, à l'horizon 1985, devrait se situer autour de 826.000 habitants. Ceci suppose un accroissement de 116.000, soit un accroissement annuel moyen de + 1,5 %. Cette population représenterait alors 55 % de la population estimée de la Région à cette échéance (1.500.000 habitants).

Les perspectives de *population active* tiennent compte d'une politique de développement des activités économiques capable de soutenir et d'amorcer un processus de croissance original. Actuellement, les secteurs d'activités évoluent chacun selon sa dynamique. Il s'agit maintenant de les faire participer aux potentialités propres du littoral et aussi de l'ensemble de la Basse-Normandie.

La population active du littoral, dans l'optique de 826.000 habitants devrait alors atteindre 324.000 avec un taux d'emploi de 39 %. Les variations d'emplois entre 1975 et 1985 pourraient être les suivantes : l'agriculture ne devrait pas perdre plus de 17.600 actifs et passerait à 12,1 % de la population active totale en 1985 ; le secteur secondaire augmenterait de 30.300, dont 3500 pour le bâtiment et les travaux publics. Il représenterait alors 38,5 % de la population active totale ; le secteur tertiaire gagnerait également 30.300 actifs supplémentaires. Il représenterait 49,4 % de la population active totale. Cependant, cette répartition par grands secteurs d'activités ne rend pas compte des catégories d'emplois qui peuvent se dégager par la mise en œuvre des politiques d'aménagement du littoral. Ainsi, l'artisanat qui touche à tous les secteurs d'activités doit pouvoir contribuer à la création de 5400 emplois nouveaux ; et, dans le domaine maritime, outre le maintien de 2600 emplois directs de la pêche et des 500 emplois de la conchyliculture traditionnelle, un millier d'emplois nouveaux peuvent être attendus, en première approximation, de la conchyliculture rénovée et de l'aquaculture marine. Enfin, les activités du tourisme et des loisirs permettraient la création d'environ 3250 emplois nouveaux.

LE LITTORAL BAS-NORMAND (périmètre d'investigation)
Population totale 1985 (en milliers)

Synthèse Population Totale	1954 R.G.P.	1962 R.G.P.	Variation moyenne annuelle 1954-1962	1968 R.G.P.	Variation moyenne annuelle 1967-1968	1975 R.G.P.	Variation moyenne annuelle 1968-1975	1985 estimation	Variation moyenne annuelle
Manche Sud	71,6	70,2	—	71,0	+ 0,2 %	72,6	+ 0,3 %	80	+ 1 %
Façade Ouest	65,5	63,5	—	62,1	—	61,5	—	63	+ 0,25 %
Nord Cotentin	154,7	158,1	+ 0,3 %	163,6	+ 0,6 %	163,3	—	175	+ 0,65 %
Baie des Veys- Bessin	53,0	53,5	+ 0,1 %	54,4	+ 0,3 %	55,9	+ 0,4 %	61	+ 0,8 %
Région urbaine de Caen	158,3	192,0	+ 2,4 %	228,6	+ 3 %	268,0	+ 2,3 %	342	+ 2,4 %
Estuaire - Côte Fleurie	81,2	82,8	+ 0,3 %	85,9	+ 0,6 %	88,3	+ 0,4 %	105	+ 1,7 %
Littoral	584,3	620,1	+ 0,75 %	665,6	+ 1,2 %	709,6	+ 0,9 %	826	+ 1,5 %
Basse-Normandie	1165,0	1208,0	+ 0,42 %	1260,2	+ 0,7 %	1307,6	+ 0,8 %	1500	+ 1,4 %
Littoral / Région de Basse-Normandie	50,1	51,3	—	52,8	—	54,0		55,0	

POPULATION ACTIVE 1985 (en milliers)

		1962 R.G.P.			1968 R.G.P.			1975 estimation		1985		création moy. an. d'emplois	
		détail	total	%	détail	total	%	total	%	total	%	62-68	75-85
Secteur primaire	Pêche	2,2	76,4	31,0	2,0	63,0	23,5	57,0	20,3	39,4	12,1	— 2200	— 1360
	Agriculture	72,6			60,1								
	Industries extractives	1,6			0,9								
Secteur secondaire	Bâtiments et Travaux publics	24,4	68,1	27,6	29,1	85,1	31,8	94,4 (1)	33,6	124,7 (2)	38,5	+ 2800	+ 2330
	Industries de Transformation	43,6			55,9								
Secteur tertiaire	Transport	7,9	101,9	41,4	8,0	119,8	44,7	129,7	46,1	160,0	49,4	+ 3000	+ 2330
	Commerces Banques Assurances	40,3			46,8								
	Services	28,0			33,4								
	Services publics	25,7			31,5								
Total de la zone		246,5	246,5	100	267,9	267,9	100	281,1	100	324,1	100	+ 3600	+ 3300

(1) dont bâtiments et travaux publics 32,4
(2) dont bâtiments et travaux publics 35,9

VARIATION DES EFFECTIFS DES SECTEURS D'ACTIVITE 1975-1985

Secteurs d'activité	Agriculture	Secondaire		Tertiaire		Artisanat
			dont B.T.P.		dont Tourisme	
Manche-Sud	— 4 400	3 200	300	2 700	500	+ 800
Façade Ouest	— 3 900	2 100	300	1 600	700	+ 600
Nord Cotentin	— 4 000	5 000	1 000	4 000	500	+ 1 100
Baie des Veys, Bessin	— 2 300	3 000	500	2 000	550	+ 400
Région urbaine de Caen	— 1 000	14 000	1 000	16 000	600	+ 1 700
Estuaire Côte Fleurie	— 2 000	3 000	400	4 000	400	+ 800
Littoral bas-normand	— 17 600	30 300	3 500	30 300	3 250	+ 5 400

La réussite de l'aménagement et du développement du littoral repose sur deux principes, la souplesse des interventions et la cohérence des actions

Souplesse des interventions

Ainsi, l'on ne recherchera pas une vue "idéale" du littoral en l'an 2000, mais on s'appliquera, au contraire, à démontrer que la continuité de certains efforts déjà entrepris et le choix de quelques opérations majeures sont de nature à entraîner des politiques de développement et d'aménagement plus globales, mieux que ne le ferait une planification précise et détachée de tout contexte institutionnel. Cependant, il reste nécessaire de "cadrer" l'ampleur des problèmes à résoudre et l'horizon d'une dizaine d'années devrait permettre tout à la fois d'évaluer l'effort à consentir et de l'accorder au VIIe puis au VIIIe Plan. C'est à la Région de définir les priorités, ce qu'elle a fait dans le choix des opérations majeures.

Deux exemples illustreront ce principe de souplesse d'intervention.

L'avenir du littoral consiste en grande partie à ne pas figer définitivement la vocation des espaces à long terme. Ainsi, sauf pour les cas où la valeur écologique d'un site l'impose (Réserves naturelles), l'espace naturel devra être protégé sans pour autant que l'on se prive totalement de son usage. La demande croissante, à l'égard de zones de nature préservées, apportera, par une fréquentation touristique limitée et organisée, un bénéfice à l'ensemble de la collectivité.

En l'absence de développement industriel massif, une politique d'investissements et de gestion fondée sur une croissance raisonnable des ports de commerce s'impose.

Cohérence des actions

Elle se situe à deux niveaux :

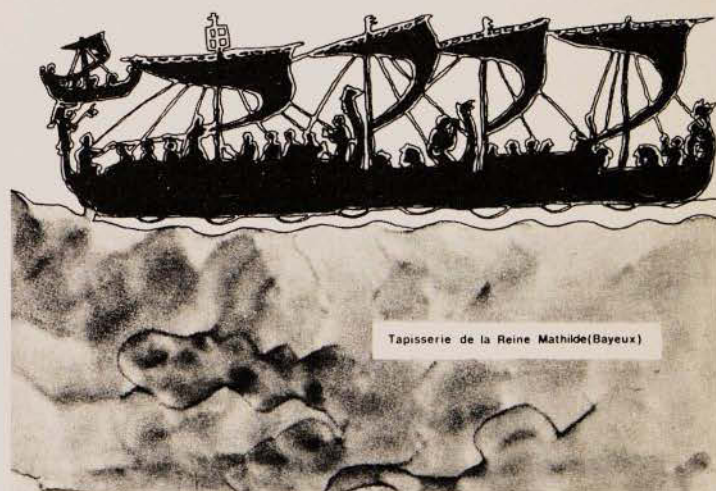
Chaque secteur côtier peut, de façon cohérente, recevoir plusieurs types d'activités, même si l'une d'elles prédomine. Leur aménagement doit être

conçu en termes de "compatibilités" et non de "conflits". Ainsi, bien des solutions sont possibles pour rendre compatibles tourisme et aquaculture, ou équipement touristique et protection des espaces naturels.

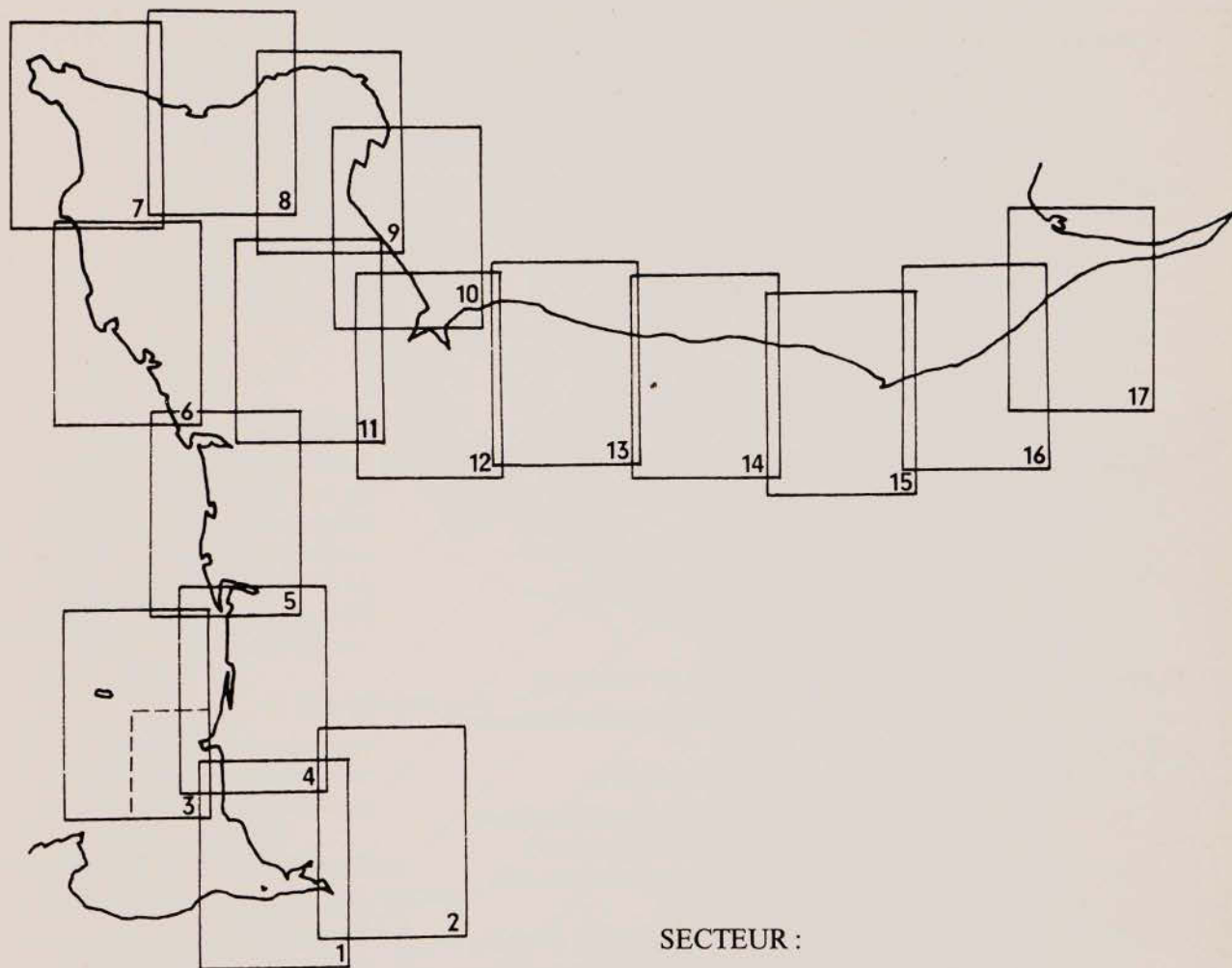
La cohérence des actions suppose également l'engagement de front des politiques d'aménagement et de développement du littoral (espaces naturels, tourisme, milieu marin, etc...) des décisions et des financements coordonnés et un suivi de l'application du Schéma. C'est là encore le rôle de la Région.

Ainsi, les politiques d'aménagement préconisées par le Schéma ne sont pas indépendantes mais au contraire intimement liées. Tout en étant fondées sur l'exploitation des ressources marines et de la frange littorale, elles ont des répercussions sur l'arrière pays immédiat. C'est pourquoi les actions par secteur seront présentées en trois volets :

Aménagement de la mer,
Aménagement de la frange littorale,
Aménagement en profondeur.



Les actions d'aménagements par secteur



SECTEUR :

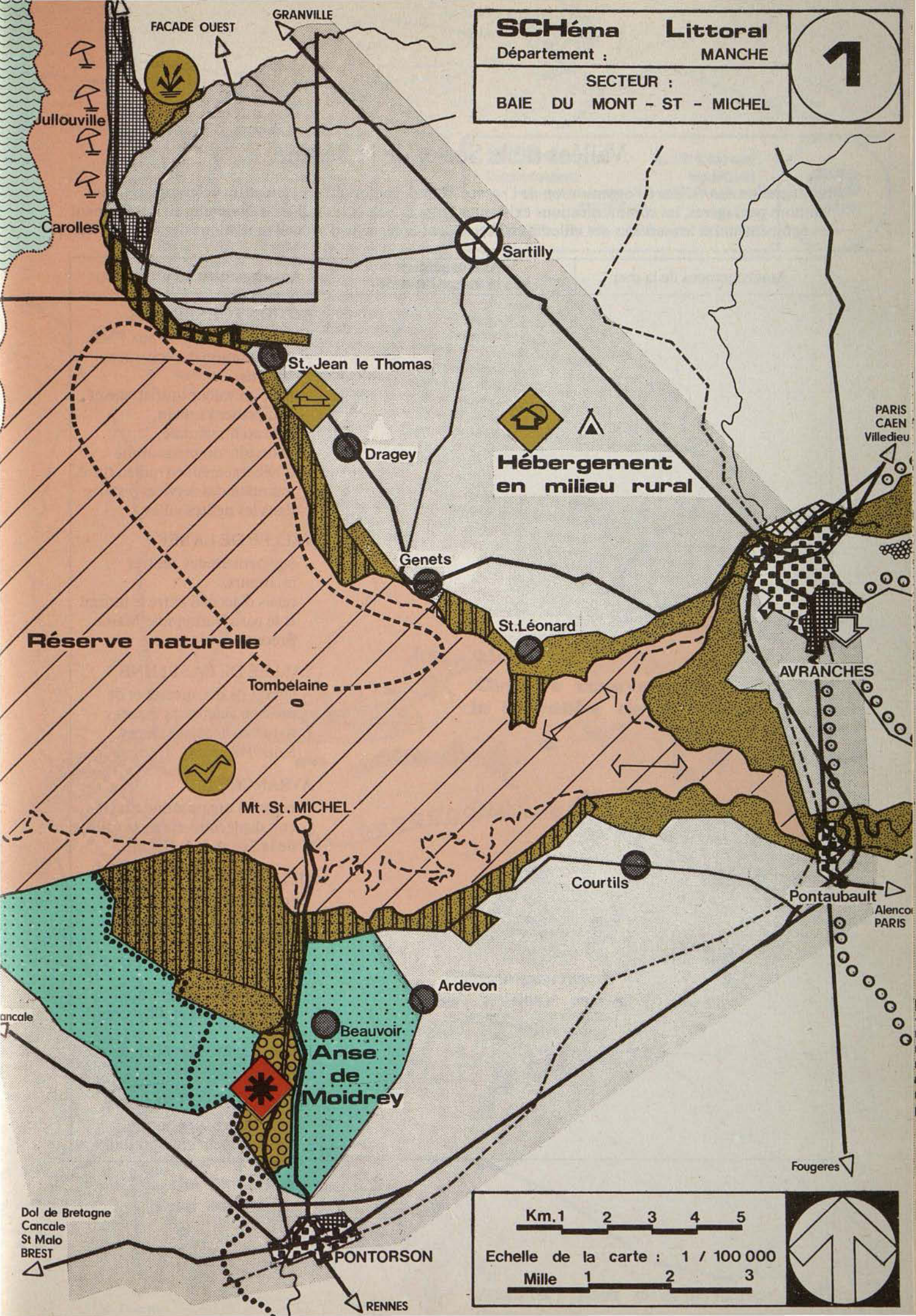
- 1 Baie du Mont Saint-Michel
- 2 Vallée de la Sée et Sélune
- 3 Granville - Chausey
- 4 Bréhal - Régnéville
- 5 Havres de Régnéville à Lessay
- 6 Barneville - Carteret - Portbail
- 7 Pointe de la Hague
- 8 Agglomération de Cherbourg
- 9 Cap Lévy - St-Vaast-la-Hougue
- 10 Baie de Crasville - Iles St-Marcouf
- 11 Marais du Cotentin
- 12 Baie des Veys
- 13 Omaha Beach - Port-en-Bessin
- 14 Arromanches - Bayeux
- 15 Côte de Nacre - Agglomération de Caen
- 16 Côte Fleurie - Pays d'Auge
- 17 Côte Fleurie - Estuaire

Baie du Mont-Saint-Michel

L'avenir de la Baie du MONT SAINT-MICHEL tiendra compte de la haute productivité biologique de la baie, du paysage maritime et terrestre.

Les actions d'aménagement doivent être échelonnées dans le temps, garantir la stabilité des milieux naturels et favoriser l'évolution des formes d'occupation touristique.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
BAIE DU MONT SAINT-MICHEL		
- lutte contre la pollution de la Baie et des rivières (Sée, Sélune, Couesnon) et repeuplement en salmonidés, - réserve naturelle et ornithologique, - maintien des échanges mer-rivières.	- classement des sites, sites littoraux, - acquisitions foncières.	- unité nouvelle d'accueil et aire de nature et de loisirs sur l'anse de Moidrey, - aménagement des transports et des déplacements sur le site du Mont.
	BEAUVOIR-COURTILS	PONTORSON
	- équipements d'accueil sur les hameaux de l'arrière côté.	- équipements urbains et structures d'accueil touristique, - hébergements en milieu rural associant les points d'accès et de découverte du Mont (Genets, Dragey) à Pontorson, Avranches.
	ZONE DU COUESNON	
	- maintien de la zone maraîchère.	
ST-JEAN-LE-THOMAS	ST-JEAN-LE-THOMAS	SARTILLY
- gestion des estrans, zones de pêche à pied, - essai de conchyliculture	- restructuration des bungalows.	- aménagement urbain, - infrastructures pour l'habitat et les activités.
	DRAGEY-GENETS	AVRANCHES
	- classement des sites côtiers, - acquisitions foncières, - fixation et protection des dunes, - développement du camping et des hébergements en milieu rural,	- amélioration des relations Avranches-Granville et Avranches-Villedieu, - contrat régional de petite ville, - centre de services au tourisme.



Réserve naturelle

**Hébergement
en milieu rural**

Mt. St. MICHEL

**Anse
de
Moidrey**

Echelle de la carte : 1 / 100 000

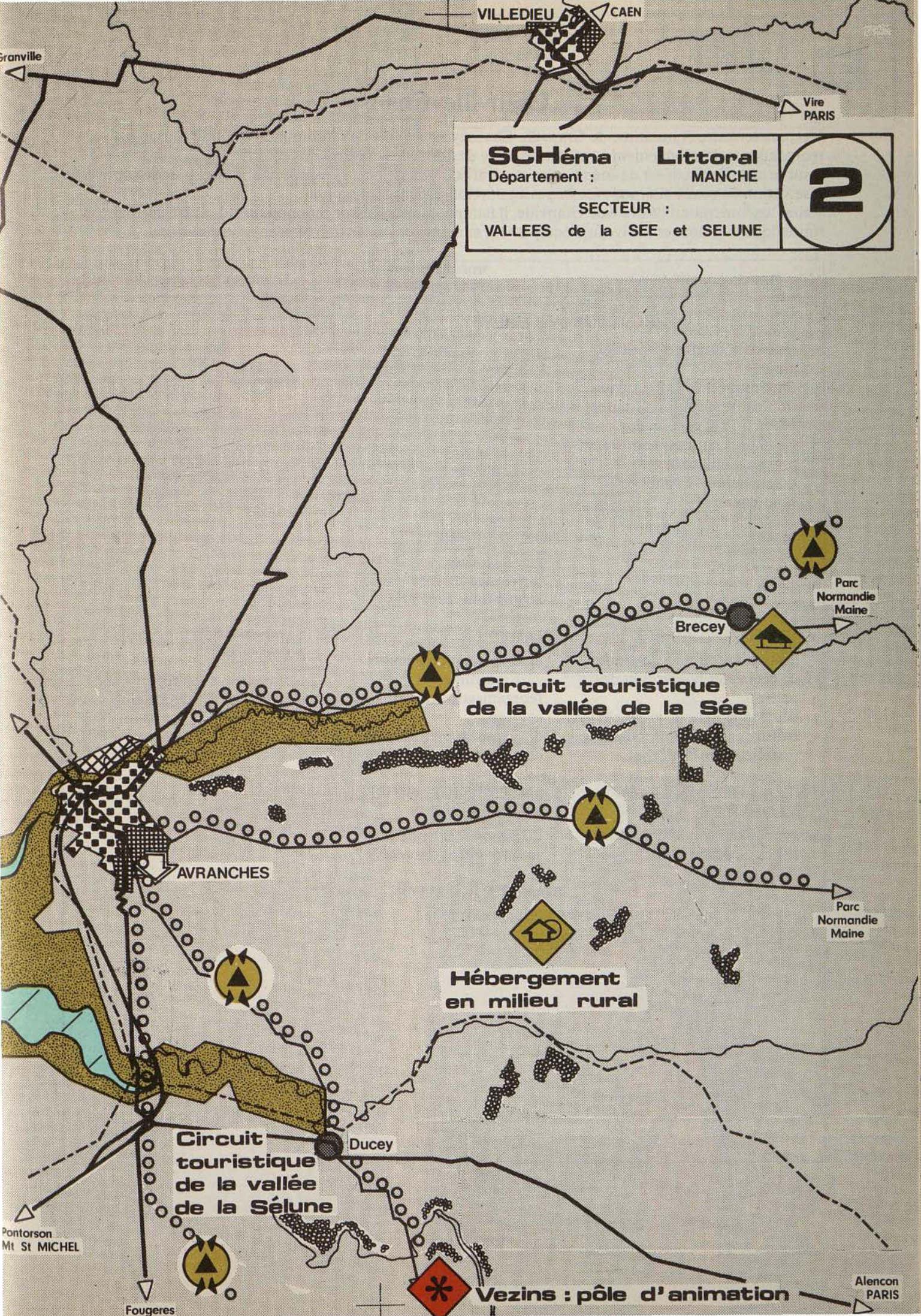
Km. 1 2 3 4 5

Mille 1 2 3

Vallées de la Sée et de la Sélune

L'intégration des vallées à l'organisation de l'espace littoral, confortant les solidarités économiques, les relations paysagères, les communications existantes entre la baie et les vallées, s'obtiendra en développant les équipements et les services des villes et en accroissant la capacité d'accueil touristique des deux vallées.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
		ACTIONS GENERALES – aide à l'artisanat et aux PME, – amélioration des logements anciens, – mise en valeur touristique et équipement urbain, – aide architecturale, – poursuite du programme d'hébergement en milieu rural, – maintien des services publics dans les petites villes. VALLEE DE LA SEE – équipement des centres intérieurs, – relais d'accueil entre le littoral et le parc Normandie-Maine : Brécey. VALLEE DE LA SELUNE – circuit de découverte et de mise en valeur des espaces naturels, accueil : Ducey, Saint-Hilaire. AVRANCHES – centre d'organisation du circuit de découverte de la vallée de la Sée et de la Sélune. VILLEDIEU – équipements urbains, – structures d'accueil pour l'artisanat. VEZINS – extension du programme d'équipements et d'hébergements, – pôle d'animation en milieu rural. RIVIERES SEE ET SELUNE – lutte contre la pollution, – repeuplement en salmonidés.

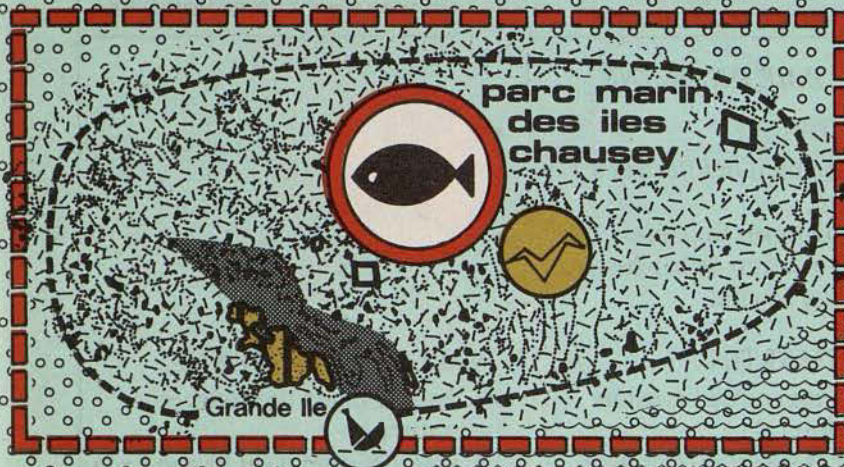


Granville-Chausey

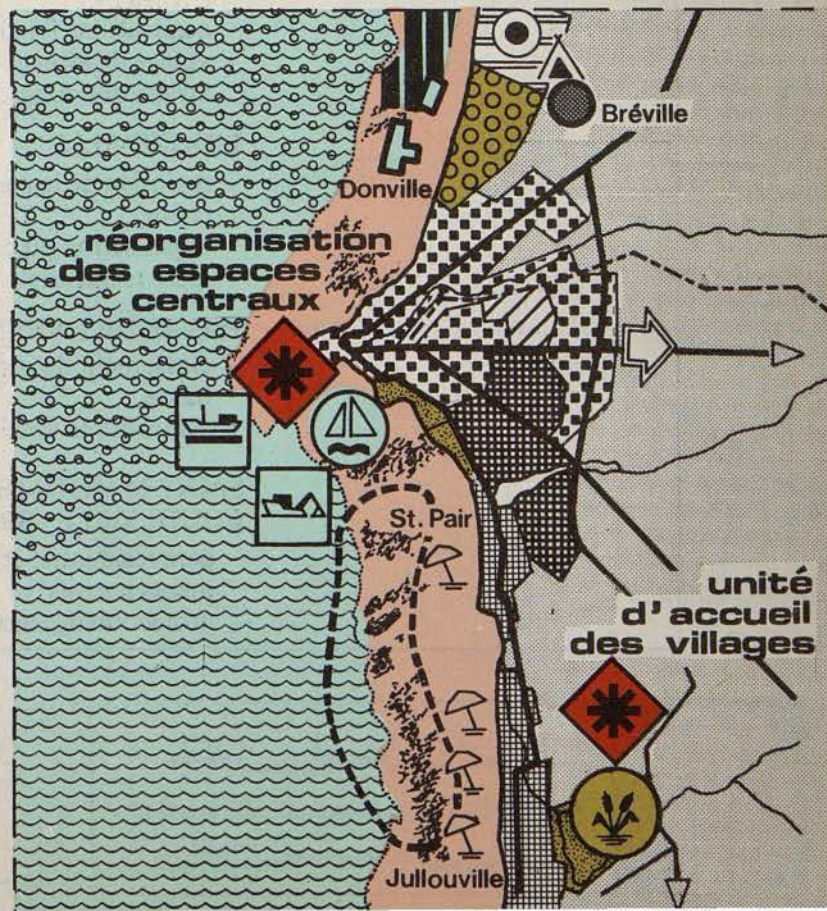
L'espace terrestre et maritime de Granville-Chausey est en voie de saturation. Il est indispensable d'y réorganiser le développement et mettre en place de nouvelles mesures de protection :

- sur la mer, l'objectif est de concilier les impératifs d'utilisation de l'espace nautique et touristique avec la réservation de zones marines nécessaires au développement économique.
- sur l'agglomération littorale de Granville, il faut poursuivre l'essor économique du centre portuaire et touristique, développer le niveau d'équipement et maîtriser l'extension résidentielle du littoral.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
PARC MARIN DE CHAUSEY		
- réserve naturelle et ornithologique, - organisation de la fréquentation nautique et touristique, - protection et gestion des gisements naturels (ormeaux, praires, homards), - organisation de zones de mouillage.		
DONVILLE-BREVILLE		
- aire de loisirs, - développement balnéaire, - acquisitions foncières.		
ACTIONS GENERALES	GRANVILLE	SAINT-PAIR-JULLOUVILLE-CAROLLES
- gestion rationnelle des zones de pêche des homards et des praires, - développement de la conchyliculture en eaux profondes (ostréiculture de pêche).	- aménagement portuaire, - gare maritime, - réorganisation des espaces centraux, - développement de nouvelles activités urbaines centrales.	- unité d'accueil répartie sur les villages d'arrière côte.
ESTRAN DE SAINT-PAIR-JULLOUVILLE	SAINT-PAIR-JULLOUVILLE-CAROLLES	
- gestion des estrans rocheux, zones de pêche à pied.	- extension résidentielle, - aménagement des plages.	
	MARE DE BOUILLON	
	- réserve naturelle.	



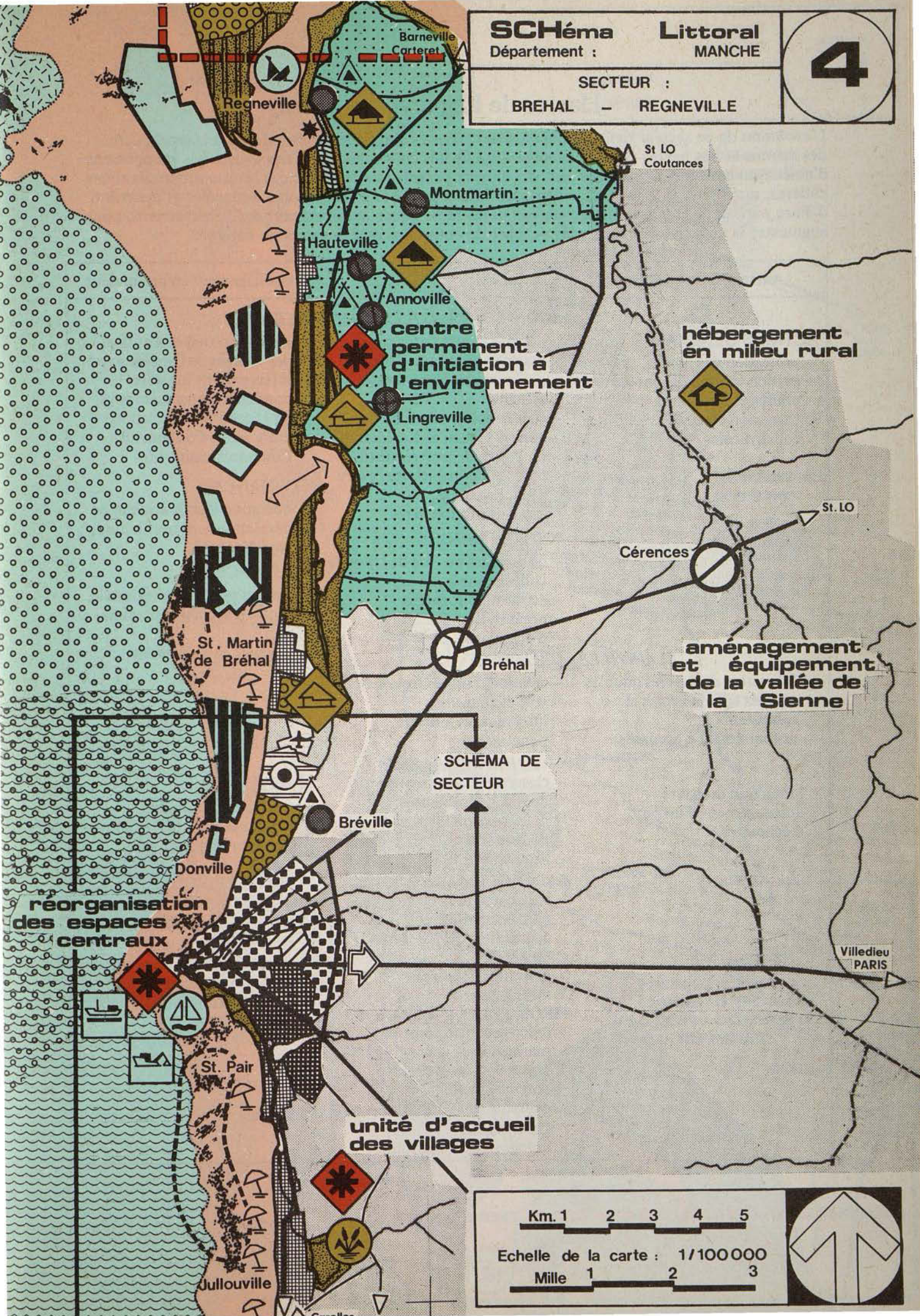
NB: Pour la commodité de la représentation
la distance entre Granville et Chausey
n'est pas respectée



Bréhal-Regnéville

Ce secteur devrait conserver son caractère touristique lié à la qualité des paysages, qualité que risque de lui faire perdre une urbanisation désordonnée. Deux objectifs président à l'aménagement : organiser la fréquentation touristique et conserver un aspect naturel à cette côte.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
BAIE DE SIENNE		
- protection du havre, zone d'échanges privilégiés terre-mer.	REGNEVILLE - classement des flèches du havre, - acquisitions foncières, - organisation de la plaisance, - village de gîtes.	
	MONTMARTIN - défense contre l'érosion marine, - parc résidentiel, camping.	VALLEE DE LA SIENNE - équipements de loisirs et nature, - assainissement du bassin de la Siennne, - lutte contre la pollution.
	HAUTEVILLE - défense contre l'érosion marine : brise-lames et épis plongeants.	
	HAVRE DE LA VANLEE - ANNOVILLE	
- protection du havre, zone d'échanges privilégiés terre-mer.	ANNOVILLE - maintien et gestion des dunes classées (création d'un C.P.I.E.), - acquisitions foncières, - village de gîtes et campings en arrière des dunes.	CERENCES - centre de services et d'équipement de la vallée de la Siennne.
	LINGREVILLE - maintien de la zone maraîchère, - organisation du caravanning (parc résidentiel).	BREHAL - aménagement urbain, - hébergements touristiques.
	HAVRE DE LA VANLEE - classement des flèches du havre, - acquisitions foncières.	
	SAINT-MARTIN-DE-BREHAL COUDEVILLE - BREVILLE - parc résidentiel et hébergements locatifs, - protection des dunes.	



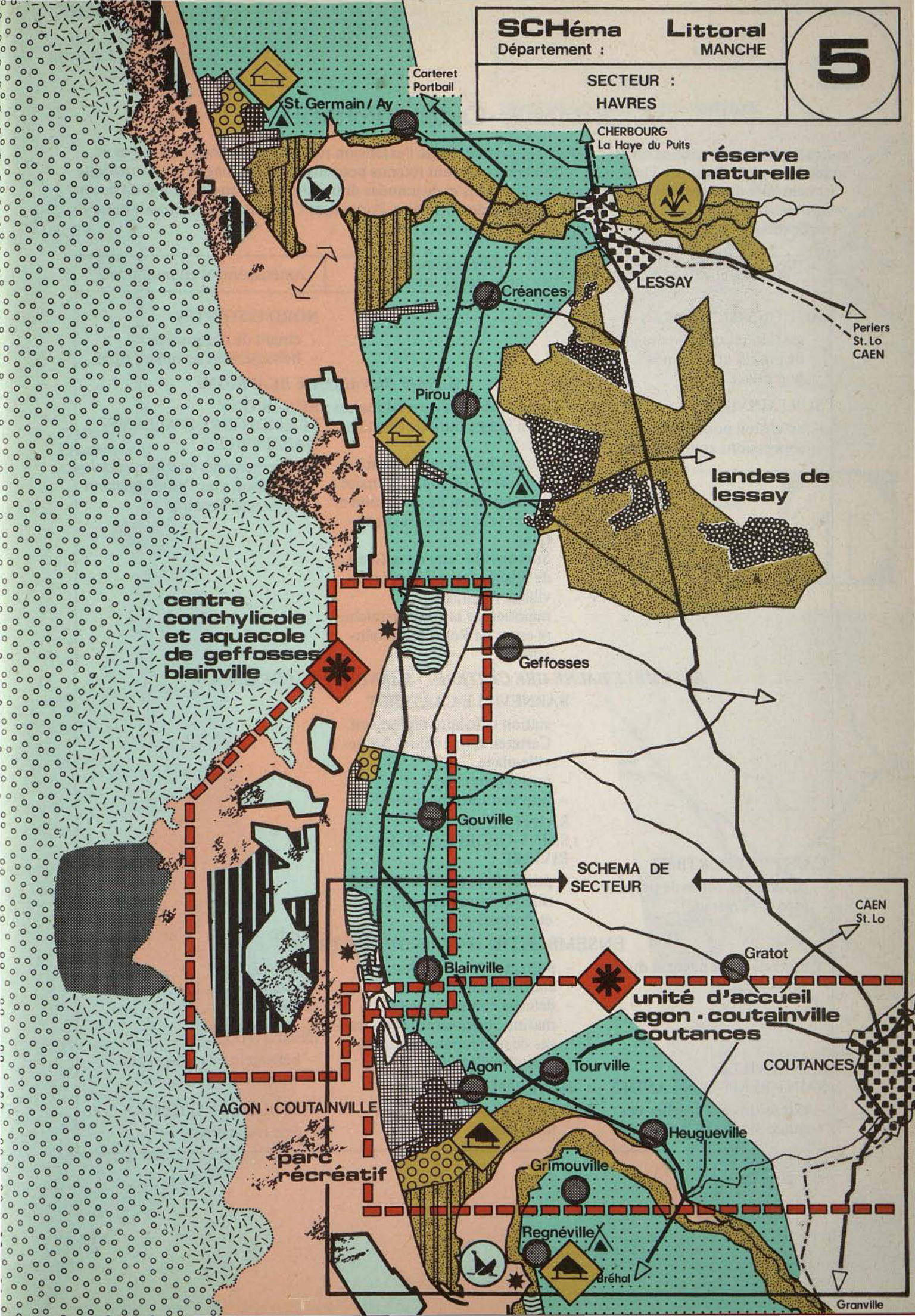
Havres de Regnéville à Lessay

L'évolution de ce secteur tient au maintien des cultures maraîchères littorales et à la protection des estrans et des havres pour développer les activités conchyliques et aquacoles. Les propositions d'aménagement dépendront d'une part, des moyens garantissant le contrôle et la réservation des zones côtières, maritimes et terrestres, indispensables aux activités conchyliques, aquacoles et agricoles, d'autre part, de la localisation des implantations touristiques et notamment des hébergements, pour augmenter la capacité d'accueil sans occuper de nouveaux sites dunaires ou naturels.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
	AGON-COUTAINVILLE - COUTANCES	
ACTIONS GENERALES		
- protection des havres, - gestion rationnelle des fonds à praires et à homards, - extension concertée des zones conchyliques,	- défense contre l'érosion marine : brise-lames et épis, - équipements balnéaires et sportifs, - réorganisation de la station, - zone d'accueil et d'animation du Passous : parc récréatif, parc résidentiel et village de gîtes, campings, - acquisitions foncières.	- unité d'accueil et d'animation des villages de l'arrière pays, - interventions foncières ponctuelles en arrière pays, - amélioration des relations entre Agon-Coutainville, Coutances, Saint-Lô.
	POINTE D'AGON	COUTANÇAIS
	- classement au titre des sites de la flèche sableuse, - acquisition foncière, - organisation d'un port d'échouage,	- opération d'animation et de développement touristique ; pays d'accueil.
	BLAINVILLE - GEFFOSSES	COUTANCES
- réservation des havres pour les activités conchyliques et aquacoles, - cantonnement à homards,	- création d'un centre conchylique et aquacole - intervention foncière ponctuelle.	- contrat petite ville régionale, - centre d'accueil et d'animation, - équipements de loisirs.
	HAVRE DE LESSAY	LESSAY
- protection du havre, - aménagement d'un port d'échouage,	- classement au titre des sites des flèches sableuses, - défense contre l'érosion marine : épis, - acquisitions foncières.	- équipements urbains, - structures d'accueil et animation touristique du pays.
	SAINT-GERMAIN-SUR-AY	FORET DE PIROU
	- aide de nature et de loisirs, - parc résidentiel, - acquisitions foncières.	LANDES DE LESSAY
	CREANCES	- protection et gestion des espaces boisés et des landes, - circuits de découverte et d'observation de la nature, - réserve naturelle.
	PIROU-PRINTANIA-PLAGE	
	- défense contre l'érosion marine : épis, - protection des dunes, - parc résidentiel, - camping.	
	GOUVILLE	
	- aménagement balnéaire.	

SECTEUR :

HAVRES



**centre
conchylicole
et aquacole
de geffosses
blainville**

AGON · COUTAINVILLE

**parc
récréatif**

SCHEMA DE
SECTEUR

**unité d'accueil
agon · coutainville
coutances**

COUTANCES

Granville

Barneville-Carteret-Portbail

Les propositions pour ce secteur sont liées à la maîtrise de l'extension résidentielle le long des plages et sur les espaces naturels. Deux types d'interventions sont retenus pour inscrire l'aménagement touristique et balnéaire dans ces espaces naturels exceptionnels et de grandes dimensions : la constitution d'un point fort balnéaire à partir de l'extension des stations de Carteret et Portbail, et l'organisation du massif dunaire de Beaubigny sous la forme d'un parc de découverte de la nature.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
ACTIONS GENERALES – gestion rationnelle des bancs de praires et des fonds à homards.		NORD COTENTIN – circuit de découverte, – hébergement en milieu rural.
SURTAINVILLE – extension ponctuelle des concessions conchyliques.	MASSIF DUNAIRE DE BEAUBIGNY – acquisition des zones dunaires de la frange littorale (Surtainville), – acquisition du massif dunaire, – découverte du milieu dunaire : aménagement de protection et organisation de la fréquentation, – Surtainville : aire de nature et de loisirs, parc résidentiel et village de gîtes, – maintien de la zone maraîchère entre Le Rozel et Surtainville.	BEAUBIGNY LES MOITIERS-D'ALLONE-HATAINVILLE – hébergements en milieu rural en liaison avec l'aménagement du massif dunaire.
	ENSEMBLE BALNEAIRE CARTERET - BARNEVILLE - PORTBAIL BARNEVILLE-CARTERET – station balnéaire regroupant Carteret, Barneville et Barneville-plage, – port d'échouage, – interventions foncières. SAINT-JEAN ET SAINT-GEORGES-DE-LA-RIVIERE – protection et acquisition des mielles entre Barneville-plage et Portbail-plage.	
CARTERET-PORTBAIL – gestion des zones de pêche à pied sur l'estran.		
	ENSEMBLE DU HAVRE DE PORTBAIL – protection du havre et du site aquacole.	– parc récréatif, – extension des hébergements locatifs.
DENNEVILLE SAINT-REMY-DES-LANDES – extensions ponctuelles des concessions conchyliques.	HAVRE DE SURVILLE – protection et acquisitions foncières.	DENNEVILLE – hébergements intégrés au village en arrière côte.
		SURVILLE-GLATIGNY – parc résidentiel.

Anse de
SCIOTOT

Les Pieux

SCHéma

Département :

Littoral

MANCHE

6

SECTEUR :

BARNEVILLE · CARTERET · PORTBAIL

Le Rozel

**circuit touristique
du nord cotentin**

Bricquebec

Surtainville

**massif
dunaire
de beaubigny**

**hébergement
en milieu rural**

Beaubigny

Hatainville

Les Moitiers
d'Allonne

Km. 1 2 3 4 5

Echelle de la carte : 1 / 100 000

Mille 1 2 3

SCHEMA DE
SECTEUR

**centre balnéaire
carteret · barneville
portbail**

Barneville

St. Jean
de la Rivière

St. Georges
de la Rivière

Portbail

Denneville

La Haye du Puits
Carentan

Lessay
Agon Coutainville

Anse de
SCIOTOT

Les Pieux

Le Rozel

Surtain

Hatainville

Carteret

centr
cartere

massif
dunaire
de beaubigny

SCHéma

Littoral
MANCHE

6

ORTBAIL

touristique
rd cotentin

Briquebec

5
00 000
3



bail

Denneville

La Haye du Puits
Carentan

Lessay
Agon Coutainville

OCCUPATION DE L'ESPACE

Marais

Espaces boisés

Echanges privilégiés : terre-mer

Centre urbain ou ville portuaire

Station, zone construite du rivage

Village de l'arrière-côte

Centre intérieur d'appui économique

Zone d'activité, terre-plein industriel

Zone militaire

Site d'implantation des centrales

Autoroute et route à chaussées séparées

Voirie importante : 1er niveau

Voirie importante : 2e niveau

Voirie importante projetée Long terme

Réseau SNCF existant

Réseau SNCF projeté

Aérodrome

Extension urbaine et résidentielle

Extension à long terme

Extension industrielle et portuaire

Interventions prioritaires (Schéma de secteur)

Camping

Secteur d'équipement balnéaire

Route touristique balisée

PROTECTION DES MILIEUX NATURELS ET DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Richesses naturelles

Secteurs classés au titre des sites

Classement au titre des sites à prévoir

Classement en réserve naturelle

Classement en réserve ornithologique

Aires de loisirs et de nature

Parc habité (gîtes légers)

Village de vacances ou de gîtes

Hébergement en milieu rural

Circuit touristique terrestre

GESTION DES ESPACES MARITIMES ET PORTUAIRES

Concession conchylicole

Cantonement

Gestion rationnelle des prairies

Gestion rationnelle des homards

Gestion rationnelle des coquilles St Jacques

Gestion des sites de pêche à pied

Extension de concession conchylicole

Developpement de la conchyliculture en eau profonde

Site aquacole terrestre

Site aquacole en eau profonde

Port de commerce et industriel

Port de pêche

Port de plaisance

Port léger et base de dériveurs

Circuit touristique maritime

PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT ET D'INTERVENTION

Action ou opération structurante

Secteurs d'intervention et d'influence des actions et opérations

Pôle d'animation intérieur

Parc marin

ESPACES ET ACTIVITES SPECIFIQUES

Estran

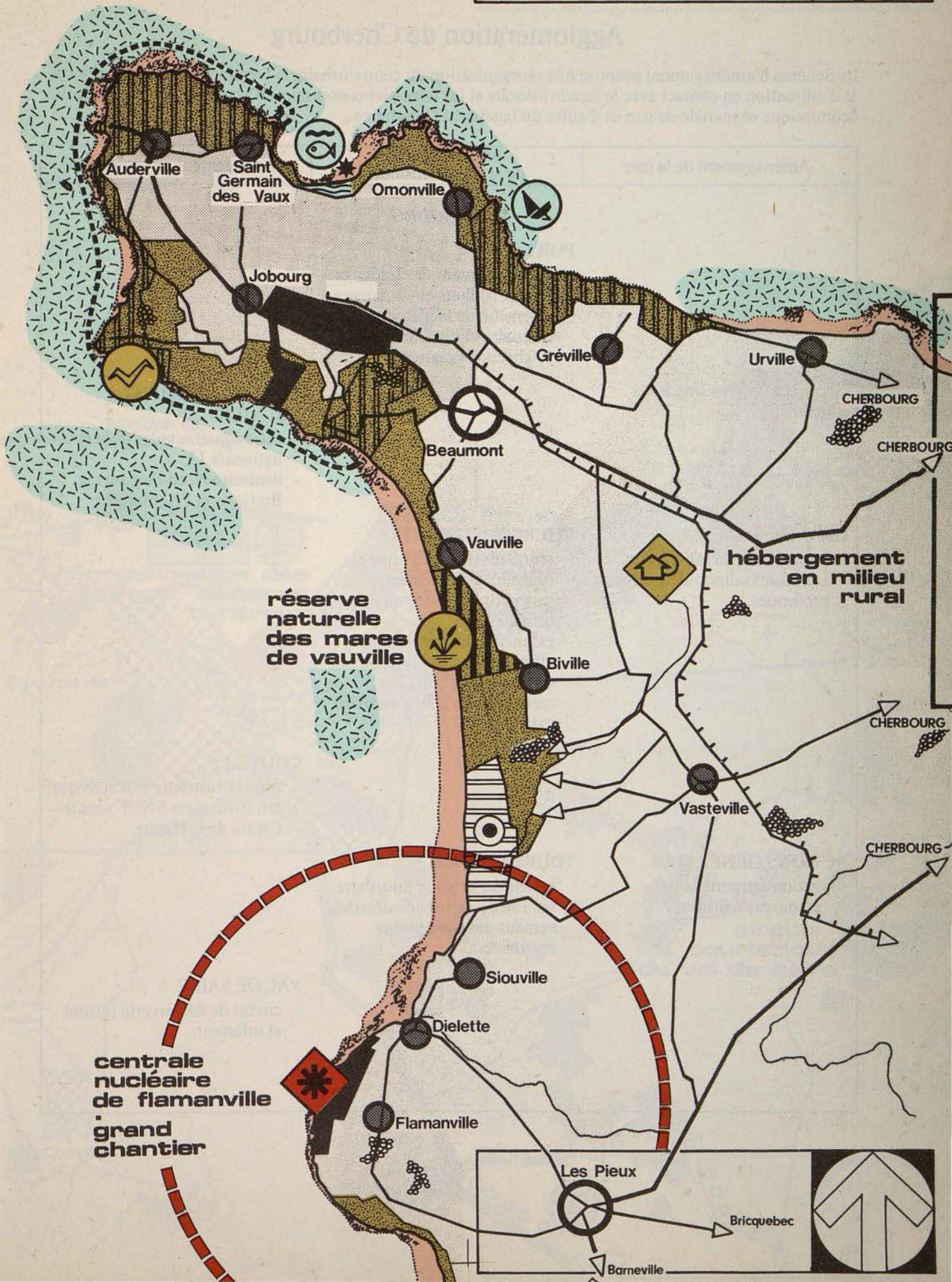
Cultures légumières

Pointe de la Hague

L'avenir des sites de la Hague dépend en grande partie de la centrale nucléaire de Flamanville et de ses répercussions sur la gestion des zones maritimes et des sites littoraux.

L'aménagement littoral repose sur une série d'interventions qui garantiront la stabilité des sites côtiers et favoriseront le développement touristique des petites stations actuelles.

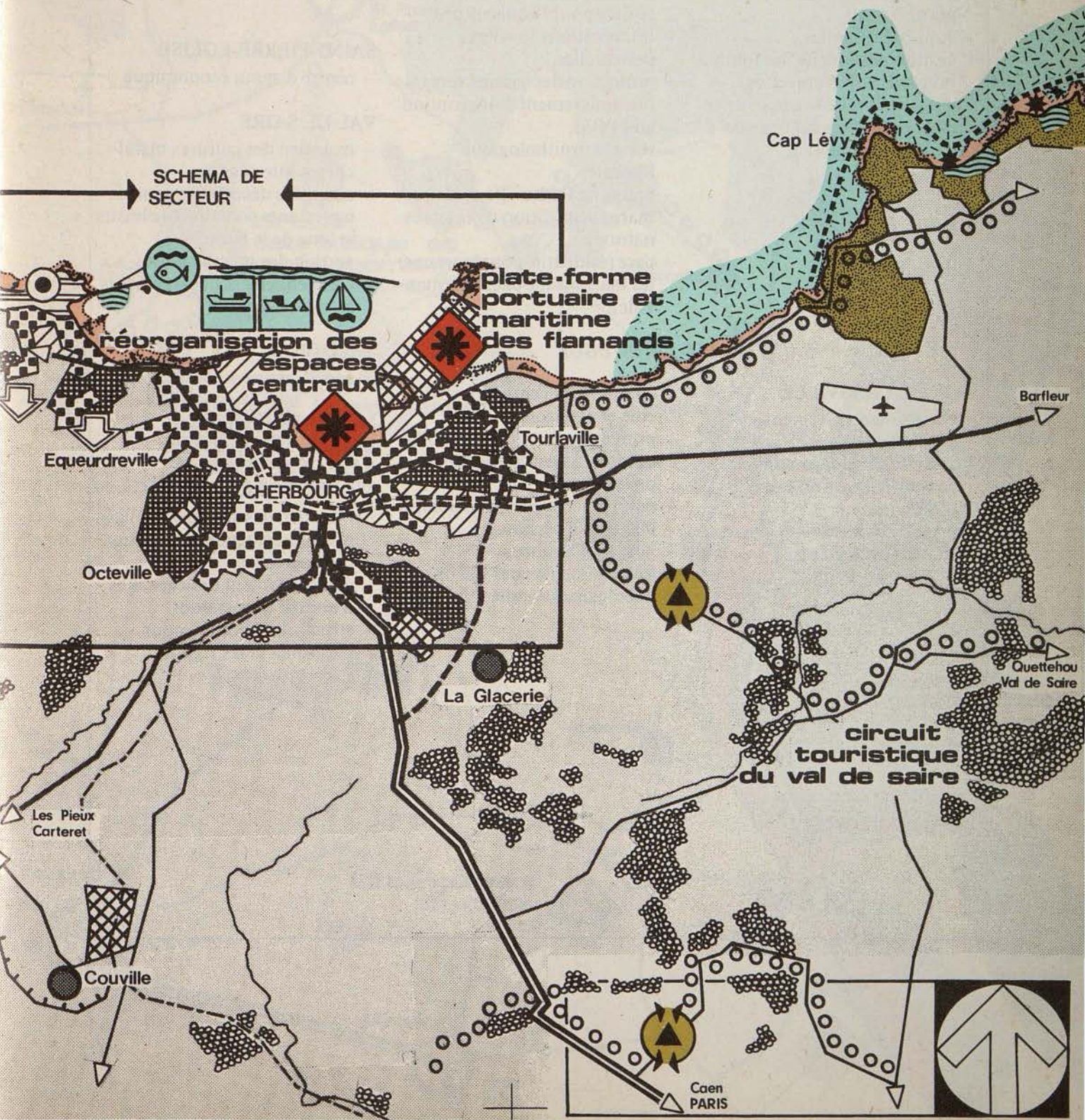
Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
<i>MILIEUX NATURELS</i>		
ACTIONS GENERALES	VALLEE D'HERQUEVILLE, JOBourg-PORT RACINE, BAIE DE QUERVIERE HAGUE	
- gestion des estrans et de la pêche à pied, - gestion rationnelle des fonds à homards.	- classement au titre des sites des falaises et des espaces littoraux.	
	NEZ DE JOBourg	
	- extension de la réserve ornithologique.	
	MASSIF DUNAIRE DE BIVILLE-VAUVILLE	
	- circuit d'observation et de découverte de la nature, - centre d'initiation à la nature de la réserve existante, - protection des dunes : organisation de la fréquentation, - interventions foncières ponctuelles.	
	<i>AMENAGEMENTS TOURISTIQUES</i>	
	OMONVILLE	
	- port d'échouage, - hébergement chez l'habitant.	
	ANSE DE SCIoTOT	
	- aménagement balnéaire des sites de l'anse, - équipements de loisirs et rénovation des capacités touristiques des stations.	
		NORD COTENTIN
		- hébergements en milieu rural.
	<i>CENTRALE NUCLEAIRE DE FLAMANVILLE</i>	
	FLAMANVILLE	
	- centrale nucléaire.	
	SIOUVILLE-DIELETTE	LES PIEUX
	- hébergements liés aux programmes d'équipement de la centrale nucléaire.	- résidences et services, - programme d'accompagnement de la centrale.



Agglomération de Cherbourg

Le Schéma d'aménagement propose une réorganisation du centre urbain, la création de zones de services et d'animation en contact avec la façade littorale et les terre-pleins portuaires, l'élargissement de l'emprise économique et spatiale de part et d'autre du bassin du Commerce.

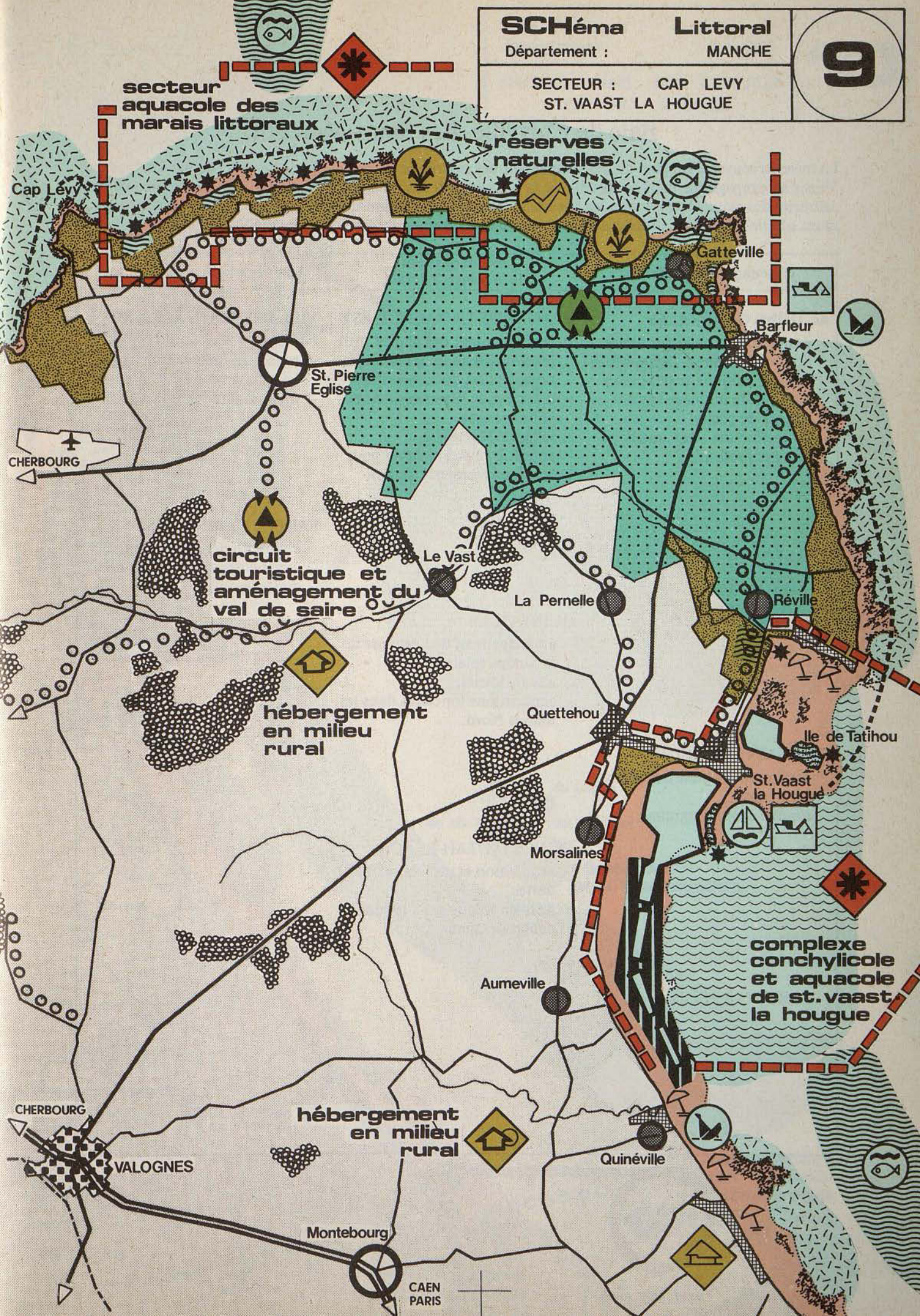
Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
CHERBOURG		
	PORT - développement des trafics car-ferries, rouliers et containers, - extension de la plate-forme portuaire et maritime : 200 hectares gagnés sur la mer.	DESENCLAVEMENT ROUTIER - mise à quatre voies de la route nationale 13, - itinéraire Nord-Sud vers la Bretagne et l'Aquitaine.
GRANDE RADE - poursuite de la production aquacole (salmonidés) en eaux profondes.	CHERBOURG CENTRE - réorganisation des espaces centraux et portuaires, - restructuration des quartiers urbains Est, - extension du port de plaisance, - rénovation et développement de la capacité hôtelière, - création d'un centre tertiaire maritime.	
ACTIONS GENERALES - gestion rationnelle des ressources marines.	TOURLAVILLE - extension urbaine prioritaire, - voie de desserte et de désenclavement des terre-pleins portuaires.	COUVILLE - zone industrielle et d'activités, - infrastructures SNCF vers le Centre de la Hague.
		VAL DE SAIRE - circuit de découverte littoral et intérieur.



Cap Lévy-Saint-Vaast-la-Hougue

La mise en valeur de cette façade implique le contrôle de l'occupation des zones terrestres pour maintenir la qualité des milieux naturels et les échanges privilégiés terre-mer. Les propositions consistent à préserver les sites de développement des activités conchyliques et aquacoles et les zones littorales de cultures maraîchères.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
<i>LITTORAL CAP LEVY - BARFLEUR</i>		
- gestion des estrans et de la pêche à pied, - culture des algues, - gestion rationnelle des fonds à homards et des crevettes, - protection du site aquacole en eaux profondes, au large de l'anse de Gattemare,	- réservation des sites et marais côtiers pour l'aquaculture, - interventions foncières ponctuelles, - protection des bassins versants (assainissement et inscription aux POS), - réserve ornithologique littorale, - mares de Réthoville et Gattemare : acquisition de réserves naturelles, - parc résidentiel pour regrouper les maisons mobiles (Fermanville).	SAINT-PIERRE-EGLISE - centre d'appui économique. VAL DE SAIRE - maintien des cultures maraîchères littorales, - circuit de découverte et aménagements ponctuels de loisirs le long de la Saire, - gestion des massifs boisés, - équipements et hébergements en milieu rural.
<i>SAINT-VAAST-LA-HOUGUE</i>		
BAIE DE CRASVILLE - extension du gisement conchylicole, - zone de développement de la conchyliculture en eaux profondes, - protection de la zone aquacole en eaux profondes,	- complexe et centre conchylicole et aquacole, - protection des sites aquacoles des forts et de l'embouchure de la Saire, - équipements complémentaires du port de pêche, - port de plaisance, - hébergements chez l'habitant, hébergements collectifs.	VALOGNES - contrat de pays. MONTEBOURG SAINT-MERE-EGLISE SAINT-SAUVEUR-LE-VICOMTE - BRICQUEBEC - maintien des services publics et renforcement des activités commerciales, - développement des capacités d'accueil touristiques, - structures d'accueil pour l'artisanat et les P.M.E.

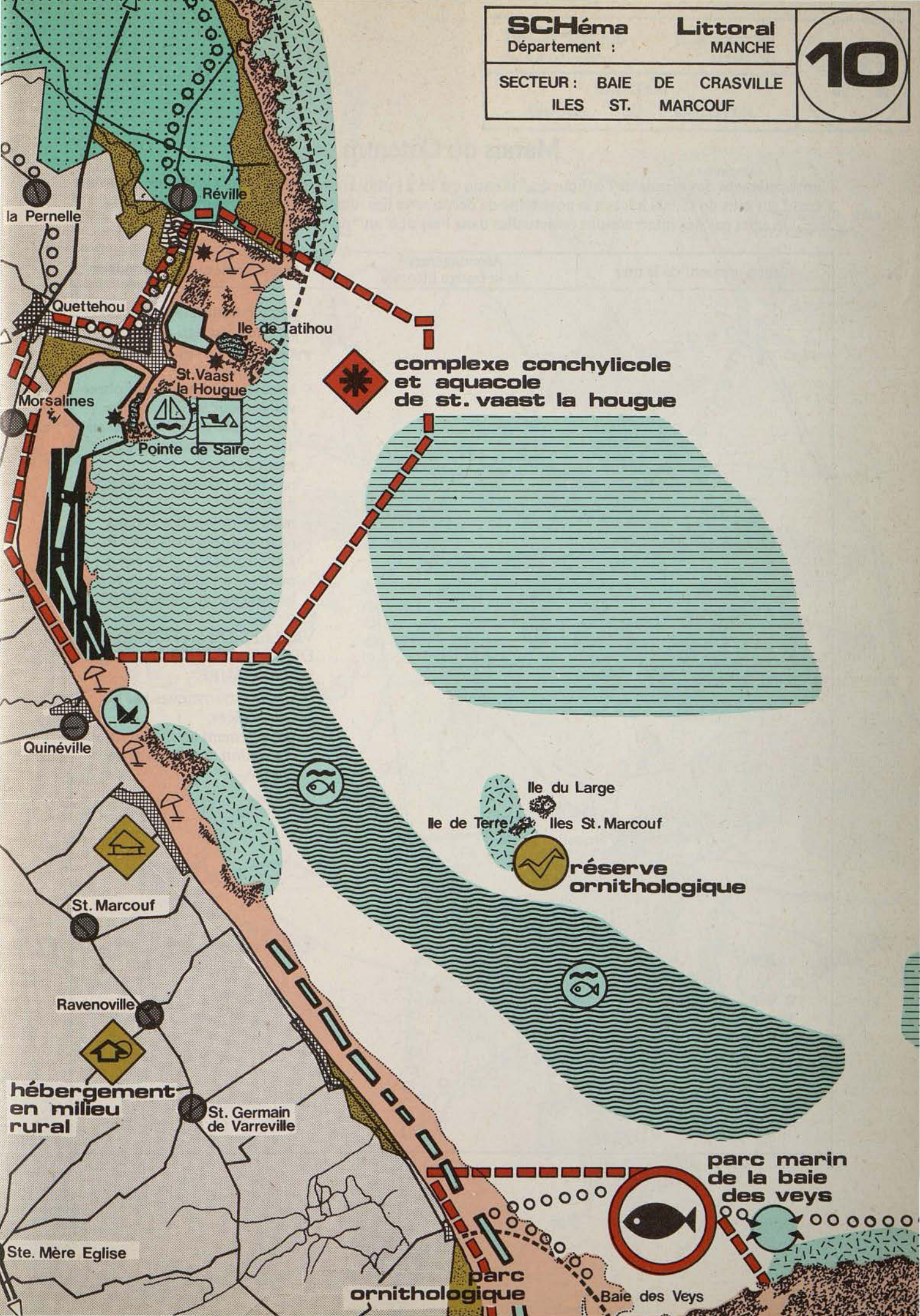


Baie de Crasville-Iles Saint-Marcouf

La mise en œuvre d'un plan de développement des ressources marines de la Baie de Crasville à la baie des Veys s'accompagnera, dans ce secteur, de la préservation des milieux naturels, condition indispensable à la salubrité des eaux. On réservera les possibilités de développement touristique littoral pour un aménagement ultérieur et l'on s'attachera à l'acquisition et à la mise en valeur des sites du débarquement.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
ACTIONS GENERALES - gestion rationnelle des bancs de coquilles Saint-Jacques, - gestion rationnelle des bancs naturels de moules (mytiliculture de pêche), - protection des sites aquacoles en eaux profondes.	PLAGES DE LA FAÇADE EST - aménagement des plages : utilisation strictement balnéaire, - organisation du caravanning et du camping (parcs résidentiels et campings), - villages de gîtes, - sites littoraux à réserver pour les aménagements touristiques.	VILLAGES DE L'ARRIERE COTE - report des hébergements sur les villages d'arrière côte, - mise en œuvre du P.A.R.
		SAINTE-MERE-EGLISE - circuit du débarquement, - maison des arts et traditions du Cotentin.
	QUINEVILLE - aménagement de l'estuaire de la Sinope (plaisance), - aire de loisirs, - acquisitions foncières dans les marais Nord.	
ILES SAINT-MARCOUF - gestion rationnelle des fonds à homards, - réserve ornithologique.	DUNES D'UTAH-BEACH - acquisition et protection des dunes, - mise en valeur des sites du débarquement.	
	BAIE DES VEYS - PARC MARIN (cf secteur 12)	

SECTEUR : BAIE DE CRASVILLE
ILES ST. MARCOUF



**complexe conchylicole
et aquacole
de st. vaast la hougue**

**réserve
ornithologique**

**parc marin
de la baie
des veys**

**parc
ornithologique**

Baie des Vey

la Pernelle

Rêville

Quettehou

Ile de Tatihou

St. Vaast
la Hougue

Pointe de Saire

Morsalines

Quinéville

St. Marcouf

Ravenoville

St. Germain
de Varreville

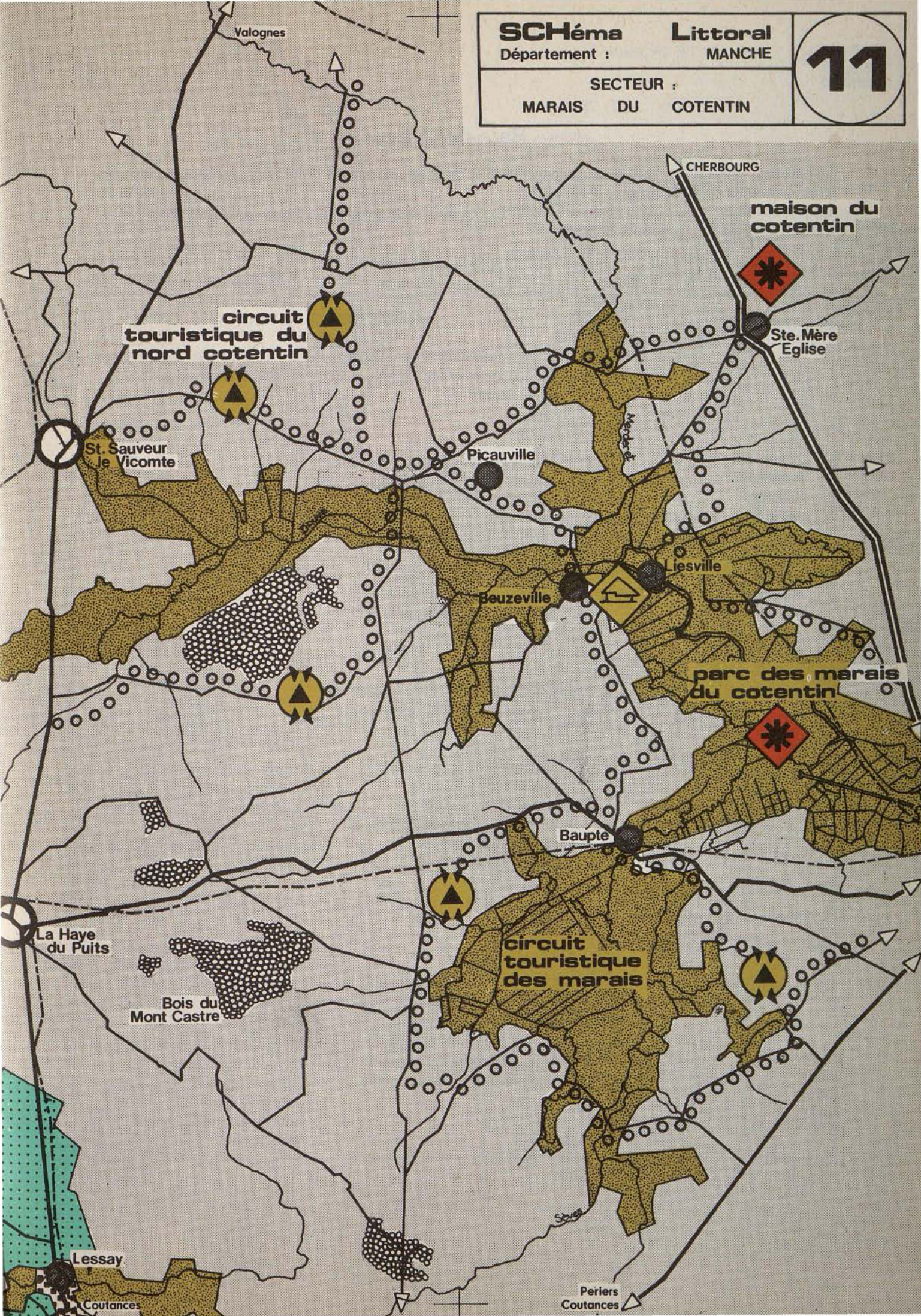
**hébergement
en milieu
rural**

Ste. Mère Eglise

Marais du Cotentin

L'aménagement des marais de l'isthme du Cotentin est lié à l'utilisation agricole d'une zone naturelle qui s'étend sur plus de 15.000 ha, et à la possibilité de découverte des marais et des rivières du bassin de la Vire. On agira par des interventions ponctuelles dans l'esprit d'un "parc naturel".

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
		- gestion naturelle et économique des marais, - réserve naturelle (marais de Marchésieux), - aires de découverte et d'observation pour la pénétration touristique ne nuisant pas aux activités économiques agricoles existantes, - parcours nautiques pour la promenade, - mise en œuvre des actions programmées dans le PAR, - Liesville-Beuzeville : équipements touristiques ponctuels, hébergements collectifs, gîtes. VALLEES DE LA DOUVE, DE LA TAUTE, DE LA VIRE ET DE L'AURE - circuits touristiques sur les trois vallées, - hébergement en milieu rural, - réalisation des objectifs de qualité.



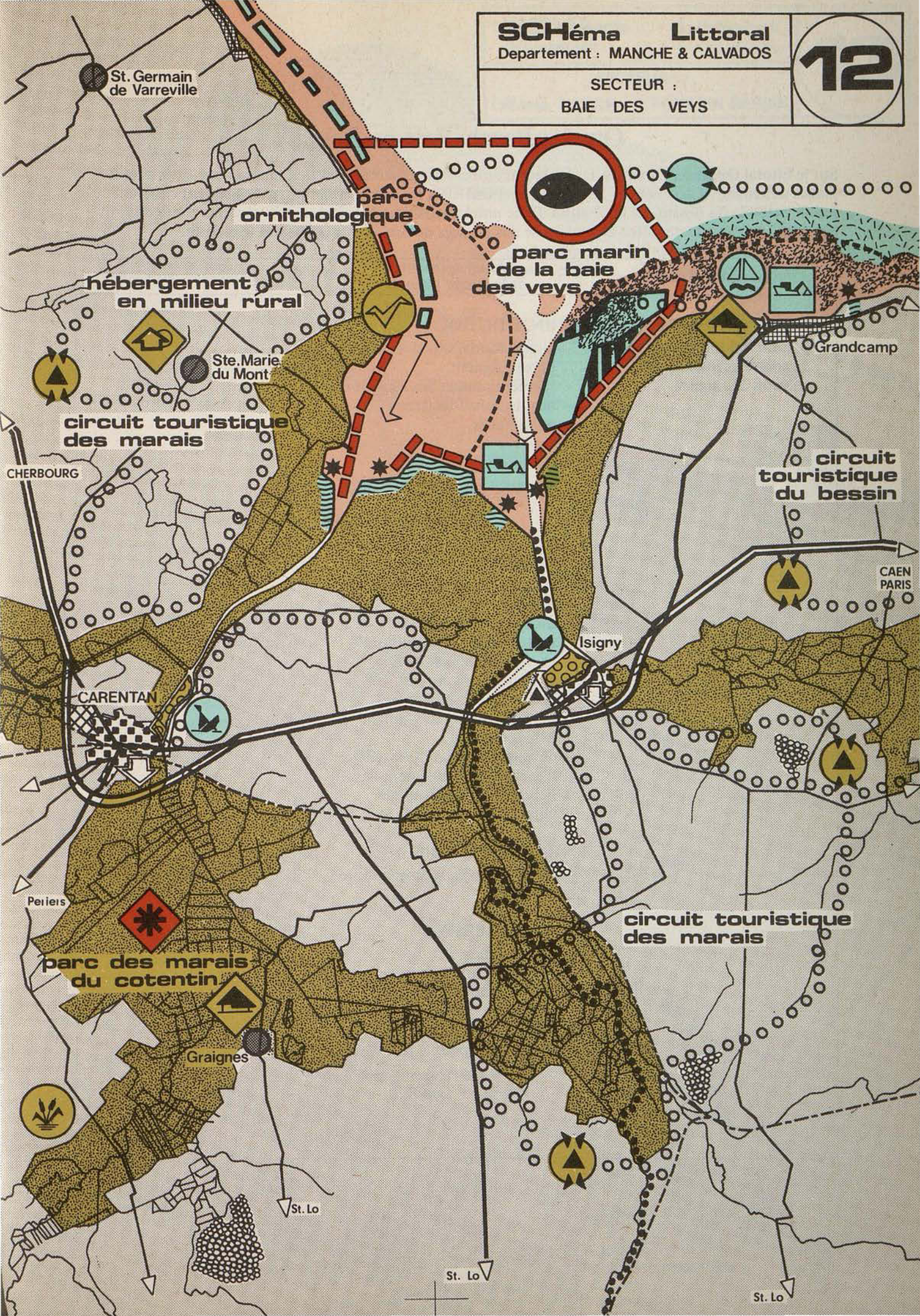
Baie des Veys

La baie des Veys est une unité naturelle terrestre et maritime de grande dimension, en communication avec les marais du Cotentin.

La protection de la baie et de l'estuaire répond à des impératifs de gestion des milieux naturels et de gestion des ressources du milieu marin.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
<i>SAINTE-MARIE-DU-MONT</i>		
	- sites du débarquement (mise en valeur et organisation de la fréquentation),	- développement des hébergements touristiques.
<i>BAIE DES VEYS</i>		
- parc marin, - maintien des zones de vasières, - gestion des zones de pêche à pied et des gisements naturels (coques), - extension et utilisation rationnelle des concessions conchylicoles,	- parc ornithologique et réserve naturelle de Beauguillot, - protection et réservation des sites aquacoles, - poursuite de la lutte contre la pollution, - défense contre l'érosion marine : restauration du système de digues ; épis	
<i>ISIGNY - CARENTAN</i>		
	- complémentarité des fonctions des deux centres,	
	- aménagements pour la plaisance, - aires de loisirs, - développement des hébergements touristiques.	<i>ISIGNY</i> - programme régional de développement, - politique de maintien des services publics, - traitement des productions de la mer.
		<i>CARENTAN</i> - contrat de pays, - centre d'organisation et de gestion du parc des marais, - zone artisanale.
	<i>GRANDCAMP</i> - zones d'accueil touristique, - villages de gîtes et campings, - protection du site aquacole.	<i>GRAIGNES</i> - pôle d'animation de l'aménagement des marais, - village de gîtes, - aire de loisirs, - interventions foncières ponctuelles.

SECTEUR :
BAIE DES VEYS

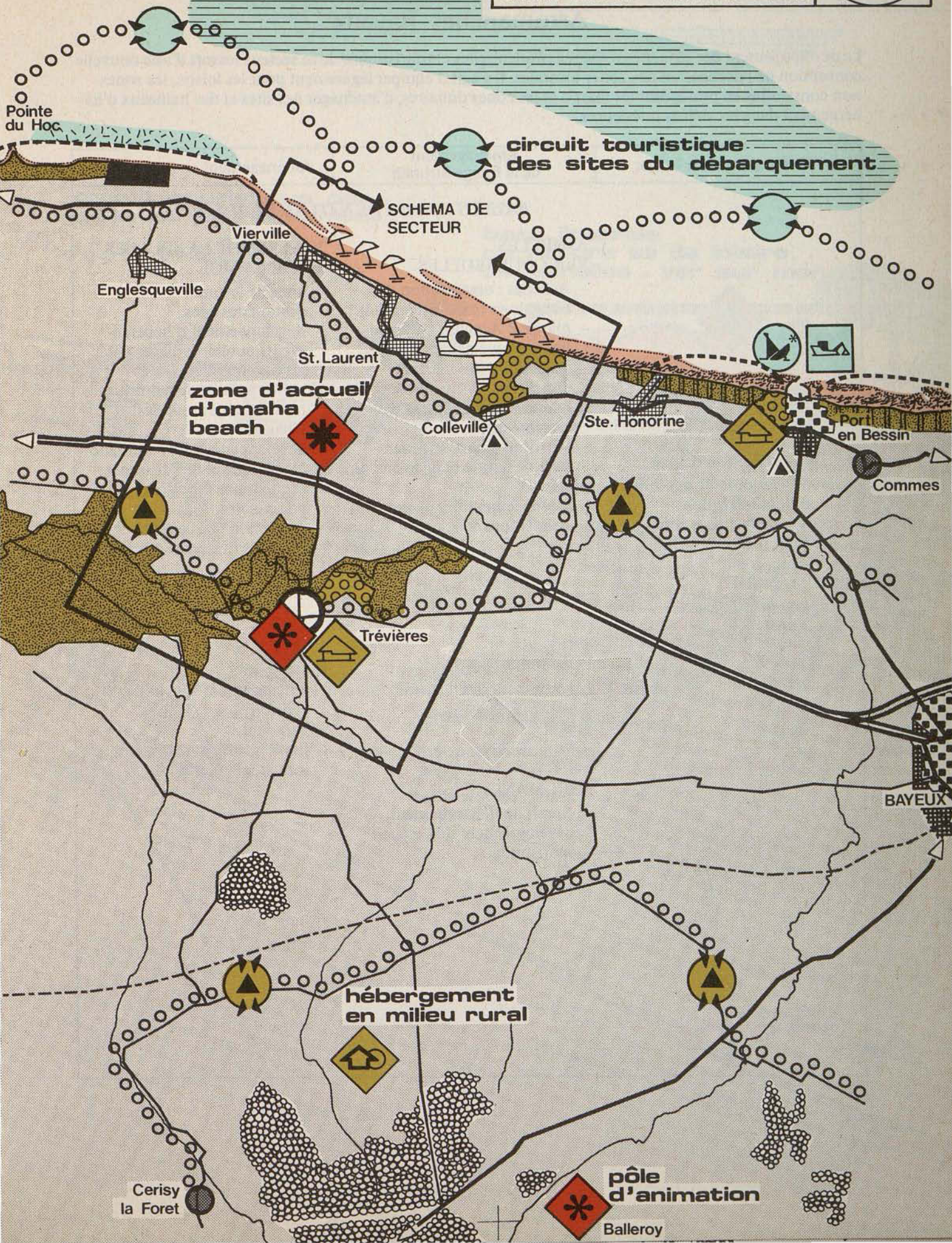


Omaha-Beach-Port-en-Bessin

Sur le littoral Ouest du Calvados, les falaises réduisent les capacités d'accueil touristiques à des sites de plages difficilement accessibles. Seule la zone d'OMAHA BEACH permet un aménagement cohérent de la façade littorale du Bessin. La réalisation d'une unité touristique balnéaire s'intégrant à la configuration des sites, implique le maintien et la maîtrise des espaces naturels entre la plage et le plateau.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
ACTIONS GENERALES – gestion rationnelle des bancs de coquilles St-Jacques, – cultures des algues.	POINTE DU HOC – circuit touristique des sites du débarquement, – réaménagement des espaces et acquisitions foncières ponctuelles. ENGLESQUEVILLE – site nucléaire à l'étude.	
ZONE D'ACCUEIL D'OMAHA BEACH		
	COLLEVILLE – aménagement balnéaire des plages, – acquisitions foncières de protection en façade littorale, – protection des valleuses, – aménagement concerté du plateau, – mise en valeur des sites du débarquement, – développement des capacités d'accueil, regroupement des hébergements autour des villages.	TREVIERES – pôle d'animation touristique en milieu rural, – aire de nature et de loisirs, – bungalows locatifs.
	VALLEE DE L'AURE – circuit touristique de découverte de l'arrière pays du Bessin.	
	SAINTE-HONORINE – classement des falaises au titre des sites.	BALLEROY – pôle d'animation intérieur, – aires de loisirs et d'hébergements autour de la forêt, – circuit touristique.
	PORT-EN-BESSIN – aire de loisirs, – parc résidentiel, camping, – animation des espaces portuaires, – rénovation des digues, – équipement pour la plaisance.	

SECTEUR :
OMAHA BEACH · PORT EN BESSIN



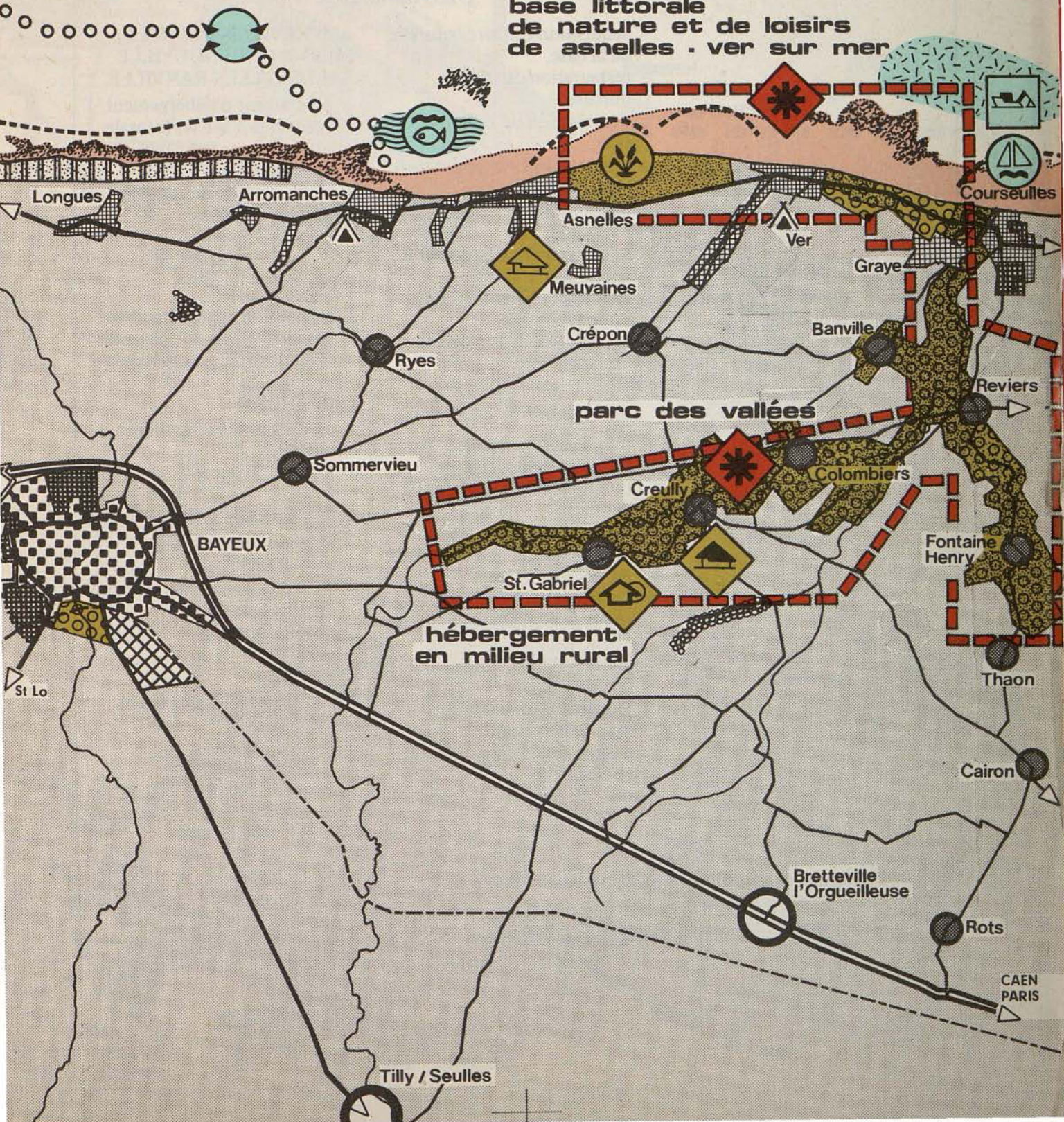
Arromanches-Bayeux

Le développement des capacités d'accueil résidentielles et touristiques de ce secteur ressort d'une nouvelle conception de l'occupation des zones littorales. Il s'agit d'équiper légèrement pour les loisirs, les zones non construites en protégeant les marais et les zones dunaires, d'aménager des sites et des hameaux d'hébergement dans les vallées intérieures.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
<i>BASE LITTORALE DE NATURE ET DE LOISIRS</i>		
ACTIONS GENERALES – gestion rationnelle des fonds à coquilles St-Jacques, – gestion des estrans, zones de pêche à pied. ARROMANCHES – site aquacole en eaux profondes.	ASNELLES VER-COURSEULLES – Asnelles : organisation des bungalows (parc résidentiel), – marais d'Asnelles - Meuvaines : réserve naturelle acquisition des marais protection contre l'érosion marine : renforcement du système d'épis. – Ver-Courseulles-sur-Mer : aires de nature et de loisirs de la base, aménagement des plages acquisitions foncières.	VALLEES DE LA SEULLES ET DE LA MUE – aires de loisirs, – gestion des sites, – développement d'hébergements publics (villages de gîtes, campings), – regroupement de hameaux résidentiels autour des villages, – développement de l'animation touristique et de l'artisanat, – acquisitions foncières ponctuelles, – protection de la qualité des eaux des rivières et des nappes.
	LONGUES – classement des falaises. TRACY – acquisitions foncières.	BAYEUX – aménagement urbain du centre, – parc Sud, – développement du secteur industriel et tertiaire.
	ARROMANCHES – circuit du débarquement, – développement de l'accueil touristique.	

circuit touristique des sites du débarquement

base littorale de nature et de loisirs de asnelles - ver sur mer

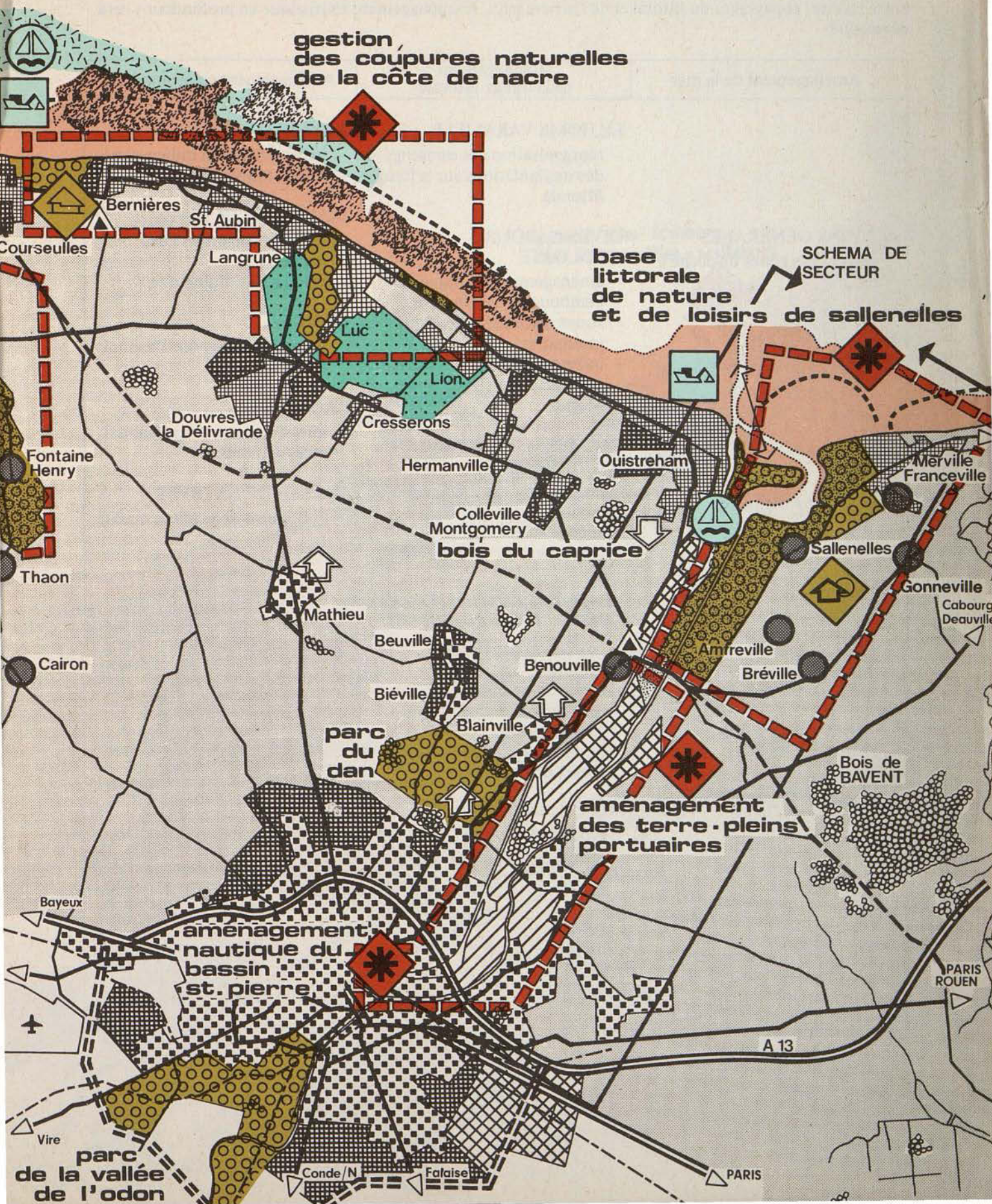


Côte de Nacre-Agglomération de Caen

Dans ce secteur, dont le littoral est occupé de façon presque continue, il est nécessaire d'assurer :

- le maintien des dernières coupures et leur gestion en espaces publics ; (ces sites ne peuvent plus accepter aucune forme d'utilisation qui réduise la zone naturelle) ;
- l'organisation des hébergements touristiques en retrait de la côte de Ouistreham à Ver-sur-Mer ;
- l'orientation de la demande en résidences permanentes sur les centres "en retrait" : Colleville-Montgomery, Douvres-la-Délivrande ;
- l'équilibre entre l'espace urbain (bassin Saint-Pierre), les zones industrielles et portuaires (zone Caen-canal) et les zones naturelles (baie de Sallenelles) de la vallée de l'Orne.

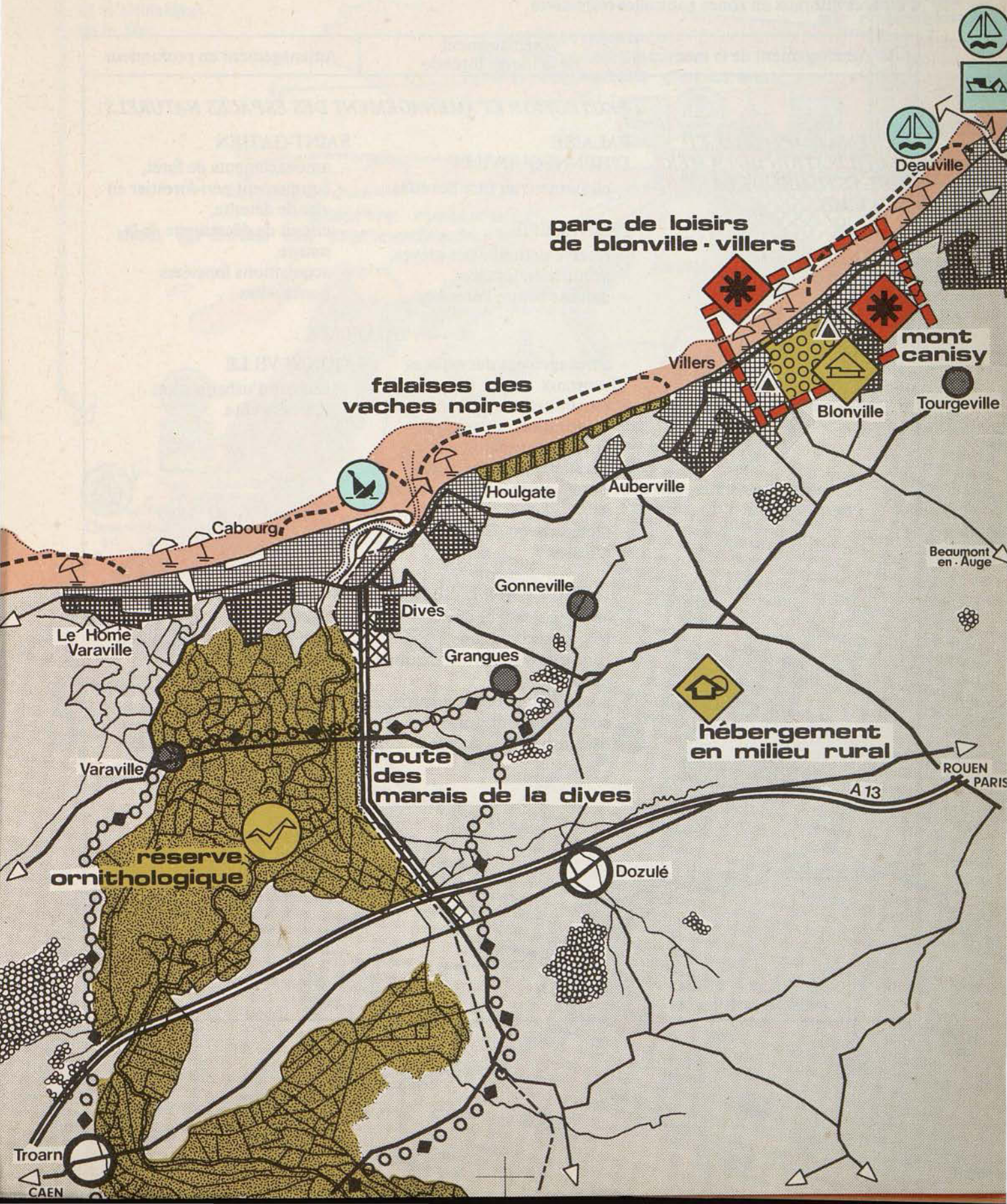
Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
BASE LITTORALE DE NATURE ET DE LOISIRS DE L'ESTUAIRE DE L'ORNE		
ACTIONS GENERALES – gestion rationnelle des fonds à coquilles St-Jacques, – gestion des estrans et des zones de pêche à pied,	– acquisition de l'aire naturelle de la base, – restauration du milieu dunaire, – organisation de la fréquentation, – mise en place d'équipements légers de découverte, – organisation des activités nautiques, – aménagement des activités nautiques.	AMFREVILLE-BREVILLE MERVILLE-BENOUVILLE SALLENELLES-RANVILLE – programme d'hébergement spécifique à la base littorale, – interventions foncières ponctuelles, – aménagement de la desserte et des accès à la base.
	– aménagement naturel de la Pointe du Siège, – équipement de la plage de Merville.	CAEN CAEN-CANAL – réservation et aménagement des terre-pleins pour les activités industrielles et portuaires.
	COUPURES NATURELLES – Bernières-Courseulles : parc récréatif, hébergements publics (campings, parc résidentiel) acquisitions foncières. – Luc-Langrune : parc récréatif, hébergements publics. – Luc-Lion : acquisitions foncières et réorganisation de l'hébergement. – Saint-Aubin : classement de la falaise. – Douvres-la-Délivrande : maintien des cultures légumières, organisation de zone résidentielle. – Bois du Caprice : acquisitions foncières.	CAEN NORD – parc d'activité scientifique et tertiaire, – parc du Dan.
		CAEN-BASSIN SAINT-PIERRE – aménagement nautique, – animation urbaine – zone d'extension des activités urbaines centrales, – actions foncières.
		CAEN SUD – parc de la vallée de l'Odon.
Politique des objectifs de qualité du Bassin de l'Orne.		



Côte Fleurie-Pays d'Auge

L'aménagement de ce secteur sera fondé sur la gestion des sites naturels littoraux alternant avec les stations touristiques et tiendra compte de la protection des marais et des vallées qui assurent la continuité entre les sites et paysages du littoral et de l'arrière pays. L'aménagement touristique en profondeur y sera développé.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
ACTIONS GENERALES – gestion des zones de pêche à pied.	LE HOME VARAVILLE – réorganisation des campings et des implantations sur la frange littorale.	PAYS D'AUGE – hébergement en milieu rural, – routes touristiques.
	DIVES-CABOURG HOULGATE – aménagement nautique de l'embouchure de la Dives, – zones d'accueil touristique intérieures, – infrastructures pour l'habitat et les activités (Dives-sur-Mer).	MARAIS DE LA DIVES – route de découverte des marais, – réserve ornithologique.
	FALAISES ET PLATEAU DES VACHES NOIRES – protection et aménagement de circuits pédestres, – acquisitions foncières, – classement au titre des sites.	DOZULE – infrastructures pour l'habitat et les activités.
	PARC RECREATIF LITTORAL DE VILLERS-BLONVILLE – protection des marais littoraux. – acquisitions foncières – réorganisation de l'accueil touristique – développement des équipements d'animation	TROARN – infrastructures pour l'habitat et les activités.
	MONT CANISY – acquisition du site – ouverture au public	VALLEE DE LA DIVES – politique d'objectifs de qualité.



Côte Fleurie-Estuaire

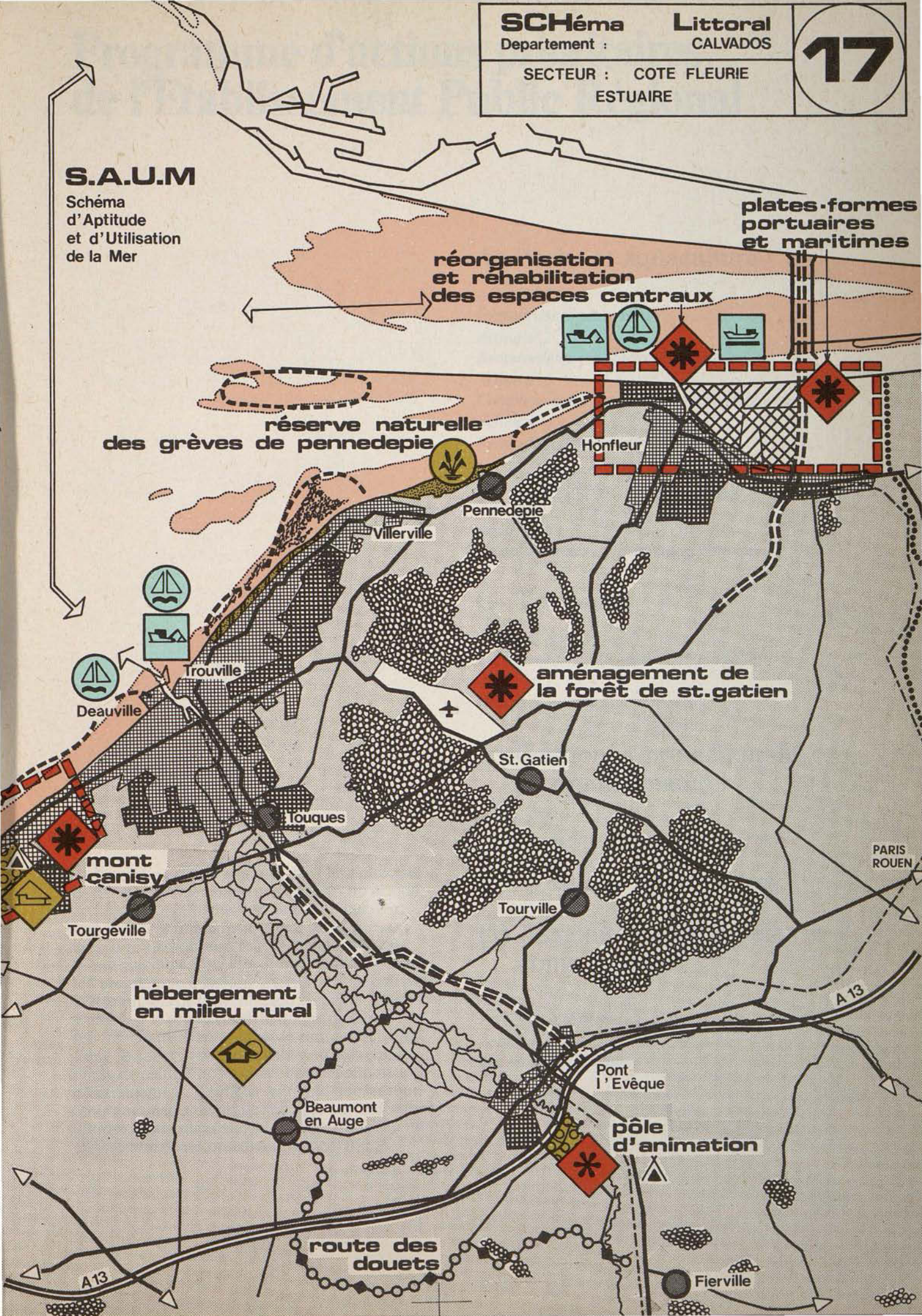
Parallèlement à la mise en œuvre du S.A.U.M. de l'Estuaire, l'essentiel de l'aménagement de la Côte Fleurie, dans une perspective littorale, portera sur la modernisation de l'équipement de loisirs et d'accueil des grandes stations balnéaires, la protection des derniers sites et paysages naturels de cette côte, l'équipement urbain d'Honfleur.

Le parti d'aménagement prend en compte l'évolution touristique et la demande croissante en espaces équipés qui en résulte. Il recherche le développement équilibré des stations vers l'intérieur et l'équipement d'espaces littoraux en zones naturelles récréatives.

Aménagement de la mer	Aménagement de la frange littorale	Aménagement en profondeur
SCHEMA D'APTITUDE ET D'UTILISATION DE LA MER DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE (S.A.U.M.)	PROTECTION ET AMENAGEMENT DES ESPACES NATURELS	
	FALAISE D'HENNEQUEVILLE – classement au titre des sites.	SAINT-GATIEN – aménagements de forêt, – équipement péri-forestier en aire de détente, – circuit de découverte de la nature, – acquisitions foncières ponctuelles.
	PENNEDEPIE – réserve naturelle des grèves, – acquisition foncière, – défense contre l'érosion.	
	HONFLEUR	
	– aménagement des espaces centraux, – réhabilitation de l'habitat et valorisation des espaces portuaires urbains, – développement des plates-formes portuaires et industrielles, – reconversion de la pêche artisanale.	GONNEVILLE – secteur d'urbanisation d'arrière côte.
	DEAUVILLE-TROUVILLE – aménagement des espaces touristiques urbains, – centre de congrès international de Deauville, – zones résidentielles en arrière côte, et en continuité avec le tissu urbain des stations.	PONT-L'EVEQUE – plan d'eau, – pôle d'animation en milieu rural, – développement des hébergements touristiques.
		BASSIN DE LA TOUQUES – lutte contre la pollution.

S.A.U.M

Schéma
d'Aptitude
et d'Utilisation
de la Mer



Programme d'actions prioritaires de l'Etablissement Public Régional

A) Pêche et aquaculture

Action n° 1 :

Gestion des fonds marins

Action n° 2 :

Renouvellement de la flottille de pêche

Action n° 3 :

Complexe aquacole de Saint-Vaast-la-Hougue

Action n° 4 :

Rénovation de la conchyliculture

B) Activités portuaires

Action n° 5 :

Valorisation des infrastructures portuaires

C) Tourisme

Action n° 6 :

Base de nature et de loisirs de Sallenelles

Action n° 7 :

Hébergements de tourisme social

E) Gestion et protection du patrimoine naturel

Action n° 8 :

Assainissement et alimentation en eau potable

Action n° 9 :

Politique régionale de défense contre la mer

D) Assainissement et défense contre la mer

Action n° 10 :

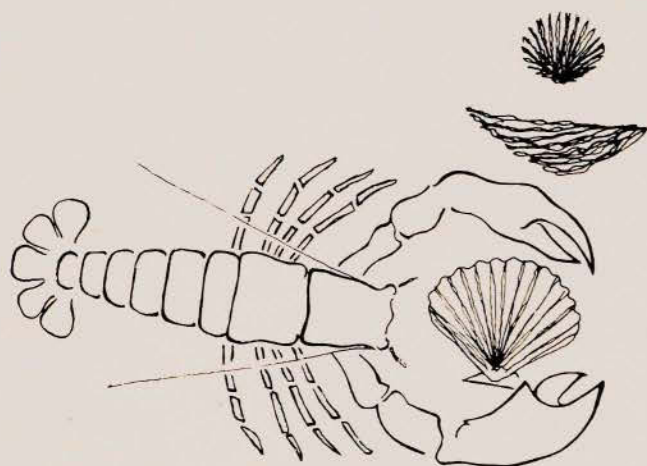
Parc National Marin des Iles Chausey

Action n° 11 :

Les dunes de Baubigny

Parmi les actions retenues dans les politiques de développement et d'aménagement du littoral, certaines se distinguent par leur ampleur, leur caractère d'entraînement et leur urgence. Sans viser une planification lourde, précise et à long terme dont on connaît les difficultés d'application, le "programme d'actions prioritaires" retenu par la Région lors de l'approbation du Schéma permet d'amorcer le processus dynamique de sa mise en œuvre. On trouvera ci-après le contenu schématique de ces actions qui constituent la première phase de réalisation de chacune des politiques d'entraînement. Il est bien entendu que les montants des financements ne sont que des indications d'ordre de grandeur et devront être affinés au fur et à mesure du déroulement des opérations.

A) Pêche et aquaculture



Action n° 1 : Gestion des fonds marins

La pêche professionnelle bas-normande est une activité de type artisanal. Elle est tournée en grande partie vers l'exploitation des fonds côtiers à partir de nos ports régionaux.

Techniquement, cette activité se prête déjà à une gestion rationnelle, ou tout au moins à la mise en place de certains éléments d'une telle gestion.

Une telle action est aujourd'hui nécessaire car les fonds côtiers représentent un capital économique très important que la poursuite d'une exploitation anarchique ne tarderait pas à détruire.

La gestion rationnelle des fonds marins est fondée sur plusieurs éléments :

a) un inventaire des stocks actuels et leur évolution depuis dix ans ;

b) des actions de recherche sur les espèces marines (croissance, mortalité naturelle, mortalité par pêche et prédation) ;

c) des actions de repeuplement, pour certaines espèces dont les études auraient montré qu'elles se prêtent à de telles opérations (ce repeuplement doit se faire à partir des bancs naturels) ;

d) l'établissement d'un Schéma d'Aptitude et d'Utilisation de la Mer dans un délai rapide.

I - Programme

Le programme proposé porte sur 4 espèces :

a) la coquille Saint-Jacques en baie de Seine (poursuite de l'action déjà engagée par l'Etablissement Public Régional en 1975 et 1976) ;

b) le homard sur les côtes occidentale et septentrionale du Cotentin et sur l'archipel de Chausey (action débutant en 1976) ;

c) la praire dans le secteur de Granville ;

d) la seiche sur la côte du Calvados et la côte Ouest du Cotentin.

Pour ces espèces, il convient de mettre en place une gestion rationnelle avec création de réserves tournantes (ou "cantonnements").

II - Organismes intéressés (*)

- Ministère des Transports - Marine Marchande
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie
- Etablissement Public Régional de Haute-Normandie
- Centre National pour l'Exploitation des Océans (C.N.E.X.O.)
- Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes (I.S.T.P.M.)
- Comités locaux de pêche

III - Coût du programme 1976 - 1980

	1976	1977	1978	1979	1980	TOTAL
- Coquilles St-Jacques (1)	300.000	300.000	100.000	100.000		800.000
- Homard (2)	100.000	150.000	150.000	100.000	100.000	600.000
- Praire (3)		100.000	100.000	100.000	100.000	400.000
- Seiche		100.000	200.000	200.000	100.000	600.000
TOTAL	400.000	650.000	550.000	500.000	300.000	2 400.000

(1) L'Etablissement Public Régional a financé cette opération en 1975 pour 160.000 F et en 1976-1977-1978 pour 100.000 F chaque année.

(2) L'Etablissement Public Régional a financé cette opération en 1976-1977-1978 pour un montant de 100.000 F chaque année.

(3) L'Etablissement Public Régional a financé cette opération en 1977 et en 1978 pour 100.000 F chaque année.

(*) NDR Auxquels il faudra ajouter les Conseils Généraux de la Manche et du Calvados ainsi que la Délégation à la Rénovation Rurale.

IV - Financement

- Ministère des Transports
Marine Marchande (Plan de
relance des pêches) 1.000.000 F
- Etablissement Public Régional
de Basse-Normandie 700.000 F
- Autres participants 700.000 F

Action n°2 : Renouvellement des unités de pêches côtières

La progression du volume des produits de la pêche côtière est constante depuis une dizaine d'années. Crustacés et mollusques (coquilles Saint-Jacques et praires) tiennent une place très importante dans ce bon résultat. En 1975, les produits débarqués se répartissaient en mollusques (51 %), poissons (43 %) et crustacés (5 %) pour un total de 44.500 t. Cette production représentait une valeur de 155.000.000 F. La pêche côtière faisait travailler 2.000 marins-pêcheurs et près de 300 pêcheurs à pied.

Pour améliorer la productivité des unités de pêche et les conditions de travail des marins-pêcheurs, il est nécessaire de procéder au renouvellement de la flottille bas-normande : 30 % de nos unités ont plus de vingt ans, alors que la moyenne nationale n'est que de 18 %. Un programme de renouvellement apportera, en outre, un soutien efficace à l'activité des chantiers navals de Honfleur, Courseulles, Port-en-Bessin, Isigny, Cherbourg et Granville.

I - Programme

L'objectif proposé est la construction de 5 nouvelles unités par an, soit 25 pour la durée du VII^e Plan. (1)

Le problème essentiel est le financement du programme qui pourrait être assuré à la fois par une subvention au titre du plan de relance de la pêche, et par des prêts à taux privilégié.

II - Organismes concernés

- Ministère des Transports - Marine Marchande
- Crédit Maritime

- Chambres de Commerce et d'Industrie
- Fonds de Développement Economique et Social (F.D.E.S.)
- Départements

III - Coût du programme

Le coût total est estimé à 23.700.000 F.

IV - Financement

- Ministère des Transports
Marine Marchande
(Subvention) 2.370.000 F
- Prêts du F.D.E.S. 10.000.000 F
- Autres prêts bonifiés par les
départements (avec le soutien
des Chambres de Commerce
et d'Industrie) 9.000.000 F
- Apports personnels 2.330.000 F

L'apport personnel du pêcheur pourrait être allégé par l'institution d'une prime versée par l'Etablissement Public Régional. Une Association Interprofessionnelle servirait d'intermédiaire dans cette opération. Il faut rappeler que l'Etablissement Public Régional de Haute-Normandie a déjà mis en place une telle politique de participation financière par le versement de primes atteignant 10 % du prix de construction par unité.

La participation de l'Etablissement Public Régional de Basse-Normandie serait donc fixée à 2.330.000 F.

Action n°3 : Complexe aquacole de Saint-Vaast-la-Hougue

La création d'un enseignement de conchyliculture et d'aquaculture est désormais nécessaire en Basse-Normandie.

Une Ecole d'Apprentissage Maritime est actuellement en construction à Cherbourg. Cette opération fait partie du Plan de Modernisation et d'Equiperment (P.M.E.) de l'agglomération cherbourgeoise. La création d'un complexe aquacole à Saint-Vaast-la-Hougue est un projet complémentaire de cette Ecole d'Apprentissage

(1) En 1978 et 1979, 13 unités ont été construites.

Maritime : le Nord Cotentin en tirerait un profit très considérable.

I - Programme

Pour la durée du VII^e Plan, deux étapes sont à retenir :

a) *La mise en œuvre du premier cycle de formation à Cherbourg.*

Ce cycle de formation de deux années d'études après la fin du premier cycle de l'enseignement secondaire ou du cycle court de l'enseignement agricole, requiert un certain nombre de moyens chiffrés, qui restent extérieurs au Programme d'Actions Prioritaires "Littoral".

b) *La constitution du complexe marin à Saint-Vaast-la-Hougue (1)*

Il s'agit de mener à bien cette opération de formation qui entre dans la politique d'encadrement de l'aquaculture marine en Basse-Normandie. Ce projet pourrait devenir à terme une véritable école nationale d'aquaculture, comprenant :

- une section d'Ecole d'Apprentissage Maritime et complémentaire de l'E.A.M. de Cherbourg ;
- une section D.E.V.A. (Développement, Expérimentation et Valorisation de l'Aquaculture) du C.N.E.X.O.
- un laboratoire maritime de recherche appliquée dépendant de l'Université de Caen.

II - Organismes intéressés

- Ministère des Transports - Marine Marchande
- Ministre de l'Education
- Ministère de l'Agriculture
- Centre National pour l'Exploitation des Océans (C.N.E.X.O.)
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie
- Département de la Manche
- Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes (I.S.T.P.M.)
- Université de Caen

III - Coût du programme

a) *Premier cycle de formation à l'E.A.M. de Cherbourg*

Cette action est évaluée à 700.000 F pour la période 1976 - 1980, soit 500.000 F en fonctionnement et 200.000 F en équipement.

b) *Complexe de Saint-Vaast-la-Hougue*

- acquisitions foncières 75.000 F
- installation de la section "conchyliculture-aquaculture" à Saint-Vaast-la-Hougue 2.000.000 F (estimation)
- Section D.E.V.A. 5.000.000 F (estimation)
- Laboratoire de recherche appliquée

IV - Financement

Comme le coût exact des divers projets, le plan de financement sera fixé au cours de l'année 1977.

Action n° 4 : Rénovation de la conchyliculture

La conchyliculture tient une place déjà importante dans l'activité économique régionale. Le rôle que le Programme National d'Actions Prioritaires "Maritime" (action n° 2 - 2) attribue pour les prochaines années à ce secteur, justifie un programme ambitieux au niveau de la région.

La production bas-normande est actuellement de 16.200 t (dont 2.200 t d'huîtres). Pour 1985, il est raisonnable de faire les prévisions suivantes :

- production mytilicole : 18.000 à 20.000 t
- production ostréicole : 20.000 à 22.000 t

Il est probable que la culture des huîtres se substituera de manière progressive à celle des moules.

I - Programme

a) *Extension des concessions*

Cette extension sera modérée ; elle concernera 6 zones bien délimitées, de manière qu'il n'y ait pas d'incompatibilité avec les activités touristiques littorales.

- Manche-Ouest : Bréhal, Blainville-sur-Mer, Saint-Germain-sur-Ay, Surtainville.
- Manche-Est : de Morsalines à Quinéville.
- Baie des Veys : cette zone est actuellement en cours de reconnaissance.

b) *Création d'un centre-pilote régional*

Un centre-pilote régional pour le pré-grossissement, le stockage, l'affinage, la commercialisation

(1) La constitution d'un comité local de l'Est Cotentin, la gestion des fonds de moules et de homards et la reconnaissance des sites aquacoles, conditions préalables à la réalisation du complexe ont été engagés en 1978.

et la transformation des produits conchyliques de qualité, doit être créé sur la côte occidentale de la Manche. Plusieurs sites sont actuellement à l'étude (Blainville-sur-Mer, Gouville, Geffosses). Ce centre pourrait également introduire l'élevage de nouvelles espèces en dehors de la conchyliculture (palourdes, salmonidés).

II - Organismes intéressés : (1)

- Ministère des Transports - Marine Marchande
- Ministère de l'Agriculture
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie
- Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes (I.S.T.P.M.)
- Coopérative d'Aquaculture de Basse-Normandie

III - Coût du programme

Le projet du centre-pilote a fait l'objet d'une première évaluation financière pour 6.900.000 F (projet établi en retenant le site de Blainville).

IV - Financement

Les informations concernant les modalités du financement sont encore très partielles à fin 1976.

a) Le Secrétariat d'Etat à la Marine Marchande envisage un crédit d'étude de 100.000 F pour l'aspect économique de cette opération.

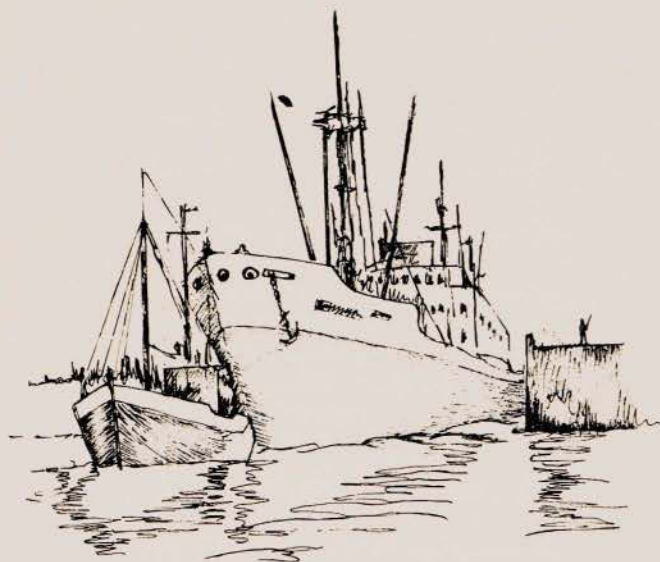
b) Une aide du Ministère de l'Agriculture au titre de la rénovation rurale est escomptée.

c) L'Etablissement Public Régional de Basse-Normandie a déjà affecté à ce projet un crédit de 130.000 F en 1975 (par l'intermédiaire de l'I.S.T.P.M.) et un autre de 70.000 F en 1976.

Un plan de financement complet sera établi au cours de l'année 1977.

(1) NDR - Auxquels il faut ajouter le Ministère de l'Equipement et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Granville.

B) Activités portuaires



Action n°5 :

Valorisation des infrastructures portuaires

Bien que situés géographiquement sur le passage maritime le plus fréquenté du globe, les ports bas-normands jouent un rôle très modeste au regard du trafic total de la Manche (plus de 400.000.000 t) ou face aux grands ports de Haute-Normandie, le Havre et Rouen.

Mais, en ce dernier quart du XX^e siècle, les avantages de la concentration portuaire s'estompent : les sites sont encombrés ; les coûts de fonctionnement s'alourdissent ; les équipements et les structures sont mal adaptés aux exigences futures de l'industrie ; les servitudes et la pollution sont importantes.

Seront donc au contraire valorisés les ports dits secondaires et les sites portuaires de qualité encore peu exploités.

Dans cette perspective, les ports bas-normands méritent une attention toute particulière :

- plus dynamiques et mieux équipés, ils renforceront les activités industrielles et tertiaires de notre région ;

- ils permettront un rééquilibrage des activités économiques normandes au profit de la Basse-Normandie en attirant des entreprises industriel-

les et commerciales en relation avec la région et aussi avec toute la France.

Les objectifs fixés dans le cadre du VII^e Plan ont déjà été indiqués dans le Schéma d'Aménagement du Littoral :

- développer les fonctions industrielles ;
- améliorer l'équipement technique des ports ;
- rechercher de nouveaux débouchés.

I - Programme

– CAEN-OUISTREHAM

- amélioration des accès (berges) ;
- construction d'un 3^e quai (quai aux aciers prolongé) ;
- équipements annexes ;
- poste de car ferry à Ouistreham.

CHERBOURG

- extension du terre-plein des Mielles (40 ha) ;
- doublement de la passerelle car-ferry ;
- remise en état des jetées.

GRANVILLE

- gare maritime ;
- zone artisanale maritime.

HONFLEUR

- remise en état des ouvrages vétustes ;
- remise en eau d'un ancien bassin.

II - Organismes intéressés

- Ministère de l'Équipement (Direction des Ports et Voies Navigables)
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Cherbourg
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Granville
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Honfleur-Lisieux.

III - Coût du programme

Le coût du programme est donné de manière globale pour chaque organisme portuaire.

Caen-Ouistreham	43.400.000 F
Cherbourg	64.700.000 F
Granville	2.700.000 F
Honfleur	35.900.000 F
TOTAL	146.700.000 F

IV - Financement

Les informations actuellement disponibles permettent d'établir la répartition indiquée ci-dessous. Des incertitudes subsistent cependant pour plusieurs postes.

La répartition proposée pour Granville (zone artisanale maritime) comprend une participation égale de l'Etat et de l'Etablissement Public Régional, ce dernier désirant soutenir un projet créateur d'emplois.

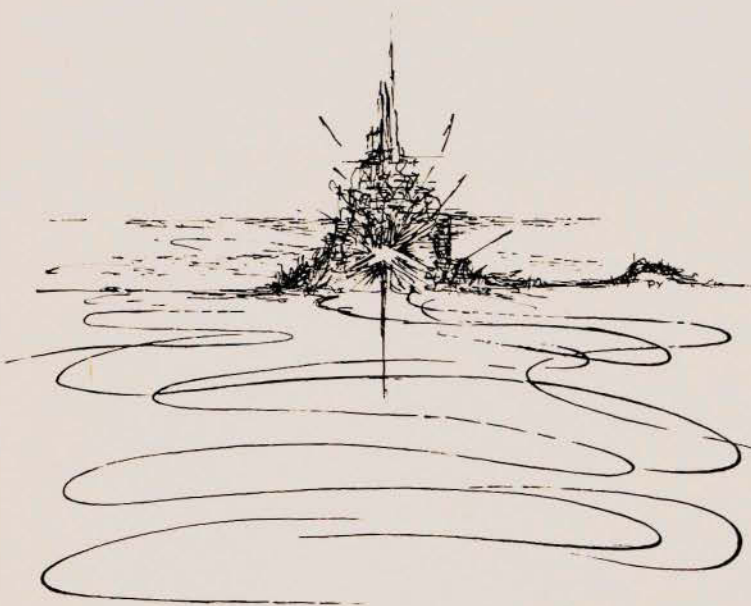
	Etat	E.P.R.	Autres	Total
CAEN (catégorie I)	16.400.000	1.000.000	26.000.000	43.400.000
CHERBOURG (catégorie I)	30.600.000	2.000.000	32.100.000	64.700.000
GRANVILLE	700.000	700.000	1.300.000	2.700.000
HONFLEUR (catégorie II)	28.400.000	2.500.000	5.000.000	35.900.000
TOTAL	76.100.000	6.200.000	64.400.000	146.700.000

N.D.R. :

L'Etablissement public régional a participé aux financements :

de CAEN-OUISTREHAM :	1977 - appontement pour les bateaux de pêche à Ouistreham :	120.000 F
	1979 - équipement de poste à quai	1.000.000 F
de CHERBOURG :	1974 - aménagement du terre plein Sud-Ouest	500.000 F
	1975 - aménagement du quai de Normandie	450.000 F
	1976 - aménagement du terre plein Sud-Est de la zone industrielle	150.000 F
	1977 - création d'un nouveau terre plein de 5 ha	1.000.000 F
	1978 - extension du terre plein des Mielles	1.000.000 F
	1979 - extension du terre plein des Mielles	1.500.000 F
de HONFLEUR :	1977 - la réfection des portes du Vieux Bassin	320.000 F
	1977 - l'élaboration d'une criée	300.000 F
de GRANVILLE :	1976 - aménagement d'une cale de mise à sec	315.000 F
	1977 - appontement débarcadère pour vedettes à passagers dans l'avant-port	300.000 F

C) Tourisme



Action n°6 :

Base de nature et de loisirs de Sallenelles

Approuvé par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 30 juillet 1974, la création de la base littorale de nature et de loisirs de Sallenelles constitue un type d'aménagement original en offrant l'ultime possibilité d'une "fenêtre" sur la mer entre les zones d'urbanisation continue de la Côte Fleurie et de la Côte de Nacre, et en répondant aux nouveaux modes de fréquentation touristique de l'espace littoral.

I - Programme

Le programme a pour objectif, pendant la durée du VII^e Plan, d'une part, d'acquérir la maîtrise foncière de l'emprise de la base naturelle, d'autre part, de doter la base des équipements nécessaires à sa vocation.

a) Maîtrise foncière

Sur une emprise de 900 ha (dont 350 ha constitués par l'estuaire de l'Orne et les terrains

du domaine public maritime), la maîtrise foncière s'impose sur 520 ha environ :

- par acquisition du sol à concurrence de 300 ha ;

- par la signature de conventions conformes à l'article L 130 - 5 du Code de l'Urbanisme tendant à l'ouverture au public d'espaces naturels privés à concurrence de 220 ha, compte tenu du fait que les Plans d'Occupation des Sols (P.O.S.) garantissent le maintien de l'usage actuel de cette zone.

L'objectif à atteindre est la réalisation complète des acquisitions foncières dans le cadre du VII^e Plan. Les estimations demandées au Service des Domaines permettent de fixer la valeur moyenne de l'hectare à 60.000 F (indemnités comprises), soit $300 \text{ ha} \times 60.000 \text{ F} = 18.000.000 \text{ F}$.

L'extension de la compétence de l'Etablissement Public de la Basse-Seine à la zone nord-est du Calvados permet d'utiliser cet organisme non seulement comme intervenant financier, mais également comme opérateur foncier assurant la coordination et la bonne fin du programme d'acquisitions foncières.

b) Equipement

Les résultats des premières études, financées par le Ministère de la Qualité de la Vie et la D.A.T.A.R. d'une part, par l'Etablissement Public Régional et les services régionaux et départementaux de l'Equipement d'autre part, permettent dès maintenant de préciser quels seront les aménagements et équipements indispensables à réaliser, une estimation globale de leur coût et une première programmation et ce, sans préjuger de modalités particulières de mise en œuvre que souhaiterait adopter le Syndicat Mixte.

Compte tenu de l'importance du financement nécessaire à la réalisation des travaux et de la modicité des ressources propres du Syndicat Mixte, un effort financier tout particulier sera demandé à la Région et au Département du Calvados. Il est même nécessaire d'envisager pour ce programme un financement par les administrations centrales concernées à un taux supérieur à celui qui est habituellement accordé.

- a) Secteur correspondant à la première tranche d'acquisitions foncières (dunes et espaces argilo-sableux : 114 ha)*

- nettoyage et réaménagement du site (dont consolidation du cordon dunaire) ;

- clôture des dunes et création de cheminements oblités ;
- aménagement des sols, plantations ;
- création et équipement d'aires de pique-nique et d'aires de jeux ;
- création près de la plage d'un abri balnéaire comprenant : sanitaires, douches, vestiaires, cafétéria ;
- mise en place d'une Maison de la Nature (pavillon d'accueil) ;
- voirie et réseaux divers, parc automobile.

b) Secteur de la Pointe de la Roque

- création d'une aire de pique-nique et de détente (plus table d'orientation) ;
- réaménagement du chemin de halage sur la rive droite de l'Orne (chemin pédestre et bicyclettes) ;
- création d'un parc automobile en bordure du CD 514 à l'entrée de Sallenelles ;
- observatoires d'oiseaux

c) Secteur de la Pointe du Siège

- nettoyage et réaménagement ;
- création d'une aire de pique-nique ;
- mise en place d'une station météorologique ;
- aménagement des sols, plantations, cheminements ;
- pavillon d'accueil secondaire

d) Secteur des basses prairies au sud des dunes de Merville : aménagement d'un "green" de loisirs comprenant :

- aires de jeux et terrain d'aventures pour les enfants ;
- halte-garderie ;
- lande de sports, prairies de détente ;
- plantations, chemins de desserte ;
- réalisation d'une première tranche d'un parc automobile ;
- création d'une première tranche d'ateliers récréatifs

La maîtrise d'ouvrage de cette opération est confiée à un Syndicat Mixte d'Équipement et de Gestion, autorisé par un arrêté ministériel en date du 1^{er} octobre 1976 et constitué effectivement depuis le 18 octobre dernier. Ce Syndicat Mixte est composé comme suit :

- | | |
|--|------|
| - le département du Calvados | 75 % |
| - la ville de Caen | 12 % |
| - la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen | 5 % |
| - les 8 communes du site (Merville-Franceville, Sallenelles, Amfréville, Gonneville, Bréville, Ranville, Bénouville, Ouistreham) | 8 % |

Ses premiers objectifs sont :

- d'établir la programmation des équipements sur la base des propositions contenues dans les études menées sous le contrôle de la M.A.B.N. ;
- d'entreprendre avec la M.A.B.N. qui demeure le maître d'œuvre provisoire du projet, les études complémentaires nécessaires ;
- d'assurer le démarrage et le contrôle de la réalisation des équipements.

II - Organismes intéressés

a) Pour les acquisitions foncières

- Ministère de l'Équipement
- Fonds d'Intervention pour l'Aménagement du Territoire (F.I.A.T.)
- Fonds d'Intervention pour l'Aménagement de la Nature et de l'Environnement (F.I.A.N.E.)
- Conservatoire de l'espace littoral
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie
- Etablissement Public de la Basse-Seine
- Département du Calvados.

b) Pour les aménagements et les équipements

- Secrétariat d'Etat au Tourisme
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie
- Département du Calvados
- Syndicat Mixte de conception, réalisation et gestion de la base de Sallenelles.

III - Coût du programme

- | | |
|-------------------------------|--------------------|
| - Acquisitions foncières | 18.000.000 F |
| - Aménagements et équipements | 9.000.000 F |
| | <hr/> 27.000.000 F |

Le coût du fonctionnement est en cours d'estimation.

IV - Financement

a) Acquisitions foncières

Organismes	1976	1977	1978	1979	1980	TOTAL
F.I.A.T.	4.000.000					4.000.000
Ministère Equipement chapitre 55-40	1.500.000	1.500.000				3.000.000
F.I.A.N.E.	1.000.000					1.000.000
Conservatoire de l'Espace Littoral			1.500.000	1.000.000		2.500.000
Etablissement Public Régional	1.000.000	1.000.000				2.000.000
Département du Calvados	1.000.000	1.000.000				2.000.000
Etablissement Public Basse-Seine (fonds propres)		500.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	3.500.000
TOTAL	8.500.000	4.000.000	2.500.000	2.000.000	1.000.000	18.000.000

b) Aménagements et équipements

	1976	1977	1978	1979	1980	TOTAL
Subventions d'Etat	300.000	900.000	1.300.000	900.000	.675.000	4.075.000
Etablissement Public Régional	200.000	300.000	400.000	300.000	225.000	1.465.000
Autres sources	100.000	800.000	1.160.000	800.000	600.000	3.460.000
	600.000	2.000.000	2.900.000	2.000.000	1.500.000	9.000.000

Action n°7 : Hébergements de tourisme social

La Basse-Normandie ne dispose pas encore de tous les équipements souhaitables pour accueillir les clientèles qu'elle désire. Certains hébergements font défaut. D'autres, vétustes et inadaptés, ne permettent pas de répondre dans de bonnes conditions à l'évolution de la demande vers un tourisme de masse et au développement des loisirs de week-end. Sur le plan spatial, l'offre reste trop concentrée en bord de mer, alors que le développement équilibré de la région suppose désormais l'équipement des communes de l'arrière-pays. Aussi, il est nécessaire d'implanter de nouveaux hébergements permettant d'étaler la fréquentation à la fois dans le temps et dans l'espace.

Dans cette perspective, les efforts d'équipement doivent surtout porter sur la réalisation de campings-caravanings et de villages de gîtes-bunga-

lows, implantés en retrait du littoral. Ces actions seront liées aux projets figurant dans les Programmes d'Actions Prioritaires "nationaux" n° 24 et 25.

I - Programme

I - En ce qui concerne les campings-caravanings, il faut créer 30.000 lits camping dans le Calvados et 25.000 lits dans la Manche d'ici 1985. Compte tenu du déficit actuel en matière de places au cours du VII^e Plan, soit 18.000 lits pour le Calvados et 15.000 lits pour la Manche. Une partie de ce programme devra être réalisé sous forme d'extension de camps déjà existants, de création de campings ruraux et d'aires naturelles de camping.

Mais l'évolution des besoins rend nécessaire l'aménagement de nouveaux terrains : camps de caravaning, camps de taille moyenne assurant l'accueil des tentes et des caravanes en saison et en demi-saison, camps de petite taille destinés surtout à être implantés en milieu rural et à répondre à l'afflux des touristes de la période estivale...

II - Pour ce qui est des villages de gîtes-bungalows, il s'agit de promouvoir en Basse-Normandie un nouveau type d'habitat de loisirs, plus élaboré que le village de toile ou le caravanning, mais moins lourd à réaliser et à gérer que les villages de vacances traditionnels. Ces nouvelles structures d'accueil seraient localisées dans des parcs résidentiels comprenant de 20 à 50 unités. Trois types de parcs pourraient être réalisés.

a) des parcs "légers" regroupant des gîtes-bungalows en modules préfabriqués et juxtaposables selon les besoins. L'équipement de chaque gîte serait très sommaire, l'ensemble du parc fonctionnant à l'image d'un village de toile classique (sanitaires collectifs, blocs lessive et vaisselle communs, points d'eau collectifs...)

b) des parcs plus élaborés, regroupant les maisons mobiles classiques, dotées d'un équipement individuel complet (sanitaires, réseaux individuels...)

c) enfin des villages de gîtes familiaux, construits en "dur" et offrant un niveau de confort soigné.

Au cours du VII^e Plan, 5.000 lits dans le Calvados et 4.000 lits dans la Manche pourraient être ainsi créés.

II - Organismes intéressés

- Ministère de l'Agriculture
- Secrétariat d'Etat au Tourisme
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie
- Départements et communes
- Syndicats Mixtes d'Equipement Touristique.

Il est souhaitable que les collectivités locales assurent la maîtrise d'ouvrage de ces opérations. Or, en règle générale, les petites communes connaissent de nombreuses difficultés pour réaliser les aménagements touristiques qu'elles désirent. Il semble donc que la solution la plus efficace pour créer les nouvelles structures d'accueil passe par l'application d'un plan de développement des hébergements du tourisme social.

Le plan de développement serait mis au point par les syndicats mixtes départementaux d'équipement touristiques (dans la Manche, une telle structure existe déjà : le S.M.E.T. ; dans le Calvados, la constitution d'un syndicat de ce type a été envisagé) en liaison avec les services régionaux.

Les aides seraient modulées en fonction des ressources communales et pourraient porter sur les acquisitions foncières nécessaires et les équipements prévus.

L'Etat, l'Etablissement Public Régional et les départements s'engageraient pour la durée du VII^e Plan à apporter annuellement une masse budgétaire de manière à réaliser le programme.

III - Coût du programme

CALVADOS

- 9.000 lits camping	13.500.000 F
- 2.500 lits gîtes bungalows	37.500.000 F
	<u>51.000.000 F</u>

MANCHE

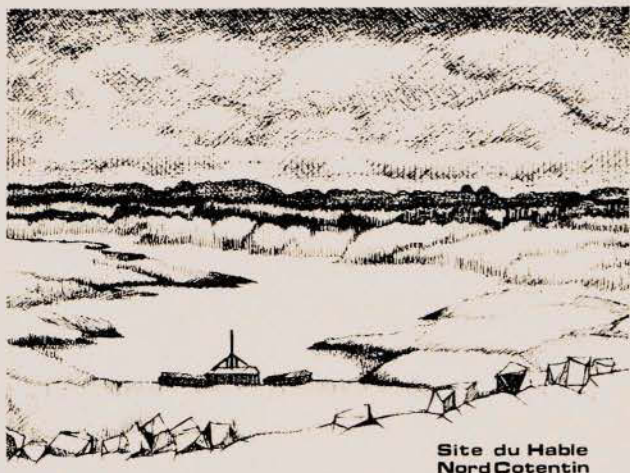
- 7.500 lits camping	11.500.000 F
- 2.010 lits gîtes bungalows	30.000.000 F
	<u>92.500.000 F</u>

IV - Financement

En supposant que la moitié des nouvelles opérations ait une maîtrise d'ouvrage publique, il est possible d'estimer sommairement le volume maximum des investissements d'équipement à la charge des collectivités publiques

- Ministère de l'Agriculture	9.250.000 F
- Secrétariat d'Etat au Tourisme	18.500.000 F
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie	6.750.000 F
- Collectivités locales	<u>58.000.000 F</u>
	<u>92.500.000 F</u>

D) Assainissement et défense contre la mer



Action n°8 :

Assainissement et alimentation en eau potable du littoral

La fréquentation touristique du littoral bas-normand progressera certainement au cours de la période couverte par le VII^e Plan. Or, déjà, les besoins actuels de desserte en eau potable et l'assainissement sont très importants ; ils ne pourront être satisfaits par les dotations normales. Des investissements très lourds sont donc nécessaires.

Il faut rappeler, en outre, que réseaux et stations doivent être conçus et installés très largement pour tenir compte des pointes estivales de population.

I - Programme

Le programme retenu pour le VII^e Plan donne la priorité aux opérations de lutte contre la pollution du littoral et au développement des réseaux d'assainissement. Cette orientation est en effet nécessaire si l'on veut créer et multiplier des activités aquacoles, protéger les zones de pêche actuelles et assurer la salubrité des plages.

Il est souhaitable qu'une partie de ce programme soit réalisée en coopération avec les régions littorales voisines (Haute-Normandie et Bretagne).

La liste détaillée des opérations prévues sera établie durant l'année 1977.

II - Organismes intéressés

- Ministère de l'Intérieur
- Ministère de l'Agriculture
- Ministère de la Qualité de la Vie
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie
- Départements et communes
- Agence de Bassin Seine-Normandie

III - Coût du programme

	Milieu urbain	Milieu rural	TOTAL
Assainissement	86.000.000	54.000.000	140.000.000
Alimentation en eau potable	79.000.000	46.000.000	125.000.000
	165.000.000	100.000.000	265.000.000

IV - Financement

Le financement du programme pourrait être le suivant :

- Ministère de l'Intérieur	35.000.000 F
- Ministère de l'Agriculture	35.000.000 F
- Ministère de la Qualité de la Vie	
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie	7.000.000 F
- Agence de Bassin Seine-Normandie	27.000.000 F
- Départements	14.000.000 F
- Autres collectivités	147.000.000 F
	265.000.000 F

La part de financement réservée au titre du Ministère de la Qualité de la Vie pourrait être obtenue par intervention du Fonds d'Intervention pour l'Aménagement de la Nature et de l'Environnement (F.I.A.N.E.).

Action n°9 :

Politique régionale de défense contre la mer

Le problème de la protection des côtes bas-normandes contre l'érosion marine se pose de manière permanente. Avec le temps, ce problème

devient plus difficile d'année en année et prend des aspects très divers.

Les solutions qui pourront être apportées sont très variées. Dans la plupart des cas, elles dépassent le niveau et l'ampleur des solutions habituellement envisagées en particulier par les associations syndicales chargées de la maîtrise des ouvrages de défense.

Une politique rationnelle de défense contre la mer doit tenir compte des données naturelles de la dynamique sédimentaire, ce qui oblige à considérer des secteurs entiers de côte et non pas seulement, comme c'est le cas actuellement, les seuls points - très localisés - où les phénomènes se repercutent sur les activités ou l'occupation humaines. Elle doit tenir compte également de toutes les activités qui modifient les mécanismes naturels de sédimentation.

Désormais, cette politique de défense contre la mer doit être conçue et mise en œuvre suivant un plan d'ensemble départemental et régional. Les maîtres d'ouvrage actuels, très dispersés et aux possibilités financières pas toujours en rapport avec l'urgence et l'importance des menaces seront remplacés par une structure ayant compétence sur des secteurs côtiers étendus. D'autre part, un certain nombre de règles d'utilisation du littoral devront être respectées pour que les travaux de défense soient efficaces, notamment en ce qui concerne l'urbanisation des dunes, la construction des routes littorales et les extractions de sable. Toutes ces activités qui s'exercent sur le littoral et sont susceptibles d'en modifier la dynamique, doivent être strictement réglementées.

I - Programme

Le programme détaillé des opérations nécessaires sera établi de manière définitive au début de 1977.

II - Organismes intéressés

- Ministère de l'Agriculture
- Ministère de l'Équipement
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie
- Départements et communes
- Associations Syndicales des Propriétaires.

III - Coût du programme

Les opérations figurant à ce programme sont nombreuses. Certains projets ne sont pas encore au point.

Le coût du programme s'établirait, par grandes masses, de la manière suivante :

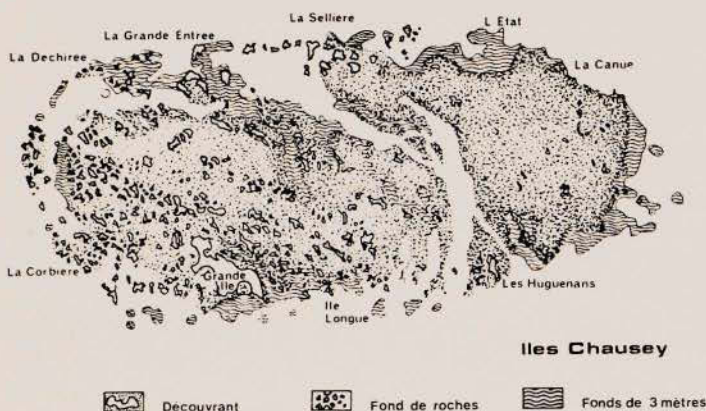
- Protection de la côte Ouest de la Manche	39.000.000 F
- Protection de la Baie des Veys	12.000.000 F
- Protection des marais (de Saint-Côme à Ver-sur-Mer)	9.000.000 F
- Protection des marais (de Vasouy à Cricquebeuf)	4.200.000 F
- Opérations en baie de Seine	1.000.000 F
- Autres	32.000.000 F
	<u>97.200.000 F</u>

IV - Financement

Le financement représente une progression très spectaculaire par rapport à celui qui fut atteint au cours du VI^e Plan. Il se peut que la part laissée aux collectivités locales et aux associations syndicales soit trop lourde.

- Ministère de l'Équipement	15.240.000 F
- Ministère de l'Agriculture	8.400.000 F
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie	8.000.000 F
- Collectivités locales	31.280.000 F
- Associations syndicales	34.280.000 F
	<u>97.200.000 F</u>

E) Gestion et protection du patrimoine naturel



Action n° 10 : Parc national marin des Iles Chausey

L'archipel des Iles Chausey comprend une cinquantaine d'îlots à marée haute, plusieurs centaines à marée basse. C'est un site archipélagique remarquable par la qualité de ses paysages, la diversité et la richesse de sa faune et de sa flore, un accès relativement aisé à partir de la côte granvillaise. Pour la pêche professionnelle ou la pêche de plaisance, pour l'observation naturelle de la recherche scientifique, pour le tourisme, les Iles Chausey forment un ensemble de caractère exceptionnel.

Cependant, l'utilisation actuelle du site est anarchique. La pression touristique est trop forte à certaines périodes ; les fonds de pêche sont mal exploités par les professionnels et les plaisanciers, ce qui entraîne la raréfaction de nombreuses espèces notamment des crustacés.

La création d'un parc naturel marin permettrait de résoudre ces contradictions, et d'assurer à la fois la protection du milieu naturel et l'organisation spatiale et temporelle des différentes activités de l'archipel.

I - Programme

Comme il ne peut être question d'augmenter de façon importante le nombre des résidents de l'île, en particulier à cause de l'insuffisance du ravitaillement en eau douce, les structures lourdes accompagnant le parc devraient être implantées

sur la côte granvillaise, notamment au Centre Permanent d'Initiation à l'Environnement (C.P.I.E.) dont la construction est projetée à Annoville.

L'acquisition du Château Renault, dans la Grande Ile de Chausey, permettrait un accueil "léger" en courtes périodes, des chercheurs et des touristes.

II - Organismes intéressés

- Ministère de la Qualité de la Vie (Environnement et Affaires Culturelles)
- Ministère de l'Education
- Ministère des Transports - Marine Marchande
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie
- Département de la Manche et autres collectivités

III - Coût du programme

Le programme de création et d'aménagement du parc naturel marin étant encore insuffisamment défini, l'évaluation du coût est impossible à fin 1976. Il convient de présenter seulement quelques remarques :

a) l'acquisition du Château Renault est estimée (fin 1976) à environ 1.000.000 F

b) le programme des structures lourdes à Granville ou Annoville, et des aménagements sommaires sur la grande Ile, s'étendra sur une assez longue période, couvrant les VII^e et VIII^e Plans.

c) d'autres actions prioritaires, en particulier l'action n° 1 (gestion des fonds marins) rejoignent et renforcent ce projet de parc naturel marin.

IV - Financement

Les modalités et la répartition du financement n'ont pas encore été étudiées.

Action n° 11 : les dunes de Beaubigny

Le massif dunaire, dit de Beaubigny, s'étend de BARNEVILLE-CARTERET à SURTAINVILLE, soit sur 770 ha environ. Une partie du Massif est classé au titre des sites protégés sur la

commune de BEAUBIGNY et sur celle des MOITIERS-D'ALLONNE. Cette mesure ne protège que la zone médiane et des pressions immobilières continuent à s'exercer au Nord et au Sud. Il en résulte de sérieuses menaces de dégradation du site, d'autant plus regrettables que les dunes de BEAUBIGNY constituent l'un des derniers grands ensembles des « dunes perchées » encore intacts en Europe.

La solution recherchée doit répondre à trois impératifs :

- préserver le milieu naturel des dunes de Beaubigny ;
- empêcher la privatisation des parties exposées du massif ;
- l'ouvrir au public.

Le Schéma d'Aménagement du Littoral bas-normand a proposé un aménagement concerté de tout le massif dunaire suivant une formule qui s'inspire un peu des « bases de nature et de loisirs ».

I - Programme

L'aménagement du secteur repose sur deux principes :

a) Protection du massif

L'ensemble des dunes bordières et perchées, milieu très fragile, sera mis en réserve naturelle sans possibilité de fréquentation. Dans les dunes à grandes et petites paraboles, la fréquentation serait strictement limitée. Les cheminements pourront être modifiés afin de favoriser une régénération de la flore.

b) Report des équipements dans l'arrière-pays

Les équipements lourds (hébergement et loisirs, aires de stationnement automobiles) sont reportés vers les villages de l'arrière-pays, notamment SURTAINVILLE et HATAINVILLE.

Le programme réalisable durant le VII^e Plan (et durant la première année du VIII^e) comprend trois groupes d'opérations :

- des acquisitions foncières pour une superficie totale de 750 ha, soit :

- massif dunaire protégé	650 ha
- "porte" Nord de SURTAINVILLE	50 ha
- "porte" Sud de BARNEVILLE	25 ha
- surfaces nécessaires pour l'hébergement	25 ha
	750 ha

- l'équipement et l'aménagement du parc
- un programme pour l'hébergement (camping, caravanning, gîtes ruraux, chambres d'hôtels).

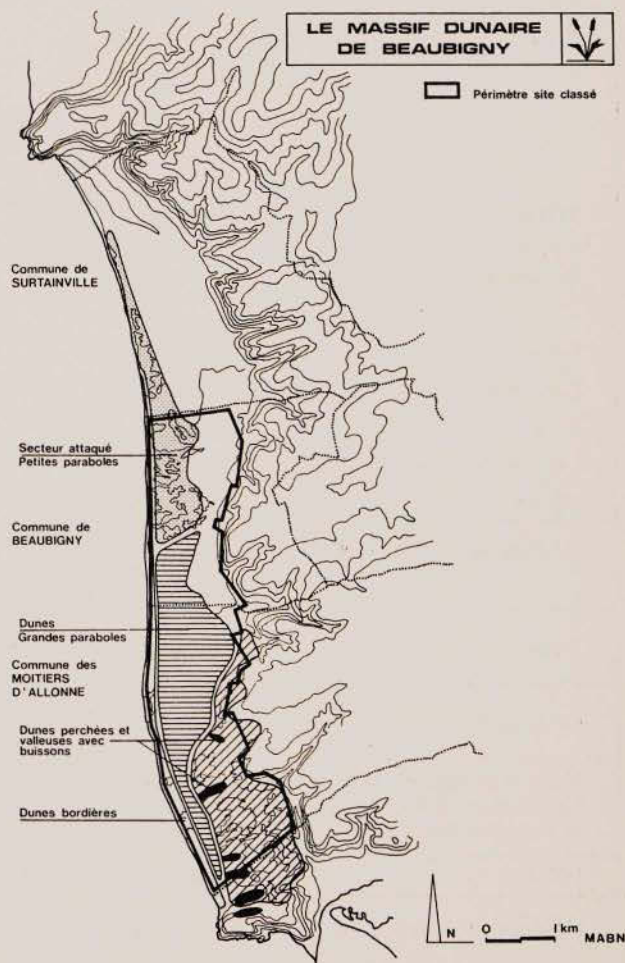
II - Organismes intéressés

a) Acquisitions foncières

- Ministère de la Qualité de la Vie (F.I.A.N.E.)
- Conservatoire du Littoral
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie
- Département de la Manche

b) Equipements

- Ministère de l'Agriculture
- Secrétariat d'Etat au Tourisme
- Etablissement Public Régional de Basse-Normandie
- Département de la Manche



III - Coût du programme

a) Acquisitions foncières

a - Massif dunaire		(1)	
Porte Nord-Surtainville	50 ha	1,5 F/m2	750.000 F
Porte Sud-Barneville	25 ha	1 franc	symbolique
Massif protégé	650 ha	1,5 F/m2	9.750.000 F
Total Massif Dunaire	725 ha		10.500.000 F
b - Hébergements	25 ha	3,0 F/m2	750.000 F
Total acquisitions foncières	750 ha		11.250.000 F

b) Equipements

a - Programme d'équipement	réalisation des aménagements du parc	7.000.000 F
b - Programme d'hébergement		
Parcs résidentiels	création de 3 camps de campings-caravanings couplés à des villages de gîtes	5.000.000 F
Hébergements diffus	promotion de gîtes ruraux chambres d'hôtels	800.000 F
Total Equipements		12.800.000 F
TOTAL GENERAL		24.050.000 F

IV - Financement

a) Acquisitions foncières : 11.250.000 F

	Porte Nord Surtainville 50 ha	Porte Sud Barneville 25 ha	Cœur du massif 650 ha	Hébergements 24 ha	Total
FIANE			2.000.000		2.000.000
Conservatoire Littoral			5.750.000		5.750.000
E.P.R.	375.000		1.000.000	375.000	1.750.000
Département	375.000	1 franc symbolique	1.000.000	375.000	1.750.000
TOTAL	750.000	1 franc symbolique	9.750.000	750.000	11.250.000

Echéancier

	1977	1978	1979	Total
FIANE	2.000.000			2.000.000
Conservatoire du Littoral	2.875.000	2.875.000		5.750.000
E.P.R.	500.000	500.000	375.000	1.375.000
Département de la Manche	500.000	500.000	375.000	1.375.000
TOTAL	5.875.000	3.875.000	750.000	10.500.000

b) Equipements : 7.000.000 F

	1978	1979	1980	1981	TOTAL
Subvention d'Etat (1) 30 %	300.000 F	600.000 F	600.000 F	600.000 F	2.100.000 F
E.P.R. 30 %	300.000 F	600.000 F	600.000 F	600.000 F	2.100.000 F
Maître d'ouvrage 40 % avec participation du département plus prêts divers	400.000 F	800.000 F	800.000 F	800.000 F	2.800.000 F
TOTAL	1.000.000 F	2.000.000 F	2.000.000 F	2.000.000 F	7.000.000 F

(1) Estimations faites, indemnités d'éviction comprises.

c) Hébergements : 5.000.000 F (non compris les hébergements diffus)

	Camping Surtainville 100 emplace- ments	Camping Beaubigny 100 emplace- ments	Camping Hutainville 100 emplace- ments	Villages de gîtes 150 personnes	total hébergement
Subventions d'Etat (1)	25 % 200.000 F	25 % 200.000 F	25 % 200.000 F	30 % 780.000	1.380.000
E.P.R.	25 % 200.000 F	25 % 200.000 F	25 % 200.000 F	30 % 780.000	1.380.000
Maître d'ouvrage (avec partici- pation du département de la Manche + prêts divers)	50 % 400.000 F	50 % 400.000 F	50 % 400.000 F	40 % 1.040.000	2.240.000
TOTAL	800.000 F	800.000 F	800.000 F	2.600.000	5.000.000

Tableau récapitulatif du financement

	Acquisitions foncières	Equipements	Hébergements	Total
Etat (AIDES)		2.100.000	1.380.000	3.480.000
F.I.A.N.E.	2.000.000			2.000.000
Conservatoire du littoral	5.750.000			5.750.000
E.P.R.	1.750.000	2.100.000	1.380.000	5.230.000
Maîtres d'œuvres Collectivités Locales	1.750.000	2.800.000	2.240.000	6.790.000
TOTAL	11.250.000	7.000.000	5.000.000	23.250.000

Hors programme :

Hébergements diffus	800.000
	24.050.000

BILAN FINANCIER GLOBAL DU PROGRAMME

Paievements à intervenir sur la période 1976-1980

	Etat	Etablissement Public Régional	Collectivités Locales	Autres	Total
Action n° 1 Gestion des fonds marins	1.000.000	700.000		700.000	2.400.000
Action n° 2 Renouvellement des unités de pêche	2.370.000		9.000.000	12.330.000	23.700.000
Action n° 3 Complexe aquacole de St-Vaast- la-Hougue	700.000 (a)	10.000	65.000	6.000.000	6.775.000
Action n° 4 Conchyliculture rénovée	2.140.000	70.000		4.690.000	6.900.000
Action n° 5 Valorisation des infrastructures portuaires	76.100.000	6.200.000		64.400.000	146.700.000
Action n° 6 Base littorale de nature et de loisirs de Sallenelles	12.075.000	3.465.000	2.000.000	9.460.000	27.000.000
Action n° 7 Hébergements de tourisme social	27.750.000	6.750.000	58.000.000		92.500.000
Action n° 8 Assainissement et alimentation en eau potable	70.000.000	7.000.000	161.000.000	27.000.000	265.000.000
Action n° 9 Politique régionale de défense contre la mer	23.640.000	8.000.000	31.280.000	34.280.000	97.200.000
Action n° 10 Parc Naturel Marin des Iles Chausey		opération non chiffrée			
Action n° 11 Dunes de Beaubigny	5.480.000	5.230.000	6.790.000	6.550.000	24.050.000
	221.255.000	37.425.000	268.135.000	165.410.000	692.225.000

(a) Y compris 500.000 F de crédits de fonctionnement.

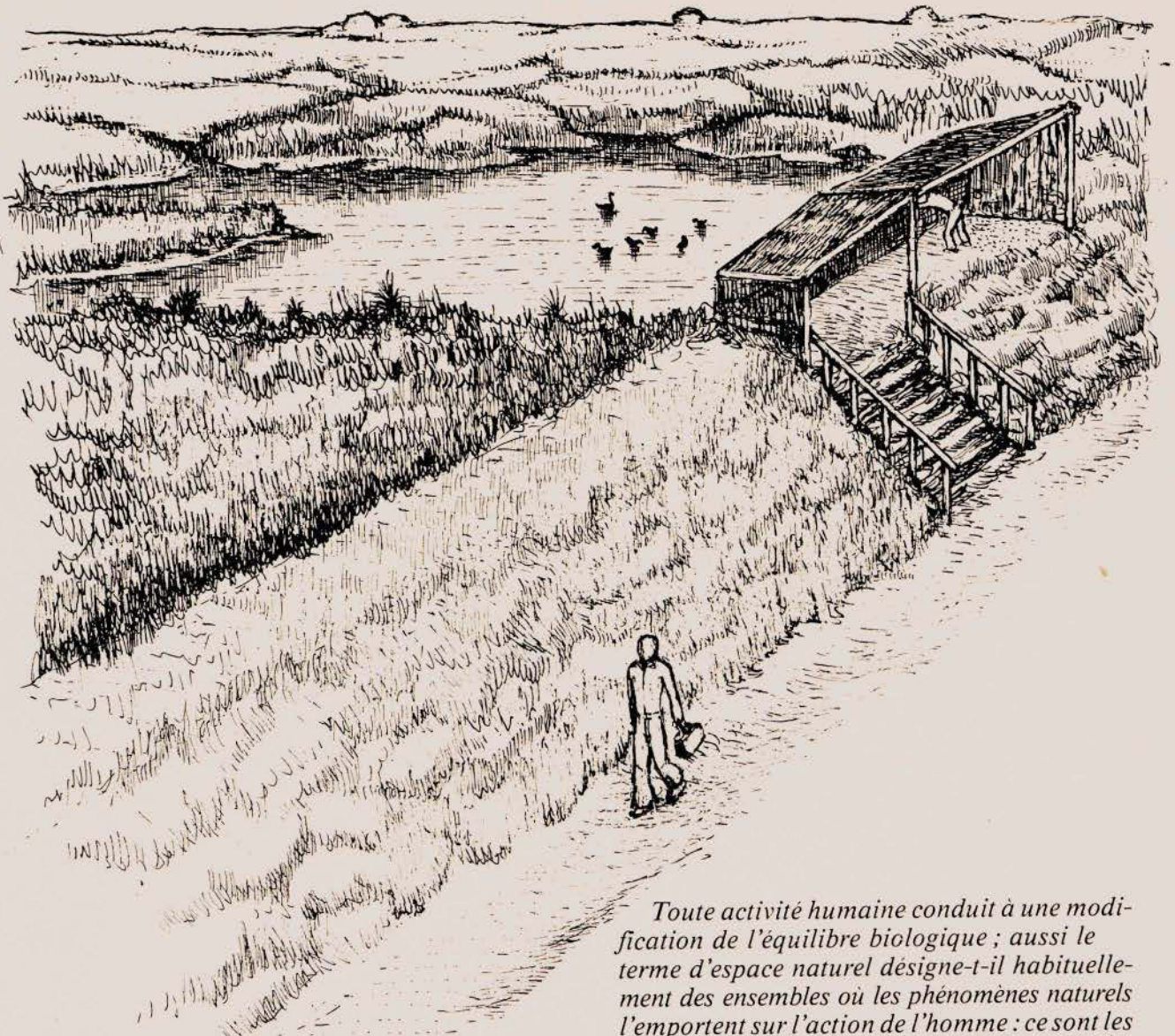
2^{ème} partie :

**LES
POLITIQUES**



Les étangs littoraux

LA NATURE



Toute activité humaine conduit à une modification de l'équilibre biologique ; aussi le terme d'espace naturel désigne-t-il habituellement des ensembles où les phénomènes naturels l'emportent sur l'action de l'homme : ce sont les estrans, les dunes, les falaises, les landes, les forêts et les marais. L'activité économique peut y être importante (élevage, conchyliculture, exploitation forestière) mais l'équilibre réalisé reste toujours sous la prédominance des facteurs naturels.

Sur le littoral, les contraintes naturelles (pauvreté du sol, humidité, vent...) ont limité l'action traditionnelle de l'homme ; ces espaces ont longtemps été et sont encore parfois considérés comme les délaissés de l'économie rurale. Le développement du tourisme résidentiel engendre une demande en terrain à bâtir "avec vue sur la mer" ; ces zones non utilisées voient leur valeur marchande considérablement augmenter. Au travers de la spéculation foncière, les espaces naturels sont introduits dans le circuit économique.

La protection et l'aménagement des espaces naturels

1. Les problèmes et l'aménagement de chaque type d'espace naturel

La variété des espaces naturels appelle des solutions très différentes pour leur protection et leur gestion

1.1 Les dunes, défense naturelle contre la mer

Les massifs dunaires constituent la majeure partie des espaces naturels strictement côtiers, notamment dans le département de la Manche. Les dunes, masse sableuse en constante évolution, sont stabilisées par la végétation. Elles protègent l'arrière-pays contre la mer et le vent ; réserve de sable, elles réalimentent les plages après les tempêtes. Or dans le Calvados, les massifs dunaires sont presque tous détruits. Dans le département de la Manche, les ensembles parfois très importants qui subsistent (Vauville, Beaubigny, Annoville...) voient leurs franges envahies par les résidences secondaires ou "provisoires". Par ailleurs, les extractions de sable et certains ouvrages de défense contre la mer mal implantés, entraînent une destruction rapide du cordon littoral.

La protection des dunes, essentielle pour la sauvegarde du patrimoine naturel côtier est l'action première de défense contre l'érosion marine. Tous les massifs dunaires en bon état doivent être préservés, et par tous les moyens (P.O.S., classement et acquisition). Tout doit être mis en œuvre pour éviter leur dégradation et même pour assurer leur restauration : aménager les accès à la plage, contrôler rigoureusement les extractions de matériaux, mettre en place un système global de défense contre la mer.

1.2 Les falaises, sites géologiques remarquables

Les falaises, points forts des paysages, sont surtout des richesses scientifiques : elles renferment des gisements fossilifères et représentent des "formations types" de niveau international. Ce sont des milieux de nidification privilégiés pour les oiseaux marins.

La protection des falaises est nécessaire : celle du sommet, au point de vue de la sécurité des constructions comme de la sauvegarde du paysage (protection dans les P.O.S. éventuellement renforcée par le classement au titre des sites) ; celle des affleurements géologiques intéressants, qui n'est pas incompatible avec la nécessité de défense contre la mer. Les falaises présentant un intérêt ornithologique particulier seront mises en réserve (falaises du Bessin Occidental).

1.3 Les marais, régulateurs des eaux

Les marais, ensembles humides à la flore et faune très riches, sont des milieux de grande productivité biologique. Ils abritent et nourrissent de nombreuses espèces d'oiseaux ; ils assurent la régulation des eaux superficielles. Tout comme les cordons dunaires qui les protègent de la mer, les marais littoraux menacent de disparaître, comblés pour les besoins touristiques ou asséchés par l'agriculture. Dans les marais de grande étendue comme ceux du Cotentin, l'utilisation extensive en prairie humide recule devant les tentatives de culture du maïs. Ce type d'exploitation entraîne l'assèchement des marais qui perdent alors leur rôle de régulateur des eaux. De plus, les marais, domaine du gibier d'eau, sont souvent l'objet de chasse et de braconnage mal contrôlés.

La préservation des marais nécessite des mesures de protection au P.O.S., et dans certains cas, le classement en réserve naturelle et même l'acquisition de secteurs particulièrement intéressants et menacés. Certains marais littoraux sont des sites favorables à l'aquaculture : ces espaces seront, dès maintenant réservés et leur salubrité assurée.

1.4 Les havres et estuaires : source de nourriture pour les espèces marines littorales

Les havres sont les points de convergence entre eaux douces et eaux salées, les secteurs d'interpénétration entre terre et mer. Une flore et une faune spécifiques habitent ce milieu très riche : plantes des vases salées, oiseaux migrateurs pour lesquels les estuaires constituent les relais principaux : Baie des Veys, Baie du Mont Saint-

Michel. La productivité des havres est très importante, certains milieux produisant par an jusqu'à 20 tonnes à l'hectare de matière vivante. Les vases nues participent par les microorganismes qu'elles contiennent à l'assainissement des eaux et à l'apport en éléments nutritifs pour les espèces marines littorales : moules, huîtres, larves.

Le bon fonctionnement d'un havre, lié à la libre inondation de ses marais bordiers, est contradictoire, avec toute concession à charge d'endigage ou la création de ports lourds avec bassin à flot. La lutte contre la pollution revêt une grande importance : l'estuaire est l'exutoire de l'ensemble du bassin versant, et c'est à proximité que se trouvent les exploitations conchylicoles, les stations balnéaires, sans oublier, à l'avenir, les centres aquacoles. La protection des havres et estuaires réclame le maintien de leur intégrité et la sauvegarde de leurs abords (classement des dunes...).

Les meilleurs garants de leur pérennité seront la connaissance et la compréhension de ces milieux, favorisées par la création de centres d'initiation.

1.5 L'estran, domaine des pêcheurs à pied

La zone de balancement des marées appelée estran, comporte des biotopes divers : de nombreuses espèces marines y trouvent les conditions optimales de substrat et d'immersion. Les estrans rocheux, variés, sont les plus appréciés : îles Chausey, Jullouville-Granville, rochers de Grandcamp, rochers du Calvados... La "cueillette" des espèces littorales est une activité professionnelle et un attrait touristique de nos côtes.

L'exploitation intensive des gisements, ainsi que la pêche touristique effectuée dans l'ignorance de règles élémentaires contribuent, avec la pollution littorale, à l'appauvrissement des estrans aussi bien en quantité qu'en variété.

La protection de la frange littorale marine comprend la redéfinition des conditions d'exploitation. Certains secteurs comme les îles Chausey et la baie des Veys justifient la mise en place de procédures nouvelles, les parcs marins.

1.6 Les espaces boisés

Les départements de la Manche et du Calvados ne possèdent qu'une très faible proportion de surface boisée (Manche : 7,5 %, Calvados : 4 %). Les petites parcelles souvent inexploitées, sont vendues comme terrain à bâtir, surtout à proximité des agglomérations, là où, justement, les besoins en espaces verts, sont les plus grands. Les quelques forêts (Saint-Gatien, Val de Saire, Balleroy...), privées pour la quasi totalité, font l'objet d'une fréquentation spontanée par les citadins ou par les touristes qui s'écartent de la plage à la découverte de l'arrière pays. Cette fréquentation n'est pas sans poser de problèmes pour l'exploitation forestière sur laquelle doit pouvoir compter une industrie du bois bien implantée, notamment dans le Calvados. Parmi les espaces boisés, ne peut être oubliée la "forêt normande" ; le Bocage est une richesse naturelle qui, pour être présente partout, n'en est pas moins souvent négligée. Le maintien d'un minimum de haies est un impératif de l'aménagement rural qu'il faut rappeler.

Sans prétendre atteindre la moyenne nationale (24 %), la situation peut être améliorée : il faut maintenir les espaces boisés existants et assurer la cohérence entre leurs fonctions biologiques, de production et de loisirs. La mise en place des directives régionales de la politique des espaces verts devrait permettre, en affirmant la notion fondamentale d'équilibre écologique, d'intégrer les espaces verts comme équipements structurants de l'aménagement et tendre vers une ouverture au public plus large et mieux organisée.

La protection et l'aménagement des forêts correspondent à une nécessité bien réelle puisque tout bois est soumis à une fréquentation spontanée.

Ces politiques s'appuieront sur l'application de la réglementation existante en matière de protection des espaces boisés (code rural, documents d'urbanisme), sur l'adoption du principe de compensation systématique lors de la destruction de bois par des grands travaux et sur la définition des objectifs à atteindre en matière d'espaces verts. *Les espaces boisés sont des éléments forts* sur lesquels peut s'appuyer un aménagement en profondeur.

2. Les protections existantes

La protection des espaces naturels n'est pas une option nouvelle en Basse-Normandie. Le Ministère de la Culture et de l'Environnement s'est préoccupé d'inscrire parmi les sites, de grands ensembles tels que le Cap de la Hague, la vallée de la Sienna ou le nord Pays d'Auge. Des espaces particulièrement menacés ont été classés pour assurer une protection plus efficace : c'est le cas pour les falaises de Luc-sur-Mer et de Champeaux, l'archipel des îles Chausey, les dunes d'Annoville, de Vauville et de Beaubigny ; un certain nombre de dossiers sont en cours (les falaises de Saint-Aubin-sur-Mer, l'étang de Gattermare le havre de la Vanlée).

Pour assurer la protection du gibier, des réserves de chasse de grande étendue ont été mises en place dans la baie des Veys, les marais de Carentan, la baie du Mont Saint-Michel, les îles Chausey. Les réserves ornithologiques (Saint-Marcouf, Gatteville, Jobourg) et les réserves naturelles strictes (tourbière de Mathon, mare de Vauville) sont réduites, peu nombreuses et la gestion en est difficile.

En Baie des Veys, la Fondation de Beauguillot a été reconnue d'utilité publique par décret le 2 août 1976 dans un but de protection de la nature. Cette Fondation gère un domaine de 126 ha qui, en continuité avec la réserve de chasse de Sainte-Marie-du-Mont constitue une réserve naturelle.

Dans l'élaboration des plans d'urbanisme, schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et plans d'occupation des sols, la protection des espaces naturels est une préoccupation constante. *Cependant, la pression d'intérêts privés conduit parfois à l'impossibilité d'assurer réellement le maintien de certains espaces naturels. Quand les pressions sont très fortes, la réglementation semble être difficilement efficace à long terme et le seul moyen définitif est la maîtrise du sol par la collectivité. L'acquisition permet en outre d'ouvrir ces espaces au public et d'en organiser la fréquentation. Dans ce domaine, la base littorale de nature et de loisirs de l'Estuaire de l'Orne est une expérience en cours de réalisation.*

L'établissement Public Régional a en outre accordé une aide substantielle au *Département de la Manche pour l'acquisition de zones dunaires*. Si la protection des espaces naturels est une politique engagée, l'aménagement et la gestion de ces espaces restent à entreprendre.

3. La politique de protection des espaces naturels

Le maintien des espaces naturels revêt plusieurs aspects, complémentaires dans le temps et dans l'espace : les mesures réglementaires, les acquisitions foncières.

3.1 Les mesures réglementaires : Les réglementations actuelles sont diverses et l'efficacité de chacune très variable.

3.1.1 La protection dans les P.O.S. s'applique soit aux espaces naturels (ND) dunes, marais, landes, bois, soit aux zones agricoles (NC) ; elle se traduit par un maintien de l'activité traditionnelle agricole ou forestière à l'exclusion de toute autre forme de l'occupation du sol. Cependant, le P.O.S. est inefficace pour protéger certaines richesses naturelles ou paysagères spécifiques : la réglementation n'exclut pas toute activité ou implantation préjudiciables à l'équilibre biologique ou aux sites.

3.1.2 Une réserve naturelle est une portion du territoire d'une ou de plusieurs communes où des mesures spéciales de protection sont instaurées pour assurer la survivance d'espèces menacées et le maintien de biotopes précieux par leur valeur représentative de milieux primitifs (tourbières, stations reliques) ou par leur importance biologique (zones humides, étapes sur les voies de migration des oiseaux, etc...). Dans une réserve naturelle, l'influence humaine doit être minime, la circulation du public limitée dans toute la mesure du possible et suspendue si c'est nécessaire. Toutefois, pour tenir compte des impératifs d'ordres éducatif et sociologique, l'ouverture au public, partielle et organisée, apparaît souvent souhaitable.

Le Comité Interministériel d'action pour la nature et l'environnement du 17 décembre 1973 s'est fixé un programme de 100 réserves à créer en 7 ans. Cette mesure pourrait être envisagée pour la Baie du Mont Saint-Michel, la mare de Bouillon, les étangs de Gattemare et de Réthoville, les marais d'Asnelles, les grèves de Penne-depie et certains secteurs des marais du Cotentin et des landes de Lessay.

Certains secteurs naturels abritent une riche faune d'oiseaux, servent de relais pour des oiseaux migrateurs ou possèdent potentiellement ces caractéristiques. La protection de la faune et des biotopes peut être assurée par *la création de réserves ornithologiques, cas particulier de réserves naturelles*. Outre l'interdiction de la chasse, le statut de réserve ornithologique comprend certaines mesures restreignant les activités qui font obstacles à la présence des oiseaux (bruit, circulation des véhicules...). Pour être pleinement efficaces, ces réserves doivent avoir une superficie suffisante : c'est pourquoi il est souhaitable d'envisager l'extension de celles de Jobourg et de Gatteville. Cette mesure, plus stricte que la réserve de chasse, assure un meilleur équilibre entre les espèces. Cependant, les deux types de réserves sont avantageusement complémentaires (Baie des Veys, marais de la Dives).

3.1.3 Le classement au titre des sites (loi du 2 mai 1930), envisagé à titre scientifique ou pittoresque pour certains secteurs comme les îles, les falaises, les dunes, peut être étendu sur le domaine public maritime quand la frange côtière est classée. C'est ainsi que peuvent être protégés les abords des estuaires (Baie du Mont Saint-Michel, havre de la Vanlée, de Régneville, de Lessay...). Les secteurs exceptionnels de la Hague, et à titre scientifique, les falaises du Calvados (Sainte-Honorine-des-Pertes, Longues, Saint-Aubin-sur-Mer, « Vaches Noires », et Hennequeville) devront faire l'objet d'un classement. Ces mesures réglementaires seront accompagnées d'un aménagement léger facilitant la découverte des sites.

3.1.4 Les zones d'environnement protégées instaurées par la loi du 31 décembre 1976 ont pour but de diversifier et de simplifier les mesures de

protection en matière de paysage. Elles éviteront d'établir des plans d'occupation des sols dans les communes où ce document ne s'impose pas, tout en apportant un moyen simple et adapté aux conditions locales pour les communes qui souhaiteront les utiliser. Il s'agit d'obtenir une plus grande qualité des constructions, une meilleure insertion dans le site, urbain ou rural, et d'imposer aux constructeurs un plus grand souci du respect de l'environnement.

Cette procédure annule et remplace les différents textes relatifs aux "zones sensibles", "zones d'architecture imposée" et "zones à caractère pittoresque".

3.1.5 La législation actuelle sur les périmètres sensibles tend à renforcer les contrôles par la puissance publique en matière d'occupation ou d'utilisation des sols, notamment lors de l'instruction des permis de construire et de demandes d'autorisation de lotissement ou d'ouverture de terrains de camping. A l'intérieur du périmètre, le Département perçoit, pour chaque construction nouvelle, une taxe ou "redevance départementale d'espaces verts". Le revenu de la taxe est affecté à des acquisitions en vue de la protection et de l'ouverture au public, spécialement dans des zones dites "zones de préemption" délimitées à l'intérieur du périmètre.

Son intérêt principal réside dans le fait qu'elle constitue, pour le Département, un *outil de politique foncière*.

3.2 Les acquisitions foncières : Les mesures réglementaires de sauvegarde sont insuffisantes pour résister à long terme à des pressions importantes ; de plus, ces mesures n'assurent pas la maîtrise des sols nécessaires pour gérer un aménagement ouvert au public. On peut d'ores et déjà retenir des espaces devant faire, à plus ou moins long terme, l'objet d'acquisitions par la collectivité, à des titres divers. Ces acquisitions seront échelonnées dans le temps en fonction de l'urgence des besoins et des possibilités financières des collectivités intéressées. Selon l'intérêt des collectivités pour chaque acquisition (locales ou départementales pour les opérations à caractère touristique, régionales ou nationales pour la

protection...), un montage financier adapté sera réalisé en modulant l'intervention des différents partenaires (communes ou syndicats, Département, Région, Conservatoire de l'Espace littoral, Etat).

4. Aménagement et gestion

4.1 Protection et aménagement, sauvegarde et ouverture au public ne sont-elles pas deux notions contradictoires ? L'ouverture au public aboutit inévitablement dans les parties fréquentées à une rupture de l'équilibre existant ; en fait, la plupart des espaces naturels sont déjà soumis à une fréquentation spontanée qu'il faut "canaliser" pour éviter la dégradation des parties les plus fragiles (flore dunaire, aires de nidification...). Toutefois, la protection des espaces naturels, la reconnaissance de leur valeur passe par l'information du public sur ces espaces et leurs fonctions, notamment grâce à l'initiation sur le terrain. Ceci implique un contact entre l'homme et la nature, donc l'ouverture au public.

Par ailleurs, la richesse d'un milieu résulte bien souvent d'un état d'équilibre entre l'évolution de la végétation et l'intervention humaine. Ainsi, la variété de la flore des milieux humides (bords d'étangs, marais, fossés...), dépend du fauchage qui est effectué régulièrement ; l'abandon de ce fauchage entraîne une certaine banalisation du milieu par dominance d'une seule espèce (par exemple le roseau).

Outre les aspects foncier et touristique, la gestion des espaces naturels s'articule autour des préoccupations de protection, d'entretien et d'ouverture au public. *Dans un système de gestion réel de l'espace, protection et aménagement sont complémentaires* ; ces notions sont d'ailleurs liées par la réglementation : les espaces acquis par le Conservatoire de l'Espace littoral ou par les départements dans le cadre des périmètres sensibles, doivent être ouverts au public.

4.2 Objectifs et principes : conserver le milieu naturel pour une pratique de la fréquentation implique le respect d'un certain nombre de règles :

bonne connaissance du milieu, hiérarchie dans l'affectation des espaces, précarité des aménagements.

L'aménagement et la gestion d'un espace naturel reposent d'abord sur une connaissance aussi complète que possible qui permet d'établir un découpage en fonction de l'intérêt scientifique, de la fragilité, des risques et de l'état de dégradation.

Il convient alors d'établir une hiérarchie dans une telle mosaïque : des secteurs ont une valeur et une fragilité telles qu'il faut assurer leur protection absolue, ce qui implique la fermeture par mise en réserve ; d'autres zones, bien que parties intégrantes de l'ensemble, sont largement dégradées et présentent souvent de par leur localisation, peu de possibilités de restauration : elles seront réservées à l'accueil du public. Il est important, dans ces affectations, de prévoir des superficies suffisantes pour permettre à chaque partie de fonctionner de façon "autonome".

Le plan d'aménagement sera établi en fonction de la fragilité et de la valeur des différentes parties. Les équipements seront prévus légers et mobiles, de manière à pouvoir modifier le plan d'aménagement au premier signe de dégradation dans une zone sensible.

Ces supports à l'information et à l'initiation à la nature seront des équipements d'importance variable, depuis le panneau explicatif, les observatoires et les sentiers balisés jusqu'aux centres comportant un petit laboratoire, établis près des réserves naturelles existantes ou à créer, ainsi que sur certains sites de grand intérêt (Beaubigny, Estuaire de l'Orne).

Les équipements de loisirs ou d'hébergement seront situés en bordure des ensembles naturels et en liaison avec les agglomérations proches. Tout aménagement d'espace naturel doit impérativement pouvoir être remis en cause à tout instant, non pas dans son principe, mais dans ses modalités. La gestion doit avant tout être dynamique et vigilante.

Dans ces conditions, parler d'aménagement, voire d'équipement, ne doit faire aucune référence aux modèles urbains ou même agricoles, s'agissant d'un type d'espace très différent.

4.3 Exemples d'aménagements

L'aménagement léger des espaces boisés : L'ouverture au public d'espaces boisés, jusque là peu accessibles, constitue l'une des actions essentielles de la politique régionale des espaces verts et des loisirs. La demande des usagers ne cesse de croître ; les modalités de l'ouverture sont à définir selon les différents contextes. Dans la majorité des cas, et notamment en ce qui concerne la forêt de Saint-Gatien, un accord est à rechercher avec les propriétaires privés par l'intermédiaire du Centre de la Propriété Forestière, pour ouvrir au public quelques parties des boisements en fonction du plan d'exploitation ; cet accord pourrait prendre la forme de convention entre une collectivité publique et les propriétaires, conformément aux dispositions de l'article L. 130-5 du Code de l'Urbanisme. L'acquisition totale ne doit être envisagée qu'en dernier ressort lorsque les conditions de protection et les activités de loisirs ne sont plus compatibles avec une exploitation forestière. C'est le cas en particulier près des grandes agglomérations. Il sera souvent utile d'acquérir quelques parcelles aux abords des points d'accès afin d'y implanter les quelques équipements susceptibles d'y fixer le maximum de fréquentation.

Des massifs boisés peuvent être *aménagés de façon simple et ponctuelle* : création de points de fixation et d'animation en lisière des bois, aires de jeux et de pique-nique, sentiers équestres et pédestres, parcours santé. Ce sont : la forêt de Saint-Gatien en liaison avec l'aménagement du Pays d'Auge et la fréquentation de la Côte Fleurie ; le bois de Bavent à proximité de l'agglomération caennaise ; la forêt de Cinglais, en complémentarité avec la forêt de Grimboisq ; les bois du Val de Saire liés au développement du tourisme intérieur dans le Cotentin et en fonction des besoins de loisirs de l'agglomération cherbourgeoise ; la forêt de Pirou et les landes de Lessay participant au développement touristique prévu sur la façade Ouest du Cotentin.

L'aménagement des massifs dunaires : Certains massifs dunaires de grande importance, massif de Beaubigny principalement mais aussi Biville, Annoville, Agon-Coutainville, Saint-Germain-sur-

Ay, Merville-Franceville, nécessitent un aménagement global. D'autres espaces dunaires pourraient recevoir des équipements légers (sentiers balisés...) il s'agit :

- pour la côte Ouest du Cotentin de : Dragey, Bréhal-Bricqueville ; Blainville, Gouville, Anneville, Geffosses ; Pirou, Créances ; Bretteville-sur-Ay à Saint-Rémy-des-Landes ; Saint-Lô-d'Ourville à Barneville-Carteret.
- l'ensemble des secteurs dunaires de la côte Est de la Manche, de Quinéville à Sainte-Marie-du-Mont.
- le secteur dunaire de Colleville-sur-Mer dans le Calvados.

L'aménagement des havres : Sites uniques et exceptionnels, les havres et les estuaires doivent être protégés. Seuls, des équipements adaptés, ne modifiant pas les caractéristiques physiques et écologiques des sites, seront admis. Ainsi, certains havres pourront-ils permettre l'aménagement de ports légers d'échouage, leurs rives affectées à un usage collectif et équipées ponctuellement : passerelles d'observation, aires de pique-nique, sentiers balisés... Ces aménagements pourraient concerner : l'estuaire de la Sée et de la Sélune, le havre de la Vanlée, le havre de Régnerville, le havre de Lessay, le havre de Portbail, le havre de Surville et la baie des Veys, l'estuaire de l'Orne.

Si la gestion des espaces agricoles et forestiers peut profiter d'une longue expérience, il n'en est pas de même pour les ensembles naturels. Certaines formules sont cependant lancées ; c'est ainsi que les bases littorales de nature et de loisirs (Estuaire de l'Orne, Marais d'Asnelles-Courseulles) et les parcs marins (archipel des îles Chausey et baie des Veys) peuvent contribuer à la gestion du patrimoine naturel.

Au même titre que les ensembles balnéaires, l'armature des petites villes ou les grandes infrastructures, les espaces naturels sont des éléments structurants de l'aménagement du littoral ; certains d'entre eux sont même les points forts sur lesquels peut s'articuler l'organisation du secteur : havre de la Sienne, baie du Mont Saint-Michel.

L'aménagement de la baie du Mont Saint-Michel

Les problèmes de la Baie du Mont Saint-Michel ne peuvent être résolus que par un programme d'ensemble au niveau national puisque, malgré l'unité géographique du site, la baie dépend de deux quartiers maritimes, deux départements et même deux régions. En effet, la Baie du Mont Saint-Michel comprend l'estuaire de la Sée et de la Sélune puis du Couesnon mais s'ouvre largement surtout vers la Bretagne entre la pointe de Cancale et celle de Carolles.

Problèmes

Les problèmes majeurs qui concernent la Baie du Mont Saint-Michel peuvent se regrouper sous quatre thèmes : l'ensablement du Mont, la protection du milieu naturel, la préservation des paysages, la mise en valeur touristique.

La progression de l'ensablement et de la végétation en direction du Mont réduit la présence de la mer au pied du Mont Saint-Michel (35 jours par an). Ce problème inquiète les défenseurs du site depuis un siècle, mettant en cause les différentes actions humaines (polderisation, digues d'accès, barrage sur le Couesnon...) De toute façon, il y a apport de 1 million de mètres cubes de sédiments en moyenne par an pour l'ensemble de la baie. Il faut rechercher un moyen pour éviter le maximum de dépôts aux environs du Mont.

La protection du milieu naturel recouvre plusieurs aspects liés à l'activité agricole ou maritime. La baie constitue un relai pour les oiseaux au cours de leurs migrations ; ils y trouvent repos et nourriture. Cependant, le développement plus ou moins organisé de la chasse (en bateau, à la passée, au gabion) crée une insécurité pour ces oiseaux qui se raréfient d'année en année. La diminution des prairies naturelles et l'assèchement des marais intérieurs contribuent à cette raréfaction. Les activités maritimes (pêches à pied, conchyliculture, pêche...) constituent souvent une atteinte au milieu naturel parce qu'elles ne sont pas guidées et orientées scientifiquement. A tout cela s'ajoute la pollution émanant des rivières et des communes littorales.

La préservation du paysage est liée au développement de résidences principales et secondaires à partir de certains centres (Saint-Jean-le-Thomas, Avranches...) et à proximité du Mont Saint-Michel. Le danger réside dans la dispersion des constructions notamment dans les points de la baie les plus intéressants.

L'activité touristique est apparemment très importante mais se traduit par un encombrement de visiteurs (un million et demi par an). En fait les retombées économiques de ce tourisme de passage sont relativement faibles et de toute façon inférieures à l'apport des séjours même brefs.

RECHERCHES DE SOLUTIONS

Ensablement

Pour le maintien de l'insularité du Mont, une étude a été effectuée au Laboratoire Central d'Hydraulique de France. Ces travaux sur le terrain et sur maquette déterminent les aménagements permettant de désensabler le Mont sans toutefois porter atteinte aux activités existantes de la baie. Pour la protection du milieu naturel, une étude a été réalisée par la Société d'Etude et de Protection de la Nature en Bretagne (S.E.P.N.B.) et l'Association Normande d'Economie Rurale Appliquée (A.N.E.R.A.). Ce travail comprend une analyse du milieu et des richesses naturelles, complétée par l'examen des activités humaines dans la baie et ses environs. A partir de ce bilan sont proposées certaines mesures concrètes.

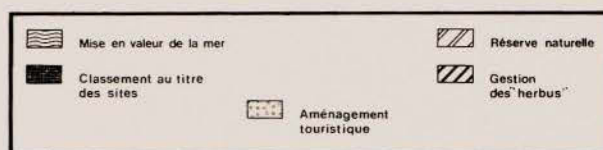
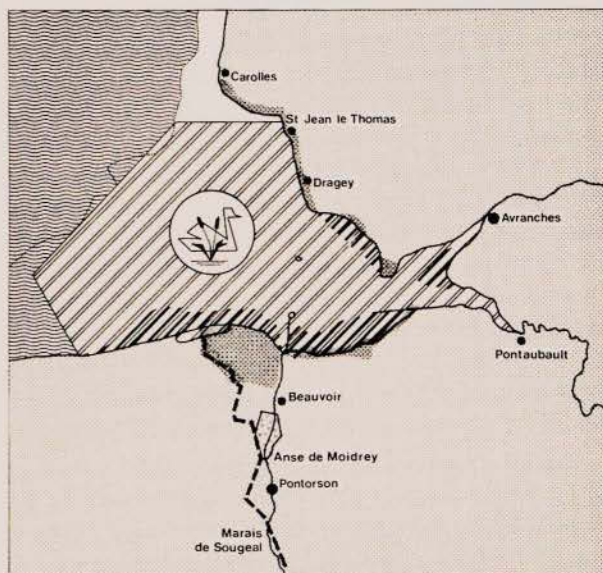
Protection du milieu naturel

L'ensemble de ces mesures doit être coordonné et harmonisé ; c'est pourquoi il est proposé de créer une réserve naturelle à vocation générale. Cette réserve couvrira environ 19000 ha, dont une partie seulement en réserve de chasse. Cet ensemble dépendant de deux départements et de deux régions, il appartiendrait donc à l'organisme de gestion de la réserve (comprenant toutes les parties concernées : élus, administrations, professionnels et scientifiques), de coordonner toutes les actions à entreprendre.

Préservation des paysages

C'est essentiellement un problème d'urbanisme. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme d'Avranches ainsi que les plans d'occupation des sols devront s'attacher à préserver de l'urbanisation les abords de la baie spécialement les secteurs les plus significatifs du paysage. Pour renforcer ces protections, il serait nécessaire d'envisager le classement au titre des sites d'une grande partie de la frange littorale. La procédure des périmètres sensibles ainsi que celle des zones de protection de paysages devrait être mise en œuvre en priorité sur l'entourage de la baie ; enfin, dans le cadre de tout cet ensemble réglementaire, il est nécessaire d'organiser une assistance architecturale et urbanistique efficace.

La Baie du Mont Saint-Michel



Mise en valeur touristique

Le problème touristique majeur du secteur du Mont Saint-Michel est l'évasion de la clientèle due à l'absence d'activités complémentaires à la visite et à la promenade. Il convient donc de mettre en place un complexe de loisirs auquel il faut adjoindre les équipements d'accueil, hébergements variés et restauration.

Cet ensemble demande une superficie importante que la protection du site exige de rechercher en profondeur ; cette unité doit de plus se trouver sur l'axe d'arrivée au Mont et assez près des courants touristiques Normandie-Bretagne. L'emplacement le plus adapté se situe entre Pontorson et le Mont Saint-Michel.

Une ébauche de ce complexe existe déjà dans l'anse de Moidrey mais la réalisation de l'ensemble touristique du Mont Saint-Michel nécessitera l'intervention de la collectivité publique pour accélérer et conforter les projets du syndicat intercommunal. En effet, les seuls moyens de ce maître d'ouvrage qui apporte le terrain (130 ha), ne sont pas suffisants pour réaliser une opération susceptible d'avoir une image de marque à l'échelle du site du Mont Saint-Michel. L'étude détaillée d'un projet complémentaire d'aménagement permettra d'en estimer les besoins.

L'aménagement des marais

L'exemple des Marais du Cotentin

L'aménagement des marais et des zones humides est une opération essentielle du maintien de l'équilibre écologique et économique du littoral bas-normand.

Situation

Les marais de l'isthme du Cotentin couvrent 25000 ha, sont formés par les bassins des rivières Aure, Vire, Taute, Douve, Merderet et jouent un rôle déterminant dans la régulation du régime des eaux et l'alimentation des espèces animales de la baie des Veys.

A la suite de l'opération "Vire rivière propre", un décret fixant les "objectifs de qualité" a été pris sur l'ensemble des rivières et permettra en 1979 de supprimer l'arrêté d'insalubrité de la baie des Veys. Il restera cependant une pollution résiduelle liée à la présence des portes à flot ainsi que des concessions à charge d'endiguage qui font peser le risque de voir diminuer la surface naturelle de la baie des Veys. La pression de chasse demeure encore excessive à certaines périodes compromettant le rôle d'étape pour les oiseaux migrateurs.

Sur le plan agricole, les marais connaissent des difficultés de développement (mono-activité laitière, exploitations morcellées, population âgée). Carentan est le seul pôle industriel et tertiaire important. Par contre, les marais présentent de fortes potentialités de développement touristique (lieu de passage touristique, tourisme fluvial possible, proximité des sites du débarquement...)

PROPOSITIONS

Gestion du milieu naturel

Le maintien de la diversité des milieux, marais et tourbières, eaux libres et stagnantes, prairies humides, landes et bois conduit à la mise en réserve de portions limitées (tourbières par exemple) et à éviter des modifications importantes de l'hydrologie.

L'acquisition par la collectivité ne sera que très ponctuelle et évitera les secteurs de grand intérêt agricole. Un plan de gestion de la chasse (réserves et élevage) est organisé par la D.D.A. de la Manche. Le renforcement de la réserve de chasse marine s'appuiera sur la création de la "Fondation Beauguillot" en baie des Veys.

Il pourrait ultérieurement lui être adjoint un "parc ornithologique" et un centre d'initiation au milieu naturel.

Aménagements touristiques

Les équipements seront strictement liés à la mise en valeur des marais (pêche, tourisme fluvial, chasse, observation) et localisés à Carentan, Isigny, Trévières, Graignes, Liesville... Des itinéraires de découverte des marais, routes touristiques, sentiers pédestres seront balisés à partir des grands axes routiers.

Des itinéraires de promenades en bateau combinés avec des parcours de pêche ou d'observation du milieu naturel prendront appui sur Carentan ou Isigny, après remise en navigabilité de certaines parties de la Douve, de la Taute et de l'Aure.

Un parc ornithologique pourra être adjoint à la réserve de chasse de la "fondation Beauguillot" et des zones d'observations de la flore et de la faune dispersées dans les marais.

Les hébergements seront de préférence localisés chez l'habitant (gîtes ruraux, chambre d'hôte, camping à la ferme).

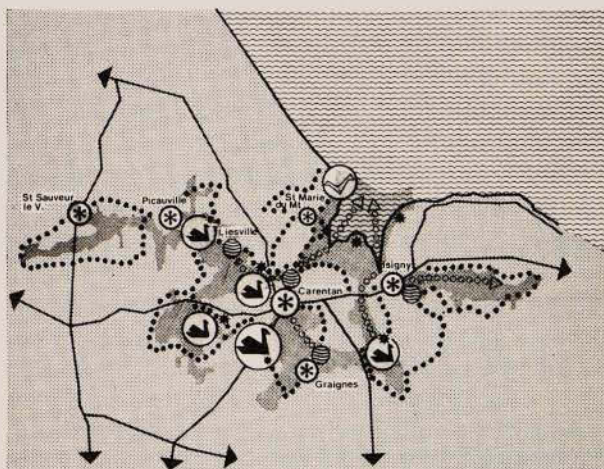
Gestion hydraulique

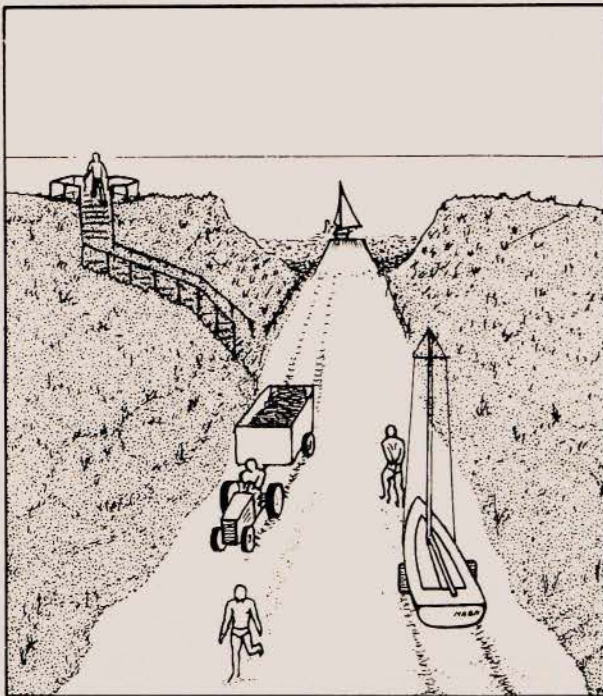
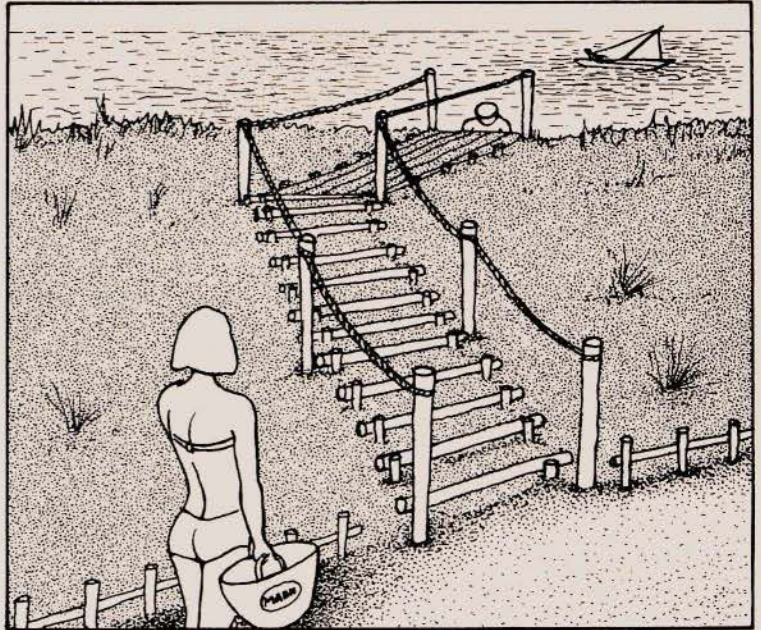
Outre la réduction en cours des pollutions, il est nécessaire de rétablir "l'effet de chasse" par le jeu des marées, pour limiter l'envasement de la baie des Veys et sa pollution. Ceci suppose la réouverture progressive des portes à flot et la réfection conjointe des digues des polders intérieurs.

Il convient de s'assurer juridiquement de l'arrêt des endiguages par cessation des renouvellements de concessions (1988) ou rachat des droits de propriété des "grèves du Grand Vey".

Une structure de gestion de l'ensemble des marais pouvant prendre la forme d'un syndicat mixte par exemple) devrait assurer la coordination de toutes ces actions.

Des principes d'aménagement analogues sont envisageables pour les landes de Lessay, les marais littoraux du Nord Cotentin, les marais de la Dive ou les Grèves de Pennedepie.





La protection des côtes contre l'érosion marine est un problème qui préoccupe les responsables à tous les niveaux. Les collectivités départementales de la Manche et du Calvados aident les associations syndicales et les communes à réaliser des travaux de défense contre la mer. Malgré la mobilisation de sommes importantes et les ouvrages déjà réalisés, l'attaque persiste ou reprend.

La défense contre l'érosion marine

Une solution durable dépasse, dans la plupart des cas, les réponses habituellement envisageables par les associations syndicales légalement chargées d'assurer la maîtrise des ouvrages de défense.

La politique de défense contre la mer doit être conçue et mise en œuvre suivant un plan d'ensemble, établi à un niveau suffisant pour garantir de bons résultats à long terme, c'est-à-dire au niveau départemental, éventuellement régional.

Une politique rationnelle de défense contre la mer tiendra compte des données de la dynamique sédimentaire : ceci oblige à considérer des secteurs entiers de côte et toutes les activités qui *modifient les mécanismes naturels de sédimentation* et non pas comme souvent, les seuls points où les phénomènes se répercutent sur les activités humaines. Il ne faut toutefois pas oublier qu'actuellement, l'ensemble du littoral subit une érosion du fait de la montée relative du niveau de la mer par rapport à la terre. Cette montée est un phénomène à l'échelle géologique, le rôle de l'homme se limite à en retarder les effets. La politique la plus rationnelle consiste à éviter les risques et donc à écarter du littoral toute implantation qui n'est pas directement liée à la mer.

1. La situation actuelle du littoral bas-normand

La situation est préoccupante du fait de l'ampleur des menaces auxquelles ne s'opposent que des solutions techniques ponctuelles.

1.1 Les menaces : l'action de la mer provoque une érosion sur l'ensemble du littoral

La côte Ouest de la Manche, essentiellement sableuse, est soumise à des tempêtes parfois violentes : l'érosion se traduit par un recul et un démaigrissement de la plupart des plages et parallèlement, à une accumulation de matériaux dans la baie du Mont Saint-Michel. Le même phénomène plus modeste, existe dans la baie des Veys, avec une accumulation de matériaux pris à la côte Est du Cotentin et au littoral Ouest du Bessin. Sur les côtes du Calvados, à l'Est du Raz de la Percée et

encore plus nettement à partir d'Arromanches, le transit littoral est orienté vers l'estuaire de la Seine ; les éboulis des falaises argileuses, soumises à un glissement permanent sont déblayés par la mer.

La nature des menaces est différente suivant le type de côte et l'occupation du sol. Ainsi peut-on distinguer : les secteurs inondables, construits ou agricoles, menacés de rupture d'un cordon dunai- re ou d'une digue ; les secteurs dunaires non construits ; les secteurs dunaires et les secteurs de falaises construits. L'urgence et le type de défense sont fonction de la répercussion directe sur les activités humaines.

1.2 L'éparpillement des actions. Si les secteurs menacés concernent parfois de grandes surfaces surtout dans le cas de zones agricoles inondables, le plus souvent, il s'agit de portions de littoral beaucoup plus limitées. La maîtrise des ouvrages de protection est en vertu de la législation, assurée par les propriétaires des terrains menacés, regroupés en associations syndicales de défense contre la mer, ou par les communes, lorsque des terrains ou des voiries communales sont concernés.

Alors que les causes de l'érosion, et par conséquent des dégâts produits sont d'ordre général et liées à la dynamique de grands secteurs côtiers, les actions sont réalisées en fonction des possibilités financières des maîtres d'ouvrage et donc limitées aux stricts points critiques. Malgré l'existence de plans départementaux, ces actions demeurent dispersées du fait de l'absence de structures juridiques de coordination ; elles ne permettent pas d'agir au niveau des facteurs principaux de l'érosion et de mettre en œuvre progressivement des solutions durables.

1.3 Les solutions techniques actuelles :

L'occupation du littoral par l'urbanisation entraîne la disparition des défenses naturelles que constituent les dunes. Les constructions figent la ligne de rivage, et les variations de celle-ci qui existent toujours dans le cas d'un rivage naturel, deviennent davantage perceptibles. Très rapidement, la nécessité de protéger les constructions de façon absolue, se fait sentir. La solution immédiate est de s'opposer à l'érosion de la mer par *la réalisation*

d'une digue frontale au droit des points attaqués ; le choix étant le plus souvent fait en fonction du moindre coût par linéaire de côte protégé. L'emplacement, la longueur, le profil de la digue, ont une importance : on observe une accélération de l'érosion à ses extrémités ; une digue à profil rectiligne, vertical ou très incliné, à surface lisse, s'oppose brutalement au flux, et provoque, lors du reflux, une turbulence à la base, d'où à terme, un déchaussement de la digue.

La technique des enrochements absorbe mieux l'énergie des vagues déferlantes mais ne résout pas le problème du démaigrissement des plages. Elle présente en outre l'inconvénient, lorsqu'elle est utilisée pour protéger les digues des stations touristiques, de gêner les activités balnéaires.

Il résulte de ces ouvrages frontaux une aggravation du phénomène à moyen terme : la réalimentation du haut de plage en sable lors des périodes de calme ou de mortes eaux, ne se fait plus ; cette réalimentation permet d'équilibrer l'érosion dans les secteurs dunaires.

La technique des épis perpendiculaires au rivage, solution globale qui freine le transit littoral, est encore trop souvent l'objet de réalisations au coup par coup, face à des besoins immédiats, et entraîne une attaque violente au-delà de la série d'épis.

2. La mise en place de solutions rationnelles

Avant tout, un certain nombre de règles d'utilisation du littoral devront être respectées pour que les travaux de défense soient moins urgents et plus efficaces.

2.1 L'utilisation du littoral : La défense contre la mer est devenue préoccupante depuis l'occupation du littoral par l'urbanisation liée au développement touristique, urbanisation que l'on se trouve ensuite dans la nécessité de protéger. Cette charge incombe légalement aux propriétaires ; l'intérêt porté à la défense contre la mer et les efforts entrepris dans ce sens, sont liés à la valeur d'usage, donc à l'affectation des terrains

attaqués. La défense contre la mer réclame comme préalable que l'aménagement du littoral respecte certains principes. Toute implantation qui n'est pas strictement liée au milieu marin doit être maintenue en recul de la côte. Seront absolument évitées l'extension linéaire de l'urbanisation, toute création de route en front de mer et la dégradation des défenses naturelles que constituent les cordons littoraux. Il faut aussi exclure l'extraction terrestre de sable, surtout dans les secteurs d'érosion. Avant d'entreprendre toute action sur le domaine maritime, l'impact des travaux sur la dynamique sédimentaire, (que ce soit en mer, sur le littoral ou dans les havres), sera étudié avec précision.

2.2 Les conditions techniques : une politique rationnelle de défense contre la mer suppose l'application de techniques s'attaquant aux causes des phénomènes, c'est-à-dire agissant au niveau de la dynamique sédimentaire et favorisant les facteurs de stabilisation. Cet aménagement à long terme signifie la réalisation d'équipements de deux ordres : des ouvrages de défense appropriés, travaux les plus importants ; l'entretien des dunes et des accès à la mer qui, bien que plus modestes, ont une fonction de protection très importante.

La politique à mettre en œuvre ne donnera pas immédiatement des résultats notables ; les actions classiques de réfection des digues frontales seront poursuivies pendant la mise en place des nouveaux ouvrages.

3. Les ouvrages de défense

Pour chaque grand secteur de côte, seront définis les ouvrages s'opposant au phénomène d'érosion, voire provoquant le réengraissement des plages. Ainsi, la Société Grenobloise d'Etudes et d'Application Hydrauliques (SOGREAH), à la demande du département de la Manche, a déterminé, pour la côte Ouest du Cotentin des solutions techniques adaptées aux conditions sédimentaires locales : la méthode consiste à s'opposer au transport parallèlement au rivage, des matériaux enlevés à la côte. Les havres, en créant une discontinuité, freinent ce transport : on observe l'accroissement des flèches sableuses, traduisant une accumulation de

sable à leur niveau. En cela, ils jouent le même rôle qu'un épi. *Les havres peuvent être considérés comme les premiers stabilisateurs à compléter par des ouvrages, en commençant par l'aval du transit littoral pour remonter ensuite à l'amont, au fur et à mesure de l'engraissement.*

Ces ouvrages sont des épis perpendiculaires à la côte, pleins ou perméables. *Les secteurs urbanisés, plus menacés, seront protégés par des séries de brise-lames ou d'ouvrages combinant brise-lame et épi plongeant, de manière à provoquer des atterrissements devant les défenses frontales très attaquées.*

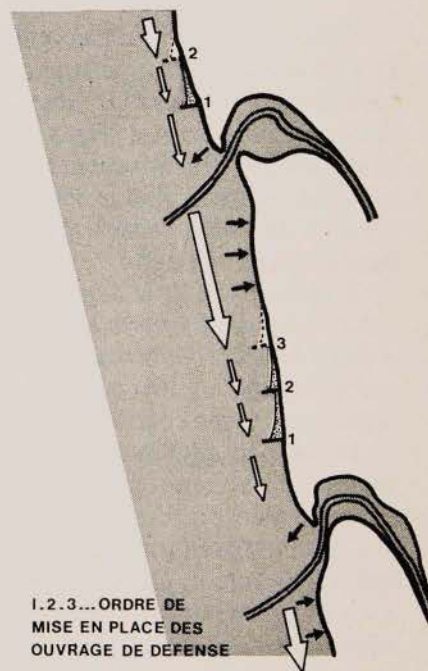
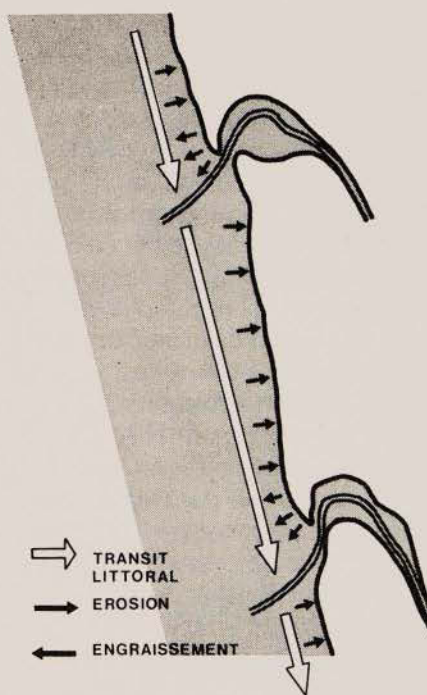
Etant donné le volume des travaux à réaliser, la programmation sera établie en fonction de l'urgence des interventions. On peut retenir, pour la durée du VII^e Plan :

- la défense de Hauteville-Montmartin : ouvrages composés (5 brise-lames) et 2 épis plongeants ; réalisation à prévoir sur deux Plans.
- Agon-Coutainville : travaux importants (7 brise-lames et 3 épis plongeants) ; réalisation à prévoir sur deux Plans.
- la plage de Portbail (2 brise-lames), le havre de Lessay et Printania-Plage (2 épis et une digue de 900 m) ; le coût est moins élevé.

Dans le Calvados, le système d'épis qui a déjà donné des résultats est à renforcer et compléter, notamment dans les secteurs naturels érodés (marais de Saint-Côme-de-Fresne à Ver-sur-Mer...) La constitution d'un système de défense entre Vasouy et Cricqueboeuf est liée à l'évolution sédimentaire dans l'estuaire de la Seine et aux travaux qui y sont réalisés.

L'érosion qui affecte les secteurs urbanisés de la baie de Seine, nécessite la mise en œuvre d'un plan, similaire à celui défini pour la côte Ouest de la Manche. Pour réaliser cette opération à partir du VIII^e Plan, une étude est à entreprendre dès maintenant. Son objet est d'établir un plan général de défense, définissant le type et l'implantation des ouvrages à réaliser, en tenant compte, pour la partie Est de la baie de Seine, de l'influence des aménagements industriels portuaires.

Dans le cas particulier de la baie des Veys, la restauration du système de digues, opération de défense contre la mer, s'inscrit également dans la



politique de lutte contre la pollution et l'opération "rivière propre" de la Vire. La protection du littoral comporte le renforcement de la digue par des épis et la restauration des digues intérieures des polders. Celle-ci devrait permettre, tout au moins pour les petites et moyennes marées, l'ouverture des portes à flot situées sur les quatre rivières se jetant dans la baie ; l'effet de chasse ainsi créé éviterait la concentration de polluants et de matières en suspension qui favorisent la prolifération de germes pathogènes au contact de la baie des Veys.

L'importance des travaux à réaliser est variable suivant l'état des digues (sont à restaurer les digues bordant 8 km de rivières, soit 16 km de digues) et le coût de restauration des anciennes portes à flot séparant les polders des rivières, en amont des portes que l'on veut rouvrir. Pour la partie Est de l'estuaire, le renforcement du système d'épis existant sur 8 km permettrait de s'opposer au transit littoral de matériaux arrachés dans le secteur de Grandcamp et s'accumulant dans la baie.

4. Les mesures de protection des dunes

Outre les mesures réglementaires relatives à l'usage des sols, des aménagements devront être réalisés pour protéger les dunes contre les dégradations. Les accès aux plages, à l'extrémité des routes ou des chemins menant à la mer, se font par des cales interrompant le cordon dunaire, avec création de "siffle-vents". C'est là que s'amorce la destruction de la dune.

La protection de la dune sur ses flancs sera assurée par des barrières et par des plantations d'oyats fixant le sable ; des escaliers à claire-voie permettront d'accéder au sommet et de franchir la crête dunaire sans perturber le milieu.

La fréquentation humaine et le piétinement des dunes qui s'accompagnent fréquemment d'arrachage de plantes, aboutissent à dénuder le sable et à le remettre en mouvement sous l'action du vent ou de la mer. *Certains cheminements piétonniers dunaires très fréquentés pourraient être aménagés au moyen de planchers à claire-voie épousant*

au maximum le relief et serpentant entre les buttes sableuses. En contre-partie, la circulation sur les crêtes dunaires ou les flancs fragiles et exposés serait interdite.

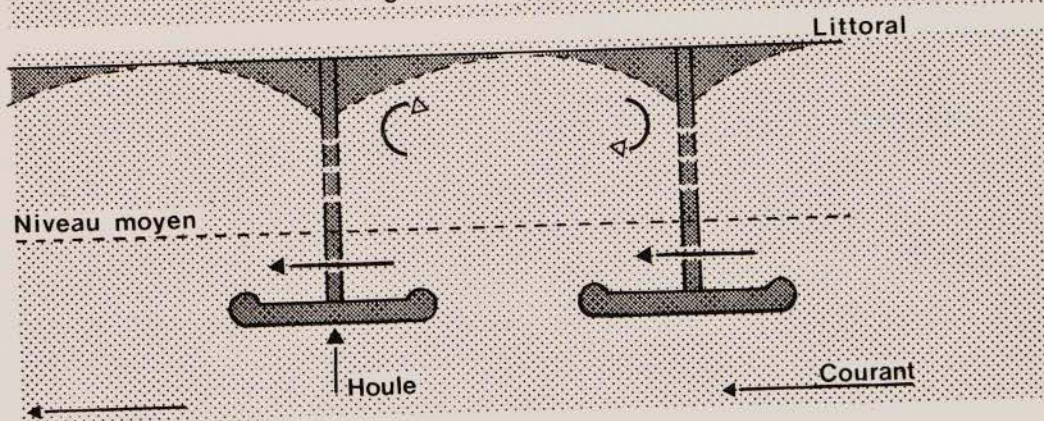
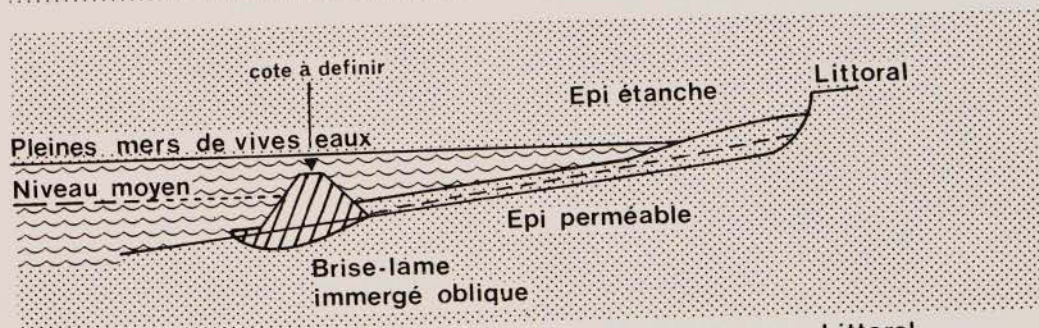
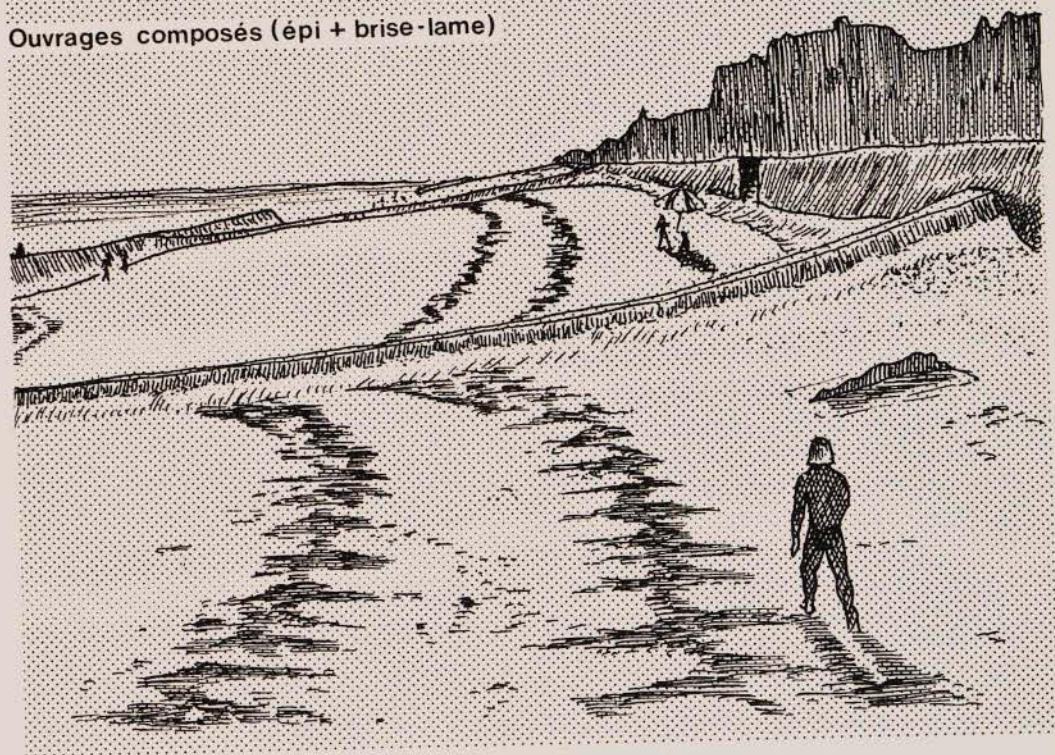
Pourraient ainsi être équipées les dunes de Merville-Franceville, Beaubigny, Vauville, Portbail, Pirou, Blainville-sur-Mer, Annoville, Saint-Martin-de-Bréhal, Bréville, Dragey-Tombelaine.

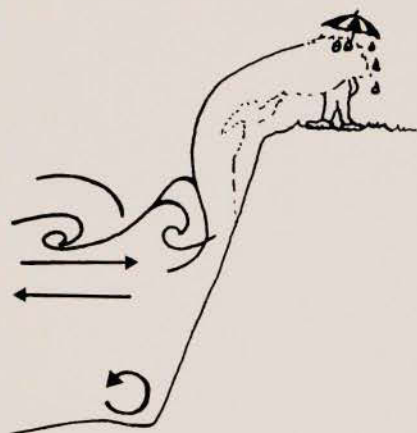
5. Les conditions structurelles

Les opérations à engager sortent du cadre étroit d'actions ponctuelles ayant pour maîtres d'ouvrages les associations syndicales de défense contre la mer. Sans sous-estimer leur action, il semble que le niveau le plus adapté pour prendre en main cette politique soit départemental, ou, dans certains cas, interdépartemental (baie des Veys...). Il est nécessaire de disposer pour cela *d'un organisme maître d'ouvrage des opérations de défense contre la mer intéressant au moins de grands secteurs homogènes et formant une Union des associations syndicales.*

Les associations syndicales de défense actuelles et les communes littorales participeraient à un fonds assurant le financement des grosses opérations d'intérêt général, (par exemple construction des ouvrages de défense de la côte Ouest, renforcement du réseau d'épis sur les côtes du Calvados, restauration des digues des polders de la baie des Veys...). Comme ils le réalisent déjà actuellement, les départements pourraient subventionner les opérations concernant leur littoral ; l'Etablissement Public Régional et l'Etat intensifieraient leur aide pour des opérations rationnelles prévues dans un schéma d'ensemble. Ces opérations, dans l'attente de structures adaptées, devraient être coordonnées au niveau régional afin d'organiser, de façon cohérente, la réalisation des ouvrages d'intérêt général et la répartition du financement. A titre indicatif, l'ensemble des opérations coûterait de l'ordre de 65 millions de francs.

Ouvrages composés (épi + brise-lame)

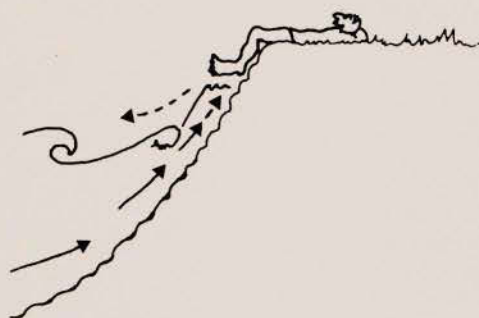




Digue à paroi lisse et profil presque vertical :
REFLEXION DE L'ENERGIE DES VAGUES DEFERLANTES
ET TURBULENTES



Epi constitué de palplanches verticales :
REFLEXION ET PHENOMENE DE TURBULENCE



Digue à paroi rugueuse et profil concave :
ABSORPTION PROGRESSIVE DE L'ENERGIE DES VAGUES



Epi à profil arrondi et rugueux :
ENERGIE ABSORBEE PROGRESSIVEMENT

La gestion des ressources en eau et la lutte contre leur pollution répond aux nécessités de protéger, d'une manière générale, les eaux douces et le milieu marin pour assurer l'équilibre écologique, et de pourvoir aux besoins des diverses activités économiques, ainsi qu'aux besoins domestiques.

La protection des eaux douces et marines

1. Importance de l'eau

1.1 Les ressources

Une attention particulière doit être portée à la recherche, à la préservation et à la gestion des nappes souterraines tout comme à la protection des eaux superficielles.

Dans les terrains secondaires du Calvados, les nappes souterraines sont, pour la plupart, sur-exploitées. Les terrains graveleux et argileux du Trias possèdent des réserves importantes mais difficiles à évaluer. Dans la Manche, les nappes notables sont peu nombreuses (calcaire de l'Est Cotentin, grès de Lessay, massifs granitiques de Coutances ou de Carolles), et l'alimentation en eau repose essentiellement sur les eaux superficielles.

L'alimentation en eau des grandes agglomérations du littoral (Caen, Cherbourg...), ne peut être entièrement assurée par les nappes profondes et la couverture des besoins croissants par forages, reste hypothétique. Aussi, le recours au réseau superficiel, par prélèvement en rivière, devient de plus en plus fréquent ; encore faut-il l'utiliser rationnellement.

La gestion globale des ressources s'impose. A cet effet, divers modèles de gestion de l'eau dans la région de la plaine de Caen sont à l'étude. Ce problème n'est pas spécifique au littoral ; il est lié à la concentration des activités et des hommes et à certaines productions agricoles comme les cultures légumières. Cependant, sur le littoral, la gestion de l'eau prend une dimension particulière.

1.2 L'eau et la qualité du milieu

Les secteurs du milieu naturel marin où s'élaborent de grandes quantités de matières vivantes et qui constituent des zones de reproduction de nombreuses espèces, sont à préserver de la pollution d'origine littorale ou fluviale, voire marine : baie des Veys, rochers du Calvados, rochers de Grandcamp, estuaire de la Seine, zone de Saint-Vaast, côte Nord du Cotentin, toute la côte Ouest avec les havres, les îles Chausey, la baie du Mont Saint-Michel. Les zones de pêche, les secteurs conchylicoles sont, pour des raisons économiques

évidentes, à protéger des sources de pollutions terrestres et marines. Ces secteurs, particulièrement dépendants - au point de vue de la productivité biologique - des zones naturelles, se confondent souvent avec elles. C'est pourquoi la protection des richesses naturelles marines et celle des ressources de la pêche et des cultures marines reposent sur les mêmes types d'actions. Les sites propices au développement de l'aquaculture, notamment les sites où la salinité peut être modulée grâce à l'existence d'apports d'eaux douces et d'eaux salées, sont à préserver de toute pollution marine ; leurs bassins versants feront l'objet d'une protection très stricte.

Il s'agit de réaliser l'épuration satisfaisante des littoraux densément urbanisés, la côte Fleurie et la côte de Nacre, ainsi que quelques points du littoral de la Manche. Pour la côte Fleurie, la qualité de l'eau dépend également de la lutte contre la pollution originaire de la Seine. Le problème dépasse largement la Basse-Normandie, et concerne l'ensemble du bassin de la Seine.

La pêche en rivière, activité de loisirs très pratiquée, est également un atout important pour le tourisme rural. Il convient de préserver la meilleure qualité aux eaux des rivières, en particulier, éliminer les matières oxydables et lutter contre l'eutrophisation.

2. Les sources de pollution et les premières actions engagées

2.1 La nature et l'origine des rejets polluants

La pollution des eaux douces résulte des divers rejets effectués dans la rivière et des infiltrations dans les nappes ; elle contribue à son tour à la pollution des eaux marines, aggravée par les rejets effectués directement sur le littoral ou en mer.

En rivière, la charge polluante est constituée par :

– les rejets des agglomérations : effluents domestiques composés de matières organiques, matières en suspension, détergents, riches en virus

et bactéries pathogènes ; effluents de petites industries ou ateliers, raccordés ou non aux réseaux urbains d'assainissement, et divers produits de ruissellement : hydrocarbures, poussières...

- les rejets industriels de nature très variable selon le type d'industries : matières en suspension pour les carrières, matières organiques pour les industries agroalimentaires, sels minéraux plus ou moins oxydés, acides ou alcalins, divers toxiques : cyanures, phénols, hydrocarbures, métaux... pour la sidérurgie, les industries mécaniques et chimiques...

Dans les nappes souterraines, et en rivière, on retrouve des nitrates, comme dans la plaine de Caen où une augmentation de leur teneur est due semble-t-il, en partie, à l'emploi massif des engrais azotés et en partie aux rejets industriels.

En mer, et principalement en zone littorale, les différentes charges polluantes se trouvent souvent combinées :

- les stations balnéaires sont des sources de pollution organique et bactériologique importantes.

- les charges polluantes charriées par les rivières normandes, contribuent largement à la pollution marine ; en baie de Seine, les apports massifs par la Seine de polluants de toute nature (matières en suspension, matières organiques, toxiques) donnent au phénomène, une ampleur très pré-occupante.

- des rejets se font parfois directement en mer ou en estuaire (en baie de Seine : phosphogypses, dioxyde de titane) ; les navires, et surtout les pétroliers, sont responsables de rejets d'hydrocarbures volontaires ou accidentels au large ou près des côtes.

- les résidus d'engrais ou de pesticides utilisés en agriculture dans les secteurs côtiers ruissellent sur le littoral et polluent les sites conchylicoles ou à vocation aquacole.

- enfin, un cas particulier est représenté par les risques de pollution radioactive du centre de retraitement de la Hague, qui, du fait du développement de l'énergie nucléaire, doit traiter des quantités de plus en plus importantes de combustibles nucléaires irradiés. Il faut noter cependant qu'un contrôle très strict et des moyens importants y sont mis en œuvre.

2.2 Les opérations pilotes :

En Basse-Normandie, de gros efforts financiers ont été faits par les collectivités locales dans le domaine de l'assainissement, encouragées en cela par les aides de l'Etat. En 1970, fut engagée l'opération "Rivière propre" sur l'ensemble des bassins de l'Aure, la Vire, la Douve et la Taute. Cette action s'est poursuivie par la mise en place d'objectifs de qualité dont le décret est paru le 16 février 1977. L'opération « Rivage propre » fut lancée fin 1972 sur la côte Fleurie, la côte de Nacre et dans la Manche, sur Avranches - Le Mont Saint-Michel, Granville, Agon-Coutainville et Barneville-Carteret. L'ensemble de ces actions a induit la mise en chantier de nombreuses stations d'épuration, grâce à un effort particulier des financiers habituels (notamment des subventions de l'Agence Financière de Bassin portées à leur taux maximum), renforcé par une aide importante de l'Etat (F.I.A.N.E.) ; toutefois, le bilan de ces actions reste à faire. De même, se sont développés l'assainissement et la construction de stations d'épuration en milieu rural.

2.3 L'épuration industrielle :

Un décret du 23 février 1973 portant renforcement de la protection des eaux contre les déversements polluants, rend nécessaire l'autorisation de rejet lorsque le volume et la charge polluante des effluents dépasse un certain seuil.

Les industriels et notamment ceux de la région caennaise doivent, pour respecter ces dispositions, diminuer leurs rejets ; les efforts entrepris dans ce sens s'inscrivent également dans la définition d'objectifs de qualité pour les bassins de l'Orne et de la Dives, actuellement à l'enquête.

Ces dispositions sont précisées par un arrêté du 13 mai 1975 modifié par arrêté du 6 janvier 1977 ; en application de ces textes, l'arrêté autorisant un rejet, doit fixer le flux moyen de pollution qui ne peut être dépassé en fonction des caractéristiques et des usages du milieu récepteur.

3. Les problèmes à résoudre

3.1 Les limites de l'assainissement classique

Des problèmes subsistent ; dans de nombreux cas, les efforts importants ne sont pas traduits par une amélioration sensible de la qualité des eaux, pour plusieurs raisons :

- certaines stations d'épuration des eaux usées domestiques ont un fonctionnement défectueux ou irrégulier : les stations de type biologique sont mal adaptées à des pointes de fréquentation, ce qui affecte en particulier les ouvrages des stations balnéaires.

- le raccordement aux réseaux d'assainissement n'a pas toujours suivi la construction des stations.

- lorsque le réseau d'assainissement est de type unitaire, (les eaux usées étant mélangées aux eaux pluviales) en période de fortes pluies, la station ne peut pas toujours absorber l'ensemble des effluents, et ceux-ci sont partiellement dérivés à la rivière sans être traités.

- en zone urbaine ou d'habitat concentré, le tout à l'égout représente, dans l'état actuel des techniques, la meilleure solution pour l'hygiène publique et la qualité du milieu récepteur ; mais sa généralisation en milieu rural, jusqu'ici considérée comme un progrès, n'offre pas que des avantages ; en effet, le principe de l'épuration en stations, conduit à concentrer tous les effluents. En zone rurale, une diffusion de la charge polluante domestique par épandage, peut parfois être acceptée sans dommage pour le milieu ; par contre, la concentration et le rejet en un point unique, même après traitement, est dommageable pour la qualité des eaux.

Cette notion de "tout à l'égout" tend à accréditer l'idée que l'on peut rejeter n'importe quel produit en n'importe quelle quantité dans les réseaux, la station se devant d'éliminer toute pollution. Il serait souhaitable que chacun puisse, notamment en zone d'habitat dispersé, lorsque cela est techniquement possible et sans surcoût financier, être en mesure de gérer sa part de ressource en eau et son devenir après usage.

Les efforts en matière d'épuration ont porté surtout sur l'élimination des matières oxydables

dont les matières organiques ; mais tous les problèmes ne sont pas résolus pour autant.

3.2 La dégradation des matières oxydables

Les matières oxydables sont représentées dans les effluents domestiques ou dans ceux des industries agroalimentaires par des matières organiques.

En rivière, si la charge polluante n'est pas trop élevée par rapport au débit, les microorganismes vivant dans l'eau douce oxydent les matières et réoxygènent progressivement la rivière ; il n'y a pas de conséquences néfastes à long terme. Par contre, si le flux de matières oxydables est supérieur à la capacité du pouvoir autoépurateur, le taux d'oxygénation de l'eau reste très bas et la rivière se trouve impropre à la vie piscicole.

Les stations d'épuration classiques sont basées sur des principes biologiques : le procédé amplifie le processus naturel d'épuration par oxydation, grâce à une très grande concentration en microorganismes alimentés en oxygène par aération artificielle.

L'épuration aboutit effectivement à une dégradation des matières oxydables, mais il peut se produire même lorsque la station fonctionne correctement, un phénomène secondaire : La charge polluante est transformée en sels minéraux (nitrates, phosphates) rejetés dans la rivière. Ceux-ci sont utilisés par des microorganismes qui ont besoin d'oxygène pour leur métabolisme respiratoire et pour la dégradation de leurs débris morts ; si la quantité de microorganismes est trop importante, il y a désoxygénation de la rivière : c'est le *phénomène d'eutrophisation* qui rend cette dernière impropre à la vie des poissons nobles.

En milieu marin, le problème de l'eutrophisation ne se pose pas ou peu ; la matière organique biodégradable est bien acceptée. L'oxygénation de l'eau n'est en mer, pratiquement jamais le facteur limitant de la capacité d'auto-épuration ; de plus, la faune abondante consomme une forte quantité de matières organiques.

3.3 Les problèmes de salubrité

Le problème de la salubrité se pose dans les secteurs balnéaires et surtout près des sites conchylicoles. Les eaux usées des agglomérations rejet-

tent de grandes quantités de germes (bactéries et virus), dont certains présentent des dangers pour la santé publique, notamment au travers de la consommation des coquillages ; ceux-ci s'alimentent en filtrant de grandes quantités d'eau et reconcentrent de cette manière, les germes pathogènes.

Une circulaire du 1er octobre 1975, relative aux ouvrages d'épuration littoraux et aux rejets en mer, impose des caractéristiques à ces rejets, des teneurs en germes à ne pas dépasser pour les eaux de baignade et pour les zones conchylicoles.

Les stations d'épuration biologiques retiennent les germes sans résoudre le problème de façon satisfaisante. Le rapport d'activité pour l'année 1977 de l'équipe de conseil technique de l'Agence Financière de Bassin montre que, sur 32 stations testées, la teneur en coliformes fécaux, dans 83 % des cas, est réduite de 100 fois, soit une efficacité de 99 %. Malgré cela, l'apport en germes est tel que cette réduction spectaculaire n'assure pas la salubrité des effluents. Un traitement tertiaire de ces effluents permet de réduire les taux dans des proportions acceptables. Cependant, les virus responsables de nombreuses maladies, sont très résistants aux traitements d'épuration.

Les traitements complémentaires de désinfection par chloration ne donnent pas toujours de bons résultats ; leur efficacité dépend, lorsque le dispositif fonctionne bien, de la qualité de l'eau à traiter et d'un temps de contact suffisant. Des équipements utilisant des procédés différents, sont en cours d'installation : ultra-violets et ozonation, assez coûteux ; lagunage très efficace et d'entretien simple, nécessitant de l'espace.

3.4 L'élimination des toxiques

Les effluents industriels, outre leur charge en matières oxydables dont la problématique est la même que celle des effluents domestiques, contiennent parfois des quantités non négligeables de produits toxiques qui ne suivent pas les mêmes voies de dégradation par autoépuration des rivières.

Pour les matières oxydables (dont la teneur s'exprime en DBO et DCO : demande biologique en oxygène et demande chimique en oxygène) et

pour les germes pathogènes, des seuils peuvent être définis en deçà desquels ces matières et ces germes ne présentent pas d'inconvénient. *Par contre, pour nombre de produits toxiques, les taux admissibles par le milieu récepteur sont très bas, infinitésimaux, parfois difficilement décelables à l'analyse).*

Ce sont les *métaux lourds* (mercure, cadmium, plomb, chrome, zinc...) sous forme d'ions ou engagés dans des complexes organiques qui ne sont pas dégradés et s'accumulent dans les organismes où ils agissent comme des poisons même à dose très faible. N'étant pas dégradés, ils se reconcentrent dans les chaînes alimentaires : leur teneur est plus élevée dans les microorganismes d'eau douce ou le plancton marin que dans l'eau, encore plus élevée chez les prédateurs de ces petits organismes, surtout chez les organismes filtrants, tels les coquillages... et ainsi de suite jusqu'aux poissons carnivores, aux grands crustacés et enfin à l'homme.

Les facteurs de reconcentration varient énormément :

- suivant les espèces et leur régime alimentaire ;
- suivant la nature chimique du toxique et la forme sous laquelle il est présent ;
- suivant son insertion dans le métabolisme.

Il n'est pas rare de constater un facteur de reconcentration de 10 ou beaucoup plus à chaque étape de la chaîne alimentaire.

De même, les *composés organochlorés* : pesticides utilisés en agriculture (en régression depuis 1972 du fait de la réglementation) et P.C.B. (polychlorobiphényles) à usages industriels divers, du fait de leur grande stabilité et des possibilités de retention dans les tissus vivants, peuvent contaminer les chaînes alimentaires.

Ces substances toxiques ne doivent pas se retrouver dans les stations d'épuration : non seulement les procédés classiques ne permettent pas leur élimination mais elles perturbent l'épuration biologique en agissant comme inhibiteurs des microorganismes.

Aussi, le problème des toxiques ne se pose pas en termes de dépollution mais de non pollution, ce qui implique pour les industriels, d'aboutir à

des rejets nuls, grâce à des solutions comme le recyclage, la récupération, voire la modification des technologies de fabrication.

3.5 La pollution de l'Estuaire et de la baie de Seine

L'estuaire, et par extension la baie de Seine, est une synthèse et une amplification de chacun des problèmes évoqués précédemment. Les différentes sources de pollution interfèrent entre elles, et avec les facteurs hydrodynamiques et sédimentaires.

Les flux de pollution que reçoit la baie de Seine proviennent de la Seine elle-même, de la fabrication du dioxyde de titane, de la fabrication d'acide phosphorique (engrais), du port et de la zone industrielle du Havre et de rejets divers.

La Seine est en tête pour la plupart des substances ; les rejets de la fabrication du dioxyde de titane sont importants pour le chrome, le fer, le manganèse, le titane et le vanadium ; les rejets de phosphogypses interviennent surtout au niveau des sulfates, des phosphates et des fluorures.

Des mesures de pollution effectuées par différents services et organismes sont en cours d'harmonisation : Réseau National d'Observation de la Qualité du Milieu Marin, cellules anti-pollution du Calvados et de la Seine-Maritime. Les analyses concernent les eaux, les sédiments, la matière vivante et portent sur de nombreux paramètres : teneur en oxygène, en matières oxydables, en matières en suspension, pH, hydrocarbures, pesticides, détergents, plastifiants, métaux, germes pathogènes.

Toutefois, la difficulté d'interpréter ces nombreuses mesures, résulte des lacunes existantes dans la connaissance des mécanismes : dispersion des polluants, fixation sur les sédiments ou concentration dans les organismes vivants.

4. La politique à mettre en œuvre

La lutte contre les pollutions est une priorité de l'aménagement du littoral, affirmée par les assemblées départementales et régionales, ainsi que par les quatre régions de l'Ouest.

Cette politique devra s'attacher à :

- mener à leur terme quelques opérations globales comme l'opération pilote de la Vire afin que la réussite et les conséquences bénéfiques qui en résulteront servent d'exemple et d'entraînement pour d'autres secteurs du littoral ;

- combler les lacunes importantes et remédier aux inconvénients de certaines techniques mal adaptées ;

- renforcer la prévention et les contrôles de la qualité des eaux.

La définition des objectifs de qualité encouragée par les assemblées régionales, allie la concertation la plus générale à une connaissance précise du milieu physique et biologique du bassin versant et de la rivière ; elle sera étendue puis généralisée. Les incitations financières pour la réalisation d'ouvrages d'épuration seront accompagnées des conseils techniques permettant un choix judicieux de ces ouvrages.

Dans tous les cas, il convient d'adapter le processus d'épuration aux usages de l'eau et tenir compte du cycle complet de l'eau et des rejets, c'est-à-dire prévoir le devenir des résidus de l'épuration ; ceci peut avoir des répercussions sur le choix des méthodes de traitement, voire les technologies industrielles.

Certaines actions proposées sont parties intégrantes d'opérations globales d'aménagement : Estuaire de la Seine, baie des Veys, baie de la Sienne, baie du Mont Saint-Michel.

4.1 L'épuration urbaine

Dans ce domaine, la politique à engager peut se résumer par les points suivants :

- un rééquilibrage dans les investissements entre les réseaux et les stations, est indispensable, de manière à optimiser les capacités d'épuration des stations actuelles en y raccordant le maximum d'utilisateurs. On s'orientera vers des réseaux de type séparatif.

- la formation permanente des agents responsables du fonctionnement des stations, sera renforcée grâce à l'action de l'équipe de conseil technique de l'Agence Financière de Bassin.

- pour les stations touristiques, il est nécessaire de pouvoir répondre rapidement aux variations

importantes et brusques - saisonnières et hebdomadaires - de la fréquentation, donc du volume d'effluents à traiter. Lorsque les besoins en moyens d'épuration ne sont pas couverts pendant ces périodes de pointe, on s'orientera vers les solutions suivantes :

- une épuration physico-chimique en complément de l'épuration classique,
- plusieurs bassins d'épuration,
- une technique de lagunage, cette méthode supportant beaucoup mieux les variations de charge et fournissant un rendement très supérieur en période de forte chaleur et d'ensoleillement, donc en période estivale. Cette dernière technique est également une solution d'épuration tertiaire lorsque les usages de l'eau (baignade, conchyliculture) nécessitent un traitement plus poussé, comme c'est le cas par exemple à Agon-Coutainville.

4.2. L'épuration en milieu rural

L'assainissement des petites agglomérations est d'un coût très élevé au regard des résultats obtenus, du fait du coût de l'investissement (notamment pour les réseaux) par rapport au nombre d'usagers, et également du coût de gestion qui grève le budget des petites communes.

Aussi, *quand les conditions de substrat le permettent, l'assainissement individuel sera encouragé et stimulé par des aides financières appropriées.*

4.3 La protection des secteurs conchylicoles

La protection des secteurs conchylicoles et aquacoles implique la mise en œuvre des installations d'épuration tertiaire mentionnées précédemment.

L'épuration des effluents domestiques n'est pas toujours suffisante, surtout lorsque l'activité dépend des apports d'eau douce - c'est le cas pour les sites aquacoles -. *Leurs bassins versants feront l'objet d'une protection très stricte* : l'utilisation des sols y sera contrôlée, toute urbanisation exclue, voire toute activité polluante industrielle et même agricole pour certains types d'exploitation. Ces mesures pourraient s'inspirer de celles existant pour la protection des eaux superficielles destinées à l'alimentation humaine.

La protection contre les pollutions par ruissellement, (par exemple les résidus d'engrais), sera assurée grâce à des dispositifs simples et peu onéreux : lagunage et épandage. Toutefois, le problème des pesticides demeure ; leur emploi sera limité par une réglementation particulière dans les bassins versants des sites aquacoles.

Par ailleurs, les haies et talus dont le rôle est bien connu dans la régulation du régime des eaux, constituent un frein au ruissellement et au lessivage oblique : il est nécessaire, hormis pour leurs avantages agricoles et écologiques, de les protéger ou les améliorer, particulièrement dans ces bassins versants.

4.4 L'épuration industrielle

Dans un premier temps, les industriels doivent s'équiper en systèmes d'épuration conformant leurs rejets aux normes en vigueur.

Parallèlement, *la recherche doit s'orienter vers la mise au point de solutions techniques permettant le recyclage des eaux et la récupération des déchets pour aboutir au non-rejet.*

Toute nouvelle industrie devra, dans la mesure du possible, respecter ce principe ; l'autorisation d'installation y sera subordonnée. Une telle contrainte risque de pénaliser un industriel par rapport à ses concurrents qui, dans d'autres régions, n'y seraient pas soumis. La généralisation des contrats de branche au niveau national apporte des solutions pour un grand nombre d'industries. En l'absence de tels contrats, une aide sélective à l'investissement de recyclage, de récupération ou de modification technologique, sera envisagée.

4.5 La récupération des déchets

L'objectif principal de la lutte contre la pollution étant d'économiser les ressources, l'approche globale et complète des problèmes prendra en compte le devenir des déchets d'épuration.

Les actions entreprises dans les domaines urbain, rural et industriel, conduisent à séparer de plus en plus finement les différents déchets. Les boues séchées des stations d'épuration seront réutilisées ainsi que les matières végétales produites par le lagunage, (par exemple comme engrais

vert) ; la séparation des effluents industriels, par type de rejet au stade de la production, en permettant la récupération.

L'assainissement concerne également les déchets solides ; on encouragera le tri sélectif des ordures ménagères et la récupération des matériaux volumineux des particuliers ou des industriels. Cette mesure économise des ressources et résout les problèmes de décharges publiques et sauvages, préoccupants pour de nombreuses communes littorales.

4.6 Les objectifs de qualité

La procédure des objectifs de qualité permet de mettre en place une structure déterminant, pour chaque bassin versant, les efforts d'épuration à réaliser.

A partir des caractéristiques du bassin et de la rivière, sont définis les usages de l'eau possibles par tronçon de rivière (vie piscicole, alimentation humaine...) A chaque usage, correspondent des objectifs de qualité sur lesquels sont basés les efforts à réaliser par les collectivités et les industriels en matière d'épuration. Une structure de concertation réunissant les parties concernées, définit les objectifs de qualité qui, par décret, fixent des normes quant au niveau de pollution acceptable. Chaque pollueur se voit alors fixer un quota, de façon à ne pas dépasser le niveau fixé pour la rivière. Ces normes s'imposent aussi dans les cahiers des charges des zones industrielles nouvelles.

La procédure achevée sur le bassin de la Vire est poursuivie en Basse-Normandie, les Assemblées Régionales en ayant demandé l'étude en 1975 pour tous les bassins versants de la région. L'étude réalisée sur l'Orne, la Dives et la Risle, selon une méthode expérimentale, a défini ce que pourraient redevenir les rivières après suppression ou réduction au maximum des rejets ; les propositions d'objectifs pour l'Orne et la Dives sont, après consultation des services et concertation avec le public et les associations d'usagers ou de défense de l'environnement, soumises aux assemblées départementales et régionales.

Les bassins de la Touques et de la Sienne pourraient, de par l'intérêt qu'ils représentent pour les

activités balnéaires et conchylicoles, faire l'objet de la suite immédiate des études. Dans la baie du Mont Saint-Michel, la reconquête de la salubrité a bénéficié d'une aide du FIANE ; la poursuite de l'opération est subordonnée à une concertation avec la région bretonne.

Les objectifs de qualité ne sont pas définitifs et peuvent être améliorés ; dans tous les cas, les décrets ne devront pas fixer des objectifs aboutissant à une qualité inférieure à celle qui peut être attendue du respect des normes en vigueur.

Par contre, les objectifs à atteindre en ce qui concerne les toxiques, seront, dès que possible révisés pour respecter le principe du non-rejet.

Les objectifs de qualité devront s'étendre aux embouchures des cours d'eau et comporter des normes de salubrité à respecter pour éliminer la pollution bactérienne et virale.

4.7 La prévention contre les pollutions en milieu marin

Les pollutions par hydrocarbures tant accidentelles que volontaires, sont un danger permanent pour les côtes de la Baie de Seine et du Cotentin ; le trafic des superpétroliers ne va pas sans augmenter les préoccupations. Il semble nécessaire, au niveau interrégional, d'envisager le renforcement des moyens de surveillance et d'intervention. La coordination de ces moyens pourrait s'appuyer sur le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.). Reste posé le respect de la réglementation internationale et son adaptation à l'évolution des trafics.

La Région, les utilisateurs du milieu marin et les organismes scientifiques compétents, devront être étroitement associés à la définition des conditions de rejets des effluents des centrales nucléaires, (en ce qui concerne le réchauffement des eaux, la chloration ou tout autre procédé pour éliminer les larves des conduites, les produits radioactifs) et définir, avec les gestionnaires des centrales les normes de rejets tolérables, la localisation des émissaires et les conditions de fonctionnement : choisir les modalités en fonction des conditions biologiques et courantologiques les moins défavorables, de façon à diminuer au maximum les effets néfastes par chocs thermiques dus à des

arrêts et remise en marche. Le contrôle des effluents rejetés par l'usine de la Hague devra être assuré suivant les mêmes modalités.

5. Les opérations concertées

5.1 L'Estuaire de la Seine

Une action d'envergure est engagée pour lutter contre la pollution en baie de Seine. Une Commission Technique, dans laquelle les deux régions de Haute et Basse-Normandie sont étroitement associées, est chargée de contrôler l'évolution de la pollution dans l'estuaire et en baie de Seine. La Commission commune "Seine Aval - Rivières Normandes", dans un cadre de concertation plus large, prépare le choix des objectifs de qualité susceptibles, à long terme, de réhabiliter la Seine et l'estuaire. Pour achever l'opération, ces objectifs de qualité sont en cours de définition sur l'ensemble du bassin versant de la Seine, mais il faut compter de 15 à 20 ans pour réhabiliter l'ensemble du bassin.

Avec l'appui du Ministère de l'Industrie, un plan d'action immédiat a été dressé en juillet 1975, prévoyant pour 1978 puis 1980 la mise en place des dispositifs de lutte contre la pollution des gros foyers ponctuels connus.

Le Schéma d'aptitudes et d'utilisation de la mer (S.A.U.M.), actuellement en cours d'études, par suite d'une décision du Ministère de l'Équipement du 10 mars 1976, doit permettre de replacer les problèmes de pollution dans l'ensemble du cadre socio-économique et humain de l'Estuaire de la Seine.

Les études du milieu naturel sont conçues pour aboutir à une compréhension globale des phénomènes estuariens en Seine afin de :

- *décrire les mécanismes généraux régissant les systèmes hydrodynamiques, sédimentologiques, chimiques et biologiques de l'estuaire,*

- *fournir ainsi les moyens d'évaluer les conséquences sur le milieu naturel du développement actuel et prévisible, en particulier celles relatives aux rejets dans l'estuaire et aux modifications physiques du milieu naturel.*

Les études devront donc, dans une première phase, évaluer l'état actuel des éco systèmes, cerner les tendances évolutives du milieu et définir les mécanismes de transport et de dispersion.

Il s'agira ensuite de déterminer le maximum de relations causales pour être en mesure d'évaluer les impacts futurs.

Un premier bilan des connaissances existant sur l'estuaire de la Seine a permis de mettre en évidence les lacunes importantes qui impliquent des études complémentaires.

Les travaux se déroulent en deux phases à partir de 1978 :

- études de terrain et mise au point des modèles ;
- synthèse et application.

Ces études, à caractère scientifique, serviront d'outil de gestion et orienteront les décisions d'aménagement industriel, maritime, rural et urbain de la Basse-Seine.

5.2 La Baie des Veys

L'opération pilote de la Vire doit être poursuivie pour atteindre son objectif initial : recouvrer la salubrité de la baie des Veys en matière conchylicole et la qualité des eaux du bassin, et reclasser la baie en zone salubre ; ceci signifie compléter les ouvrages d'épuration, notamment par des dispositifs de lagunage tertiaire relativement faciles à concevoir en zone marécageuse.

Les études scientifiques sur la pollution de la baie des Veys ont conclu, à la nécessité de prévoir l'ouverture des portes à flot pour augmenter l'effet de chasse et supprimer les concentrations de polluants, spécialement de germes en arrière des portes. Cette action sera coordonnée avec l'étude de la remise en état des digues de protection des marais.

L'opération de reconquête de la salubrité de la baie des Veys, qui a réclamé un effort interdépartemental de concertation et d'animation, doit garder jusqu'au bout son caractère pilote et exemplaire. Ce succès devrait se concrétiser par la réalisation de l'aménagement des marais fondé sur la découverte du milieu naturel et la création d'un parc marin de la baie des Veys.

5.3 L'Estuaire de la Sienne

Au débouché de l'estuaire se trouvent rassemblés un secteur d'activité ostréicole et mytilicole important et des stations balnéaires très fréquentées, (Coutainville et Hauteville). Le havre lui-même constitue une richesse naturelle très importante, point fort sur lequel s'appuie l'aménagement du littoral. De plus, tout au long de son cours où la pêche est pratiquée, (saumon), la Sienne traverse des paysages pittoresques qui en font un secteur de développement du tourisme rural.

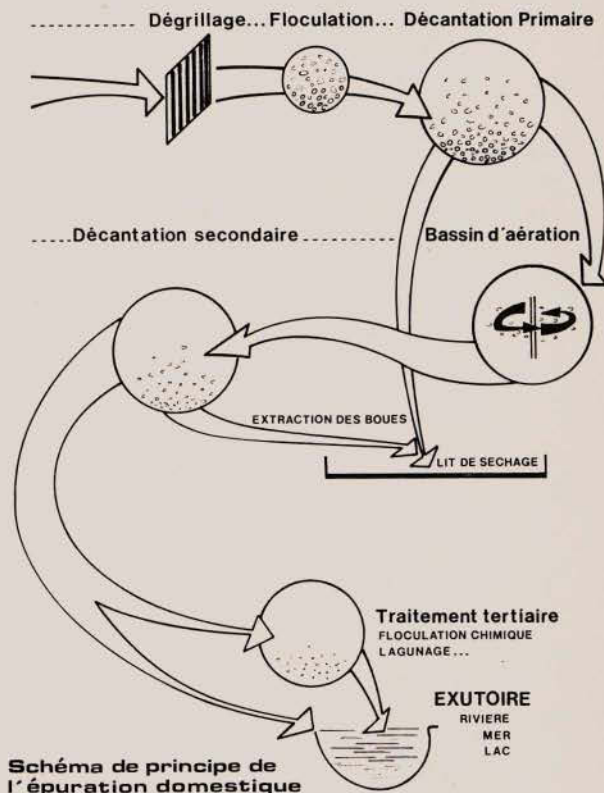
Tous ces critères justifient la mise en œuvre d'une politique d'assainissement globale du bassin de la Sienne et de la Soules par la définition des objectifs de qualité. L'étude de ces objectifs de qualité devra s'accompagner, outre de l'animation nécessaire, de la détermination des solutions techniques les plus adaptées, et de la mise en place d'un réseau de mesures, afin de contrôler l'évolution de l'épuration.

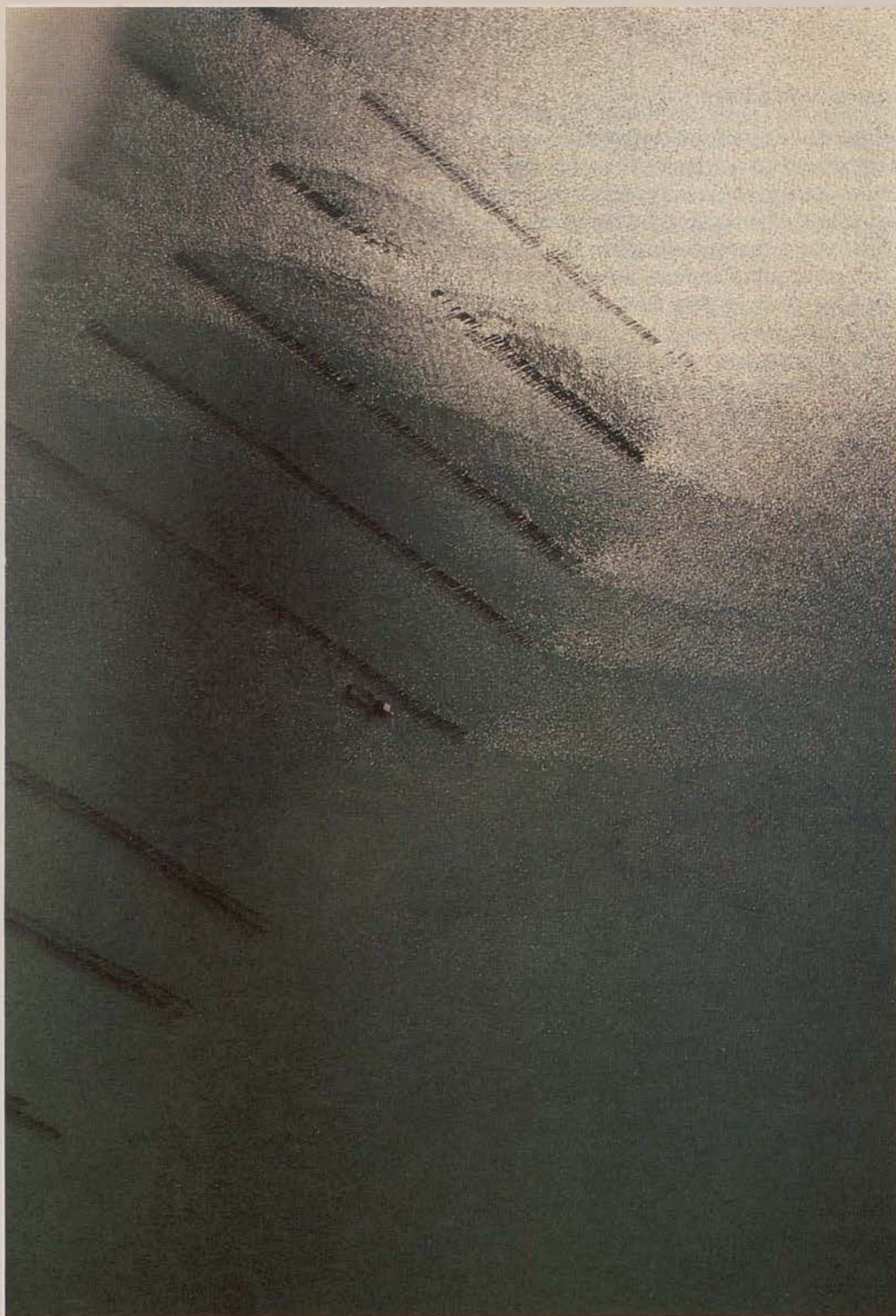
5.4 La Baie du Mont Saint-Michel

L'aménagement de la Baie du Mont Saint-Michel présente un intérêt national de par la renommée et la qualité du site naturel et construit. Les activités humaines liées à la mer et la richesse du milieu rendent urgent l'assainissement des rivières et des communes littorales. Le problème d'insertion dans le site de la station d'épuration du Mont lui-même devrait pouvoir être assuré de façon satisfaisante, étant donné la faible dimension de l'ouvrage.

L'assainissement des bassins versants, notamment du Couesnon, réclame une coopération inter-régionale pour la mise à l'étude d'objectifs de qualité et la réalisation de stations d'épuration tant urbaines qu'industrielles. Il est nécessaire, dans cette optique, de poursuivre l'effort déjà encouragé au niveau national par une participation du FIANE.

Il ne faut pas oublier qu'avec la Sienne, la Sée et la Sélune sont les rivières normandes où l'on pêche encore le saumon, (en 1975, Sée : 75 ; Sélune : 300 ; Sienne : 65 ; pour 2140 pêchés en Normandie et Bretagne).





Conchyliculture

LA MER

En 1975, pour 44.500 tonnes de produits débarqués (poissons : 43 %, crustacés : 5 %, mollusques : 51 %), l'apport direct de la pêche professionnelle en Basse-Normandie se situait autour de 155 millions de francs. Cette activité emploie, dans la région, plus de 2.000 marins pêcheurs, et le nombre d'emplois induits à terre, est du même ordre de grandeur. Jusqu'à présent, la pêche professionnelle est demeurée essentiellement une activité traditionnelle s'exerçant dans des structures artisanales. La flottille est en effet composée d'unités petites et moyennes, n'excédant pas une vingtaine de mètres et pratiquant une pêche fraîche de qualité. Les bateaux de faible tonnage, qui se livrent essentiellement à des pêches côtières saisonnières, sont basés dans une vingtaine de petits ports et de stations maritimes ; les unités plus importantes, pratiquant la pêche au large, sont regroupées dans quatre grands ports (Port-en-Bessin, Grandcamp, Cherbourg, Granville).

La pêche professionnelle

1. La gestion rationnelle des fonds côtiers

La pêche professionnelle bas-normande est une activité essentiellement artisanale, tournée en grande partie vers l'exploitation des fonds côtiers. Cette exploitation des zones de pêche proches du littoral devrait s'accroître dans les années à venir, notamment à la suite de l'évolution du droit international de la mer qui risque de soustraire à la France une bonne partie des zones de pêche, au large de pays étrangers ; les risques de surexploitation pourraient donc apparaître. Par ailleurs, le nécessaire renouvellement des unités de pêche doit s'accompagner d'une détermination de l'effort de pêche optimal qui peut être développé afin d'assurer la rentabilité économique des bateaux. Pour ces différentes raisons, il devient nécessaire que les professionnels de la mer mettent en place, en collaboration avec des scientifiques, des systèmes de gestion et d'exploitation rationnelles des ressources de la pêche côtière.

Le principe de cette gestion est de déterminer quels sont les prélèvements optima que l'on peut faire subir aux stocks d'animaux marins sans épuiser pour cela le "capital" qu'ils représentent. Il faut s'appuyer sur une connaissance par échantillonnage des populations d'animaux sur la zone considérée et de leur dynamique (taux de croissance, taux de mortalité naturelle et par pêche). A partir d'une modélisation de la population, les rendements optima de la pêche sont définis en jouant sur la taille minimale des animaux à capturer, sur l'effort de pêche et sur l'époque de pêche. En intégrant les variations des prix des produits, on peut déboucher sur un modèle économique de gestion rationnelle des ressources.

Il est, par ailleurs, possible d'envisager des actions de réensemencement et de repeuplement en essayant d'augmenter significativement le nombre d'animaux sur la zone de pêche par immersion des jeunes sur des lieux préalablement choisis. Ceci doit cependant toujours s'inscrire dans un modèle global de gestion rationnelle des stocks : on y introduit un élément supplémentaire, l'apport de jeunes de façon artificielle.

Les travaux entrepris au niveau national permettent d'engager, en Basse-Normandie, la gestion rationnelle des ressources marines. Les espèces sur lesquelles ces efforts régionaux peuvent porter sont : la coquille Saint-Jacques en Baie de Seine, (gestion rationnelle des gisements, captage de naissain en milieu naturel, réensemencement) ; le homard, sur la côte Ouest et Nord du Cotentin (gestion rationnelle, étude du repeuplement) ; la praire dans la zone de Granville (gestion rationnelle, étude du captage). De tels modèles de gestion pourraient s'appliquer ultérieurement à d'autres ressources, comme la seiche sur la côte du Calvados et la côte Ouest du Cotentin, ou les gisements naturels d'huîtres et de moules.

Le coût des premières opérations s'établit pour les cinq années à venir suivant la répartition indiquée au tableau ci-dessous. Le financement devrait être assuré par l'Etablissement Public Régional de Basse-Normandie (et de Haute-Normandie pour les coquilles Saint-Jacques), par le plan de relance des pêches et par les professionnels lorsque les opérations auront dépassé le stade expérimental.

La création de cantonnements dans la zone côtière immédiate, particulièrement vulnérable, sera encouragée en concertation étroite avec les usagers de cette zone, (pêche, plaisance, plongée sous-marine).

COUT DES OPERATIONS DE GESTION DES FONDS (millions de frs)		1976	1977	1978	1979	1980	Total
	Coquille St-Jacques	0,30	0,30	0,10	0,10	—	0,80
	Homard	0,10	0,15	0,15	0,10	0,10	0,60
	Praire	—	0,10	0,10	0,10	0,10	0,40
	Autres espèces	—	0,10	0,20	0,20	0,10	0,60
	TOTAL	0,40	0,65	0,55	0,50	0,30	2,40

Des crédits de l'Etablissement Public Régional ont permis d'engager les travaux, en 1975 et 1976 sur la coquille Saint-Jacques, en 1976, sur le homard.

Le PAPIR, "Valorisation de la façade maritime", rubrique Pêche et aquaculture, action n° 1, permet de poursuivre cette action sur 4 espèces : coquille Saint-Jacques, homard, praire et seiche.

Plusieurs documents sont déjà parus sur ces opérations :

- coquille Saint-Jacques (Baie de Seine), C.N.E.X.O.-C.O.B. (Unité Pêche), Rapport N° 1 - 1976
Rapport N° 2 - 1977
Rapport N° 3 - 1978.
- Homard (Façade Ouest) - Comité Local des Pêches Maritimes de Blainville-sur-Mer.
Rapport intermédiaire - juin 1977
Rapport scientifique et technique - décembre 1977
- Praire (Golfe Normandie-Bretagne)
Résultats préliminaires sur les caractéristiques biologiques de l'espèce et éléments de production de la pêche à Granville, Comité Local des Pêches de Granville
C.N.E.X.O.-C.O.B. - janvier 1978.

2. Le renouvellement des unités de pêche

Le vieillissement important de la flottille de pêche artisanale en Basse-Normandie, impose que des mesures spécifiques soient mises en place tant au niveau national que régional.

Cette situation alarmante, risque d'entraver, à brève échéance, le maintien, sinon la survie de la pêche artisanale hauturière des littoraux du Calvados et de la Manche.

Actuellement, ce secteur maritime de la Région arrive à un seuil minimum correspondant à une masse critique en-dessous de laquelle les unités ne sont plus remplacées et le volume des productions débarquées n'intéresse plus les armateurs et mareyeurs. Un programme d'urgence, répondant aux besoins immédiats de Honfleur, de Port-en-Bessin, de Grandcamp, de Saint-Vaast-la-Hougue,

de Cherbourg et de Granville, porte sur 25 bateaux qui pourraient être construits sur une période de cinq ans, assurant en même temps, la relance des chantiers navals de la Région. Le renouvellement de la flottille devrait se concentrer sur les unités modernes, de 15 à 20 mètres, répondant aux normes de la Société Interprofessionnelle Artisanale de Normandie.

Quatre bateaux ont reçu l'agrément de la S.I.A. Normandie :

- le chalutier bois 15,10 m (300 CV) ;
- le chalutier polyester armé 18,50 m (440 CV) ;
- le chalutier bois 19,75 m (440 CV) ;
- le chalutier acier 20,50 m (600 CV).

Le prix moyen de ces bateaux, (coque et moteur), a considérablement augmenté depuis dix ans. L'unité de 15 mètres est estimée à 1.300.000 F, celle de 20 mètres approche 2.500.000 F.

L'acquisition de ces bateaux, offrant par les nouveaux équipements dont ils sont dotés de bien meilleures conditions de sécurité, de travail et de rentabilité, pose aujourd'hui aux pêcheurs, et plus particulièrement aux plus jeunes, de graves problèmes de financement. Ils touchent essentiellement le montant de l'apport initial, le cautionnement des prêts et la difficulté d'effectuer une provision pour réinvestissement. Il faut remarquer que la pêche, même artisanale, est un secteur d'activité où le coefficient de capital (chiffre d'affaires/immobilisations brutes), s'apparente à celui de l'industrie lourde.

Le plan de financement des 25 nouvelles unités tient compte des aides traditionnelles de la Marine Marchande, (6% au titre de la conformité S.I.A., 4% au titre de la gestion groupée) et des prêts à faible intérêt du Fonds de Développement Economique et Social couvrant 85% du prix du bateau moins les subventions.

Pour la mise en œuvre de cette opération majeure, deux séries d'actions portant sur l'effort initial des professionnels et le montant global des prêts, sont à envisager.

Au niveau régional, il serait proposé d'instituer une prime incitative à la construction de bateaux neufs. D'un montant maximum de 10% du coût du bateau, cette prime régionale, confortant les aides nationales, viserait donc à diminuer l'auto-

financement des professionnels et à favoriser l'emploi dans les chantiers navals bas-normands.

Conjointement, au niveau national, il serait alors indispensable de doter la Basse-Normandie, et plus particulièrement la Caisse Régionale de Crédit Maritime Mutuel d'un volant suffisant de prêts du F.D.E.S. capable d'assurer en moyenne le financement de cinq nouvelles unités par an.

Ainsi, sur une période de cinq ans, annuellement, le montant global des primes régionales pourrait être, en moyenne, de 1.200.000 F et le volant national de prêts F.D.E.S. à environ 7 millions de francs.

De plus, il devrait être possible de constituer une provision pour réinvestissement, égale à 10% de la valeur du navire. Cette provision pourrait être constituée à l'issue des annuités normales d'amortissement, sur une période à déterminer. Si, à l'issue de cette période, la provision n'était pas utilisée, elle serait réintégrée dans les bénéfices et soumises à l'impôt. Cette possibilité prendrait la forme d'un véritable Plan Epargne Bateau (Etude prospective de la pêche professionnelle - M.A.B.N. 1975).

A la suite de l'approbation du Schéma d'Aménagement du Littoral, l'E.P.R. de Basse-Normandie accorde, depuis 1978, une subvention pouvant atteindre 10% du coût du navire. Le soutien de la Basse-Normandie et des autres régions maritimes à la pêche artisanale, a incité la Marine Marchande à modifier le financement des bateaux. Dans le cadre des P.A.P.I.R., les prêts du F.D.E.S., représentant maintenant 80% du coût du bateau moins les subventions, sont attribués ponctuellement par dossier. A cela s'ajoutent, suivant les cas, trois nouvelles subventions nationales au titre de l'innovation technologique, de la diversification des unités construites et au titre de "jeune patron", (première installation à la pêche).

Ainsi, pour la Région, douze bateaux ont pu être construits dans les chantiers navals du Calvados et de la Manche.

Le Groupement Régional des Pêches et Cultures Marines de Basse-Normandie, associant les représentants des différents métiers de la Mer, a pu participer à l'élaboration du Schéma d'Aménagement du Littoral et au Programme d'Actions

Prioritaires, "Valorisation de la Façade Maritime". A ce titre, le Groupement Régional des Pêches et Cultures Marines transformé prochainement en Comité Régional, s'avère la seule structure capable d'assurer pleinement la cohésion des actions en faveur du renouvellement des unités de pêche.

3. Les ports de pêche

Administrativement rattachés aux quartiers maritimes de Cherbourg et de Caen, les ports bas-normands sont de taille très variable, depuis Port-en-Bessin, premier port de pêche bas-normand et 10e port de pêche français, jusqu'aux petites stations de la côte ouest du Cotentin. Ces ports sont marqués par une grande diversité des types de pêches pratiqués, (cordes, chaluts, dragues, casiers, filets), des tailles de bateaux utilisés et des services à terre.

3.1 L'amélioration des conditions de commercialisation

On peut hiérarchiser les ports de pêche bas-normands en schématisant les fonctions techniques et commerciales qu'ils offrent. En ce qui concerne la vente des produits débarqués, (fonction commerciale située en aval de la pêche), on passe progressivement de la vente directe par les pêcheurs eux-mêmes à la mise en marché sous le contrôle d'une criée et d'une organisation de producteurs. Pour les services portuaires rendus aux pêcheurs, on distingue les petites stations qui ne sont que de simples abris et les ports pourvus de bassins à flot, d'installations de manutention, et de chantiers de réparation et de construction navales.

Ainsi, trois types de ports sont définis. Les "grands" ports, c'est-à-dire ceux qui possèdent, pour la commercialisation, une organisation professionnelle ; les "petits" ports caractérisés par l'absence de structure de commercialisation ; les stations maritimes, où les équipements portuaires destinés aux bateaux de pêche sont réduits au minimum et où il n'existe pas d'organisation de la commercialisation.

3.1.1 Les grands ports de pêche : Port-en-Bessin, Cherbourg, Granville et Grandcamp possèdent différents types d'organisations professionnelles. A Port-en-Bessin, l'organisation est bâtie en grande partie sur le mode coopératif. A Grandcamp, l'organisation est également coopérative, mais moins développée qu'à Port-en-Bessin. A Cherbourg et à Granville, l'organisation professionnelle repose davantage sur la Chambre de Commerce.

Le principal problème des ports organisés bas-normands, est de donner une dimension régionale à leur activité. Actuellement, la production groupée des ports adhérant à l'organisation de producteurs (Cherbourg, Grandcamp, Port-en-Bessin) s'élève à 20.700 tonnes pour une valeur de 80,5 millions de francs. Ces chiffres situent cet ensemble portuaire à un niveau intermédiaire entre le 3^e et le 4^e port de pêche français, (Concarneau, La Rochelle). Il est donc nécessaire d'assurer le plein fonctionnement de l'organisation pour que ce complexe portuaire s'insère sur le marché national et commence à donner une réalité à l'expression "pêche bas-normande".

Toujours en raisonnant à l'échelle de l'ensemble des trois ports, il devient possible d'envisager la création d'un secteur de transformation de certains produits comme par exemple la coquille Saint-Jacques ou les praires (congélation, plats cuisinés). Ce secteur aurait en plus son rôle de valorisation des produits, une action au niveau de la régularisation des cours lors d'apports saisonniers importants.

Le port de Granville occupe une place particulière. En effet, depuis septembre 1975, les pêcheurs de Granville vendent les praires et les buccins par l'intermédiaire d'une criée : face à un nombre plus important de mareyeurs, un prix plancher pour les praires a été fixé. Cette première forme d'organisation a entraîné le regroupement des pêcheurs au sein d'un Comité des usagers de la criée. *Ce Comité pourrait être la base d'une organisation plus poussée s'intéressant aux problèmes de gestion des fonds de pêche et de développement du port.* Le rôle de la criée pourrait aussi s'étendre à la commercialisation du poisson si les quantités débarquées devenaient plus importantes et moins irrégulières.

3.1.2 Les petits ports de pêche : Il s'agit des ports de Honfleur, Trouville, Ouistreham, Courseulles, Saint-Vaast-la-Hougue, Carteret. Cet ensemble de petits ports bénéficie, pour la commercialisation, de conditions locales favorables, grâce à la présence de marchés, tels que Deauville-Trouville, Caen, Bayeux, Carentan, Saint-Lô, Coutances, Avranches. Dans certains de ces ports, le prix moyen au kilo est supérieur à celui pratiqué dans les ports organisés, ce qui provoque une certaine réticence des pêcheurs vis-à-vis des structures à mettre en place ; ces pêcheurs ont peur de perdre leur liberté d'action - parfois fictive pour la commercialisation - et sont peu enclins à adhérer à une forme quelconque d'organisation.

Pourtant, le vieillissement de la flottille - entraînant l'achat de nouveaux bateaux et d'importants endettements - et l'augmentation des coûts de production, font que les pêcheurs recherchent des garanties de vente de leurs produits - à l'exemple des ports organisés qui, eux, peuvent compter sur une plus grande régularité des cours. *Ces pêcheurs devraient donc rechercher une forme d'organisation adaptée à leurs besoins*, dépassant sans doute le plan local, car la faiblesse des apports et leur peu de variété ne permettent pas un mareyage correct. Une des solutions consisterait, soit à rattacher ces ports aux organisations déjà en place dans les ports plus importants, (Cherbourg, Port-en-Bessin, Grandcamp), soit à se regrouper entre eux pour atteindre un volume de production suffisant (1).

3.1.3 Les stations maritimes : Les pêcheurs utilisant les stations maritimes possèdent des petits bateaux adaptés aux ports d'échouage. Ce sont, le plus souvent, des embarcations légères non pontées ou semi-pontées, représentant un investissement assez léger par rapport aux bateaux habituels de pêche artisanale. Les pêches locales pratiquées sont assez rentables, (casiers, ligne, cordes...).

Pour une grosse majorité, les pêcheurs de ces stations ont une deuxième activité, généralement l'agriculture et la conchyliculture, et la pêche pratiquée n'est que saisonnière.

Les perspectives d'évolution de ces stations maritimes peuvent s'appuyer sur l'organisation de

(1) Pour les ports de Honfleur, Trouville et Ouistreham, un plan de relance de la pêche artisanale a été mis en place, fondé sur le développement de la pêche à la coquille Saint-

Jacques (gestion rationnelle des gisements, équipement des navires) et sur l'amélioration des conditions de financement et de commercialisation.

la production et notamment sur la gestion rationnelle de certaines ressources comme le homard. Cette gestion rationnelle des fonds nécessite cependant une volonté commune des professionnels s'exprimant par l'intermédiaire des comités locaux de pêche. Par contre, l'amélioration des conditions de commercialisation semble superflue car les professionnels ont généralement des circuits de vente assez courts, bien adaptés aux faibles volumes de production.

3.2 L'amélioration des installations portuaires

L'amélioration des installations portuaires destinées à la pêche, est une nécessité pour assurer le maintien et le développement de l'activité "pêche" le long du littoral. Le port de pêche est un des outils de travail essentiel du professionnel de la mer. En outre, les ports de pêche constituent un centre d'intérêt pour l'activité touristique.

L'amélioration des conditions d'accueil pour les bateaux de pêche fréquentant les petits ports pourrait se faire dans certains cas en liaison avec l'aménagement des ports lourds et des ports d'échouage destinés à la plaisance ; c'est le cas pour Dives, Carentan, Barfleur, Omonville-la-Rogue, Diélette, Port-Bail, Saint-Germain-sur-Ay, Régneville et Chausey.

Pour les plus grands ports, les travaux nécessaires concernent l'amélioration des accès du port, l'entretien des bateaux et la commercialisation du poisson. Pour ces différents ports, la liste des améliorations est la suivante :

Honfleur : Dragage plus profond de l'avant port. Equipement pour le débarquement du poisson.

Trouville : Dragage du chenal. Aménagement d'un gril de carénage.

Courseulles : Installation d'une grue pour l'entretien des bateaux de pêche. Construction d'une halle à poissons et d'un vivier à crustacés.

Port-en-Bessin : Réaménagement du slipway. Renforcement complet de la digue. Amélioration du balisage extérieur.

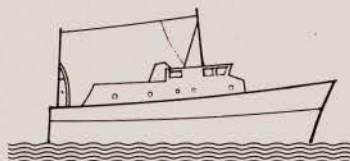
Grandcamp : Construction d'une halle à marée (1).

St-Vaast-la-Hougue : Installation d'un gril de carénage. Allongement possible des quais.

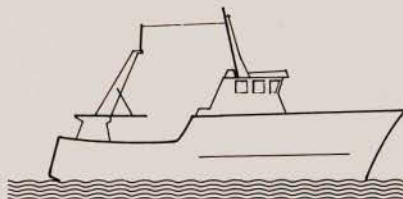
Cherbourg : Dragage de l'avant port. Extension des chambres froides.

Carteret : Réfection de la digue submersible. Insertion du port de pêche dans la construction du port de plaisance.

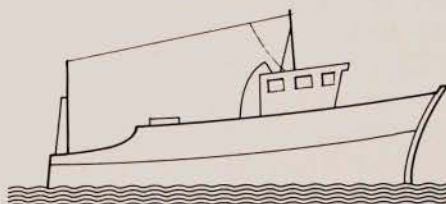
Granville : Installation de viviers à crustacés. Aménagement d'une zone d'échouage dans l'avant port. Agrandissement de la criée.



Chalutier bois 15,10 m



Chalutier polyester
18,50 m



Chalutier fer 19,75 m

(1) Les travaux ont commencé en octobre 1976.

La conchyliculture et l'aquaculture

1. La rénovation de la conchyliculture

Le développement de la conchyliculture sur le littoral de la Basse-Normandie est un phénomène récent puisque l'extension des concessions, qui s'est faite essentiellement dans le quartier maritime de Cherbourg, date de 1964. De 1964 à 1975, la longueur de bouchots à moules a été multipliée par 13 sur la côte ouest du Cotentin ; de 1970 à 1974, la surface des parcs à huîtres a doublé sur le littoral de la Manche. La production régionale est actuellement de 24.000 tonnes, (dont 9.000 tonnes d'huîtres) pour une valeur marchande supérieure à 75 millions de francs (1).

1.1 Les nouvelles possibilités de développement

Le développement de la conchyliculture en Basse-Normandie peut se poursuivre dans trois directions. L'extension de la conchyliculture traditionnelle signifie l'accroissement des rendements, une meilleure utilisation des espaces déjà concédés et l'extension limitée sur les estrans du littoral.

Si l'on considère les estimations de la production nationale à l'horizon 1985, et la part relative des apports bas-normands, on peut prévoir une production mytilicole et ostréicole de l'ordre de 20.000 tonnes chacune. Ces données tiennent compte d'une substitution progressive de la culture des huîtres à celle des moules : cette reconversion vers les huîtres se dessine déjà sur la façade ouest du littoral.

Enfin, l'accroissement de la production repose sur une extension spatiale des concessions conchylicoles de manière à ce qu'il n'y ait pas d'incompatibilité avec les activités touristiques littorales sur cinq zones bien délimitées : la Baie des Veys (Isigny) ; Saint-Vaast-la-Hougue (Baie de Crasville) ; Denneville - Saint-Rémy-des-Landes - Saint-Germain-sur-Ay - Pirou (extensions ponctuelles) ; Gouville - Blainville ; Bricqueville - Bréville-sur-Mer (2).

La conchyliculture et en particulier l'ostréiculture peut gagner de nombreux espaces par la technique d'élevage en eaux profondes, (entre zéro et moins dix mètres). Ce type d'élevage est couramment employé en Bretagne, (4.500 hectares de conces-

sions) : les huîtres sont semées sur le fond et l'exploitation s'effectue à l'aide de petits bateaux munis de dragues.

Après reconnaissance scientifique du milieu, l'ostréiculture en eaux profondes pourrait intéresser la baie de Crasville et la zone comprise entre Granville et les îles Chausey. Enfin, la reconstitution de gisements naturels, notamment d'huîtres "pieds de cheval", est une voie possible de développement de l'ostréiculture. A la fin du XIXe siècle, 60 millions d'huîtres environ étaient pêchées chaque année à Granville. La reconstitution des anciens gisements devrait s'accompagner d'une gestion rationnelle afin d'en assurer l'exploitation optimale (3).

1.2 L'organisation des professionnels et le soutien scientifique

L'organisation des professionnels vise à faciliter l'amélioration des techniques d'élevage, à assurer l'approvisionnement en naissain, à promouvoir un produit de qualité et à améliorer les conditions de commercialisation et de valorisation des produits (4) Un soutien régional doit être apporté à tout regroupement de professionnels désirant participer à ces objectifs de développement.

La première opération d'organisation des professionnels concerne la mise en place d'un complexe conchylicole sur la façade Ouest du Cotentin (Blainville-sur-Mer). Une coopérative maritime, la Coopérative d'Aquaculture de Basse-Normandie, regroupant près de 90 producteurs, a été créée le 17 avril 1975. L'enjeu de cette coopérative est de créer un centre de dimension régionale pour le prégrossissement, le stockage, l'affinage, la commercialisation et la transformation de produits conchylicoles de qualité (huîtres de vive eau et moules), et l'élevage de nouvelles espèces.

La création de cette station "conchyliculture-aquaculture" comporte une série de travaux et l'aménagement conchylicole d'un site favorable. La première étape concerne la réalisation de bassins de stockage et des dégorgeoirs correspondants, du système d'amenée, de distribution et d'évacuation de l'eau de mer. La seconde étape comprend successivement les installations à terre (grand bassin dégorgeoir, bâtiments de rangement,

conditionnement et expédition), des bassins submersibles pour l'affinage des huîtres, un bassin d'équilibre pour l'alimentation des claires, un bassin réservé à l'aquaculture.

En plus du soutien que la Région devrait apporter à cette réalisation, la pleine réussite du centre conchylicole nécessite l'assistance scientifique et technique de la part des organismes nationaux de recherche et, simultanément, une animation permanente du milieu maritime (5).

La seconde opération intéresse l'encadrement scientifique et technique, nécessaire au développement de la conchyliculture régionale. Le renforcement de l'antenne de l'I.S.T.P.M. en Basse-Normandie, grâce à un soutien régional, devrait permettre à cet organisme d'augmenter ses moyens en matériel et en personnel afin de réaliser les études nécessaires à la rénovation de la conchyliculture. L'enseignement des techniques conchylicoles s'intégrera dans la nouvelle Ecole d'Apprentissage Maritime de Cherbourg, et pourra bénéficier de terrains de travaux pratiques à la mer dans le cadre du complexe aquacole de Saint-Vaast-la-Hougue.

2. L'aquaculture

D'une façon générale, on peut dire qu'il y a aquaculture dès que l'homme intervient dans le déroulement du cycle biologique de l'espèce considérée. Cela concerne toutes les formes de produc-

tion d'animaux et de végétaux marins autres que la simple cueillette et la pêche côtière.

La production, au niveau mondial d'organismes vivants par l'aquaculture, représente aujourd'hui près de 10% de la production totale des domaines aquatiques, soit environ 5 à 6 millions de tonnes. Les perspectives de développement sont importantes et les experts de l'Organisation Agricole et Alimentaire mondiale, (F.A.O.), estiment que l'aquaculture fournira, à la fin du siècle, environ 30 millions de tonnes de produits, grâce à la maîtrise et l'application de nouvelles techniques de production.

Au niveau national, on observe un déficit croissant en produits de la mer, accompagné d'une surexploitation des fonds de pêche. La consommation nationale des produits de la mer, tous produits confondus, est égale à la somme de la production nationale et des importations diminuée des exportations. Ainsi, la France importe plus de 40% de ses besoins en produits de la mer. La production totale de la Basse-Normandie atteignait en 1975, 44.500 tonnes pour une valeur de 155 millions de francs, soit, approximativement 8% en volume et en valeur de la production nationale.

L'examen du déficit national montre l'intérêt de la mise en œuvre de l'aquaculture qui peut, à terme, réduire sensiblement cette fuite de devises, par le développement d'unités de production aquacole économiquement rentables. Il existe donc un marché potentiel pour les littoraux de l'ouest, à condition que les protections naturelles préalables soient respectées.

(1) Au chiffre de production régionale énoncé ci-dessus, il faudrait ajouter quelques 5000 tonnes de moules provenant de l'exploitation de gisements naturels.

(2) Les estimations de production ainsi que les zones d'extension des concessions conchylicoles proviennent pour le département de la Manche du document "Tourisme-Aquaculture sur le littoral du département de la Manche" D.D.E. Affaires Maritimes 1976.

(3) Le Schéma Directeur National de la Conchyliculture et de l'Aquaculture, élaboré à la demande du Conseil Central de Planification, sera l'occasion de préciser une véritable politique de la mer à moyen et long termes.

(4) "La transformation des produits de la mer et des cultures marines", document publié par la M.A.B.N. (septembre 1977), précise les directives de développement de ce secteur économique.

(5) L'Etablissement Public Régional a effectué au projet de la Coopérative d'Aquaculture de Basse-Normandie un crédit de 130.000 F en 1975 (par l'intermédiaire de l'I.S.T.P.M.) et un crédit de 70.000 F en 1976. Par ailleurs, le PAPIR "Valorisation de la façade maritime" a pris en compte la rénovation de la conchyliculture, sous la rubrique Pêche et Aquaculture, action n° 4 : extension modérée des concessions en des zones bien délimitées ; création d'un centre conchylicole régional.

Il est certain que la Basse-Normandie peut conquérir une place intéressante dans ce marché pour plusieurs espèces, comme les palourdes, les ormeaux, les coquilles Saint-Jacques, les crevettes, les salmonidés et les turbots.

Contrairement à d'autres pays, (Japon, Corée du Sud, Etats-Unis, Norvège notamment), le stade de la production massive n'est pas encore atteint sur le littoral français. Quelques expériences prometteuses ont débuté en Bretagne avec le soutien scientifique et technique du C.N.E.X.O. et de l'I.S.T.P.M. En Basse-Normandie, un élevage expérimental de saumons a été mis en place dans la rade de Cherbourg. Des expériences similaires sont à entreprendre sur le littoral bas-normand, qui possède des rades bien abritées, des havres et de petits marais littoraux, sites naturels pour l'aquaculture marine.

2.1 Les opportunités de la Basse-Normandie

L'aquaculture, diversifiant la production conchylicole et l'activité de la pêche, peut apporter un supplément d'emplois appréciable par reconversion à partir de secteurs, tels que la pêche côtière ou l'agriculture. L'aquaculture ouvre aux jeunes bas-normands les possibilités d'une activité toute nouvelle. De plus, l'implantation de l'aquaculture sur le littoral bas-normand, apporte deux facteurs de développement économique.

Cette activité de Recherche et Développement, qui fait intervenir, pour sa mise en œuvre et son exploitation (outre la recherche fondamentale et appliquée) un grand nombre de secteurs économiques (les industries du génie civil, de la mécanique, du plastique et les entreprises artisanales), fournira des produits et des services très diversifiés). Ensuite, elle permettra, par un accroissement important de la production, la constitution d'un secteur agro-alimentaire de la transformation et de la valorisation des produits de la mer, (semi-conserves, appertisation, congélation, plats cuisinés).

Les essais d'aquaculture régionale sont récents et encore de faible importance, exception faite pour la *Société Atlantique de Mariculture (SATMAR)* installée près de Barfleur, qui produit, en grandes

quantités, des naissains d'huîtres, de clams et de palourdes. *Le Groupement des Ostréiculteurs et Mytiliculteurs de la Manche (G.O.M.M.)* a construit une éclosérie de naissains d'huîtres à Saint-Vaast-la-Hougue, destinée à pourvoir aux besoins des professionnels. A titre expérimental, *l'Association pour la Recherche Maritime dans l'Ouest (ARMO)*, a installé également à Saint-Vaast-la-Hougue un laboratoire dont les premiers travaux sont orientés vers la production des crustacés. Son but essentiel reste cependant la sensibilisation et l'information des scolaires, des enseignants et des professionnels de la mer. Enfin, *l'Université de Caen* possède, avec le Laboratoire de Luc-sur-Mer, un organisme expérimental de grande qualité, capable d'étudier la production et l'acclimatation de plusieurs espèces.

Les résultats des expérimentations menées au niveau national sur l'élevage de différentes espèces et les premières tentatives régionales, comme l'élevage expérimental de saumons et de truites en rade de Cherbourg, montrent que l'aquaculture en Basse-Normandie doit être considérée, à moyen terme, comme une activité de Recherche et de Développement.

Cette nouvelle activité maritime, qui est en fait une véritable innovation technologique, nécessite, outre un changement de mentalité envers le milieu marin, *une étroite collaboration entre les scientifiques et les professionnels de la mer, pêcheurs et conchyliculteurs.* L'implantation de l'aquaculture sur le littoral bas-normand ne pouvait être engagée sans l'accord ni la participation de ces mêmes professionnels.

Aussi, dès le début des études d'aménagement du littoral bas-normand, s'est constitué, le 17 juin 1974, un Groupement Régional des Pêches et Cultures Marines de Basse-Normandie. Ce groupement régional comprend les représentants de chaque comité local et des diverses associations de pêcheurs et conchyliculteurs du Calvados et de la Manche.

Plusieurs conditions soutendent l'émergence et le développement de l'aquaculture sur le littoral bas-normand : il s'agit de l'état d'avancement des recherches, la réservation et la protection de sites terrestres et marins, et enfin, l'organisation régionale de cette activité et la constitution d'une

infrastructure scientifique capable d'assurer le soutien, le développement des premières tentatives et la formation des professionnels intéressés. Ces conditions détermineront les bases d'une politique à moyen terme en faveur de l'aquaculture.

2.2 Les conditions techniques ou les types d'aquaculture et des espèces susceptibles d'être produites sur le littoral bas-normand. Il existe trois grands types d'aquaculture : l'aquaculture extensive, c'est-à-dire l'élevage d'animaux marins qui se nourrissent uniquement à partir des éléments nutritifs du milieu naturel ; l'aquaculture intensive, fondée sur l'élevage complet d'espèces auxquelles l'homme apporte tous les éléments nutritifs et contrôle les paramètres du milieu ; enfin, le repeuplement qui vise à régénérer des fonds marins en voie d'épuisement ou à améliorer la production de stocks surexploités. Cette forme d'aquaculture, qui consiste à relâcher de jeunes individus dans le milieu naturel, doit être soumise à un contrôle scientifique rigoureux, car la rentabilité de telles opérations n'a été que rarement démontrée.

Les investigations scientifiques actuelles dans le domaine de l'élevage marin portent sur un nombre élevé d'espèces. Elles s'orientent de préférence vers des espèces de haute valeur marchande et susceptibles de rentabiliser rapidement les installations de production. En ce qui concerne le littoral bas-normand, les perspectives de développement porteront sur quelques espèces bien adaptées à ses caractéristiques climatiques et hydrologiques. On peut citer, en première approche, les salmonidés, (truites et saumons), les crustacés, tels les homards et les crevettes (bouquets), quelques mollusques (coquilles Saint-Jacques, ormeaux), le turbot, et peut-être le bar et la sole.

2.3 Les conditions spatiales. La Basse-Normandie, qui compte 450 km de côtes, présente un grand nombre de zones, à priori, favorables à l'implantation de l'aquaculture. Un premier inventaire de ces sites a été effectué par la Direction Départementale de l'Agriculture de la Manche pour le compte de la Mission d'Aménagement de la Basse-Normandie. Cette reconnaissance a porté,

à la fois, sur les sites à terre et sur les sites en mer de Basse-Normandie.

2.3.1 Les sites à terre. Les critères qui ont permis leur détermination sont :

- les facteurs topographiques, (détermination des surfaces utilisables en fonction du niveau des terrains) ;
- les facteurs géographiques, (le type et l'évolution de la côte à proximité du site permettant de préciser les contraintes au niveau des aménagements et des ouvrages d'alimentation en eau) ;
- les facteurs hydrologiques, (une première estimation des apports d'eaux douces et de leur qualité, est donnée pour chaque site ; cette estimation ne comporte cependant pas de mesures physico-chimiques ou bactériologiques).

Certains de ces sites semblent immédiatement utilisables, si l'on se réfère aux expériences entreprises dans d'autres régions ou à l'étranger. Il s'agit : Sur les côtes du Calvados et la côte est du Cotentin, des bassins ostréicoles :

- de Grandcamp (4 ha),
- de la Baie des Veys (polders de la pointe de Brévands 110 ha - polders de l'Etang et pointe du Grouin),
- des marais de l'Estuaire de la Saire (86 ha) (1),
- des douves des forts de Tatihou et de la Hougue (2 ha).

Sur la côte du Nord Cotentin, à l'Est de Cherbourg, ce sont les marais littoraux entre Barfleur et Fermanville :

- marais de Gatteville (21 ha),
- étang salé du havre de Houlvi (2 ha),
- marais de Néville (32 ha),
- marais du Hable (30 ha),
- mare Jourdan, la Fossette et marais de Tocquebœuf (32 ha),
- marais de Fermanville (16 ha).

Les sites de Gattemare (87 ha) et les marais de Réthoville et Vrasville (87 ha), bien qu'utilisables pour l'aquaculture, doivent être conservés dans leur état naturel, étant donné leur grande richesse écologique. A l'ouest de Cherbourg, le marais de l'anse Saint-Martin (10 ha)

Sur la côte ouest du Cotentin, les sites favorables sont :

- une partie du havre de Port-Bail (13 ha),

(1) Ce site a priori favorable a été écarté à la suite des consultations faites à propos du Schéma "Tourisme et Aquaculture sur le littoral du département de la Manche" déjà cité.

- le havre de Geffosses (60 ha),
- le havre de Blainville-sur-Mer (55 ha),
- les herbues du sud du havre de Régneville (38 ha).

Tous ces sites sont surtout caractérisés par une grande facilité d'aménagement et de réalisation d'ouvrages permettant le contrôle des eaux douces ou l'apport de l'eau de mer. Cependant, les critères permettant d'avancer dans le choix d'espèces précises, (débit, qualité des eaux douces, température, salinité, oxygène dissous, pH, turbidité, pollutions, état écologique du milieu) devront être précisés au fur et à mesure des besoins.

2.3.2 Les sites en mer (eau profonde). Les critères de choix ou de rejet sont :

- l'existence d'abri naturel en surface ou en profondeur, (d'où l'utilisation possible du site sur toute la colonne d'eau ou uniquement au fond) ;
- la nature des occupations actuelles du site ; les liaisons possibles avec un abri ou un port ;
- les variations possibles de la salinité des eaux ;
- l'existence de foyers de pollution.

L'utilisation en profondeur de certains sites nécessitera la mise au point de structures d'élevages immergées.

Les sites retenus sont, le long du littoral :

- la zone est du port de Débarquement d'Arromanches (50 ha), site utilisable uniquement en profondeur ;
 - la zone profonde de l'est Cotentin Baie des Veys, utilisable uniquement en profondeur et comprise entre les bancs de sable du Cardonnet et de Saint-Marcouf et la frange côtière ;
 - la zone au large de l'anse de Gatteville (80 ha), située à l'est des Basses de Gouberville et utilisable en eau profonde uniquement ;
 - la zone Ouest de la rade de Cherbourg (4 ha), utilisable en profondeur et en surface où des essais d'élevage de truites et de saumons en cage sont actuellement effectués (1) ;
 - la zone centrale de la rade de Cherbourg (22 ha), utilisable uniquement en profondeur ;
 - la zone de l'anse Saint-Martin (100 ha), elle aussi utilisable uniquement en profondeur.
- Des possibilités d'ostréiculture en eau profonde existent aussi dans la Baie de Crasville, au sud de Saint-Vaast-la-Hougue et dans la Baie du Mont Saint-Michel entre Granville et les Iles Chausey.*

L'ensemble de ces sites, compris dans la zone des 3 milles bordant le littoral bas-normand, devra faire l'objet d'analyses complémentaires, relatives notamment à l'hydrologie (hauteur et fréquence des houles, courants), et à la qualité du milieu marin (caractéristiques physico-chimiques).

2.3.3. La protection des sites favorables à l'aquaculture. Ces espaces, tant terrestres que marins, ne peuvent être considérés comme des zones résiduelles non utilisées par les autres activités telles que le tourisme et l'agriculture. Ces zones ont leurs propres caractéristiques liées à la nature même du milieu et à son environnement. Il est donc indispensable de définir un ensemble de mesures réglementaires destiné à la réservation et à la gestion de ces espaces naturels privilégiés. Ces mesures devront faciliter l'acquisition des sites, permettre leur protection vis-à-vis des pollutions engendrées par les autres activités et proposer des principes d'aménagement capables de respecter les sites naturels et d'intégrer les installations aux paysages environnants. Selon l'appartenance de ces sites au domaine terrestre ou au domaine maritime (estran et zone des trois milles), deux cas sont à envisager.

Les sites terrestres : La reconnaissance des sites favorables à l'aquaculture, permet la délimitation précise d'un périmètre à réserver à cette activité. Les zones aquacoles doivent être classées d'une façon spécifique puis intégrées aux documents d'aménagement du littoral (schéma général) et d'urbanisme, (classement aux P.O.S. en zone ND ou NC avec précision au règlement ajoutant une protection particulière vis-à-vis des pollutions susceptibles d'être engendrées par les activités agricoles telles que l'emploi de pesticides, des engrais et des rejets divers). La protection des sites devrait se calquer sur la réglementation définissant des périmètres de protection autour des établissements conchylicoles : cette réglementation impose la limitation de rejets polluants (agricoles ou industriels) dans un périmètre bien défini. A l'appui de ces mesures réglementaires, une incitation particulière devrait permettre la mise en place d'un système d'assainissement adapté. Leur maîtrise foncière serait facilitée par la création d'un organisme régional capa-

(1) Deux documents sont parus sur cette expérience en cours :

– Aquaculture des salmonidés, expériences d'élevage en rade de Cherbourg (Comité local des pêches maritimes de Cherbourg - C.N.E.X.O.-C.O.B. janvier 1977).

– Expériences d'Aquaculture de salmonidés en rade de Cherbourg (Automne 1975 - Printemps 1977). Résultats novembre 1977.

Comité local des pêches maritimes de Cherbourg - C.N.E.X.O. C.O.B.

ble d'acquérir ces terrains et de promouvoir l'aquaculture sur le littoral bas-normand (1).

Les sites marins : Ces sites reconnus comme favorables à l'aquaculture en eaux profondes seront intégrés dans la partie maritime du schéma d'aménagement du littoral et privilégiés par rapport aux autres activités maritimes susceptibles de s'y développer. Leur mise en exploitation nécessitera simultanément :

- une surveillance accrue des espaces afin que les nouvelles réglementations en vigueur y soient respectées ;

- un maintien de la bonne qualité du milieu, dans le cadre d'une politique globale de contrôle et de lutte contre les diverses pollutions marines nécessitant au niveau régional le rassemblement des données et une coordination des efforts entrepris par les différents organismes : Equipement, Affaires Maritimes, I.S.T.P.M., Service des Mines, Santé Publique, Agence de Bassin, Environnement) ;

- une maîtrise spatiale par l'attribution de concessions aux organisations de professionnels intéressées.

Toutes les zones aquacoles terrestres et marines recensées sur le littoral bas-normand ne pourront, à moyen terme, faire l'objet d'une exploitation intensive. *Cependant ces zones littorales sont à préserver car : "Il serait en effet paradoxal et pour le moins fâcheux, qu'au jour où nous aurons enfin acquis le bagage scientifique et le savoir faire technique permettant cette magnifique mutation dans l'exploitation des ressources vivantes de la mer, on s'aperçoive, avec désarroi, qu'il est finalement trop tard... car il n'y a plus de place pour passer à l'application" (2).*

2.4 Les conditions structurelles

Ces conditions concernent le renforcement du soutien scientifique, la formation, l'animation et la participation des professionnels intéressés aux structures de production.

2.4.1 Le soutien scientifique : Pour garantir un développement cohérent de l'aquaculture, il semble opportun de s'assurer le soutien que peuvent apporter les organismes de recherche. L'appui de ces organismes doit trouver un relai dans la Ré-

gion et principalement auprès des professionnels ; celui-ci peut être, soit la mise à disposition de scientifiques auprès des Comités Locaux de Pêche, soit l'intermédiaire d'Associations à but scientifique. Ainsi, la sensibilisation et l'animation sur le terrain, sont effectives.

L'I.S.T.P.M. : l'Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes, doté d'une antenne à Ouistreham contribue, en faveur du développement, des formes traditionnelles d'aquaculture, (ostréiculture et mytiliculture), aux études physico-chimiques, biologiques et sanitaires indispensables à la reconstitution d'anciens gisements coquilliers en Baie de Seine et sur la façade ouest. Pour ce faire, il est nécessaire de doter l'antenne régionale de moyens supplémentaires.

Le C.N.E.X.O. : Le Centre National pour l'Exploitation des Océans, en particulier le Centre d'Océanologie de Bretagne, possède une expérience certaine dans les nouvelles formes d'aquaculture. Il assure un double rôle de recherche fondamentale et appliquée et de diffusion auprès des professionnels, des connaissances acquises dans ses laboratoires et dans ses expérimentations. Il dispose, à cet effet, d'équipes de biologistes et de techniciens déjà formés, travaillant sur le terrain et capables d'intervenir sur le littoral bas-normand. A l'exemple de la Bretagne, le C.N.E.X.O. pourrait implanter, en Basse-Normandie, une station DEVA (Démonstration, Expérimentation et Vulgarisation de l'Aquaculture) et s'associer à plusieurs projets.

L'Université de Caen : L'Université de Caen dispose, dépendant de l'U.E.R. des Sciences de la Vie et du Comportement, d'un laboratoire maritime à Luc-sur-Mer ainsi qu'un groupe de recherche orienté vers l'étude et la mise en valeur du milieu marin. Depuis une dizaine d'années, ce groupe d'étude travaillant en collaboration avec le C.N.E.X.O. et l'I.S.T.P.M., a obtenu des résultats positifs notamment dans le domaine expérimental de la conchyliculture et de l'aquaculture, (truites de mer et huîtres "pieds de cheval").

La rénovation de la pêche et l'implantation de l'aquaculture, impliquent une plus grande insertion de l'Université de Caen dans la Région. Sans

(1) Le problème de la maîtrise foncière des sites est précisé dans le Schéma Directeur National de la Conchyliculture et de l'Aquaculture.

(2) Claude RIFFAUD "Demain la mer".

oublier son rôle essentiel de formation des cadres, il s'agit de faciliter sa participation aux études et expérimentations qui seront menées sur le littoral bas-normand, et pour cela de la doter progressivement de matériel scientifique et de bateaux adaptés aux nouvelles techniques de mise en valeur du milieu marin.

2.4.2 *La sensibilisation et la formation des professionnels*

Le développement de l'aquaculture sur le littoral bas-normand implique le rôle actif des populations maritimes et la nécessité, de par leur participation, aux objectifs. Les pêcheurs, les ostréiculteurs, les agriculteurs en voie de reconversion, les jeunes et les enseignants, doivent être sensibilisés aux opportunités qu'offre la mer. Les échanges d'expériences locales et les voyages d'études sur des thèmes économiques et scientifiques, facilitent l'information et la motivation du milieu maritime.

Différentes opérations sont à monter sur plusieurs années aussi bien au niveau local qu'au niveau régional. *De courtes sessions* permettent d'informer des projets et réalisations en cours sur l'ensemble du littoral français, d'approfondir un sujet précis par l'intervention de spécialistes, d'établir un nécessaire dialogue entre les professionnels en vue de leur regroupement. Les premières sessions organisées avec les professionnels bas-normands ont permis à ceux-ci de se rendre compte que, malgré leur particularité, ils rencontraient, à un stade ou à un autre, les mêmes problèmes d'organisation et de réalisation qu'avaient rencontrés et résolus les professionnels d'autres régions.

Par ailleurs, la mise en place d'une section conchylicole à l'E.A.M. de Cherbourg, avec son centre d'application pratique en mer, pourrait être la base d'un complexe d'enseignement localisé à Saint-Vaast-la-Hougue, bénéficiant aux professionnels dans le cadre de la formation continue.

2.4.3 *Les structures de production.* L'indispensable intégration des professionnels de la mer à cette nouvelle activité, pose le problème des structures de production. Il faut remarquer que toute structure de type régional pourrait bénéficier d'une

planification du développement scientifique et économique de l'aquaculture, et d'un maximum d'aides de la part des pouvoirs publics, nationaux et régionaux. La mise en place d'une structure large devrait permettre d'acquérir un certain nombre de sites, de dégager les sources de financements nécessaires pour les investissements et de promouvoir la production. Cette structure pourrait intéresser les organismes publics de recherches, les collectivités publiques, les communes côtières intéressées et les groupements de professionnels, sous la forme, par exemple, d'une Société d'Economie Mixte.

L'aquaculture, secteur complémentaire de l'activité maritime, doit permettre aux bas-normands, d'améliorer leurs conditions de vie. Il apparaît en somme, que *l'aquaculture doit être considérée comme une activité nouvelle dépassant le cadre traditionnel de la pêche côtière et de la conchyliculture et s'intégrant dans une nouvelle conception de la mer. Celle-ci est fondée sur de multiples promesses, promesses de richesses exploitables, mais aussi perspectives d'utilisation élargies. La production de ressources vivantes par l'aquaculture entre dans cette conception au même titre que l'exploitation des ressources minérales, la multiplication du trafic commercial, l'implantation de l'industrie littorale et énergétique. L'examen des conditions techniques, spatiales et structurelles, a montré qu'il était opportun et possible, pour la Basse-Normandie, de s'engager résolument dans cette nouvelle voie. Un tel dessein n'admet pas cependant l'improvisation, mais nécessite que les premières opérations soient méthodiquement conduites. A cet effet, les bas-normands appelés à cette nouvelle activité, doivent être assurés non seulement d'un concours scientifique et technique mais aussi d'un soutien financier des pouvoirs publics, nécessaires à l'incitation et à la promotion.*

3) Le complexe conchylicole et aquacole de Saint-Vaast-la-Hougue (Est-Cotentin)

Le développement de la conchyliculture et l'implantation progressive de l'aquaculture, ont

conduit l'Ecole d'Apprentissage Maritime de Cherbourg en 1975, à envisager la création d'une section conchylicole. La nature même de l'enseignement biologique et la nécessité de travaux pratiques sur les parcs d'élevage, nécessitent la présence de salles de cours et de laboratoires à proximité immédiate de la mer. Il s'avère en effet difficile de faire fonctionner une section conchylicole dans un grand port de commerce, éloigné des zones d'élevage et des espaces propices à l'aquaculture marine. Il faut donc rechercher un site présentant toutes les possibilités d'expérimentation en vraie grandeur.

L'enseignement à tous les niveaux des technologies appropriées ne peut fonctionner pleinement sans un support marin d'expérimentation et de recherche appliquée. Les élèves comme les enseignants, devront se former à des techniques en évolution rapide comme l'élevage complet de certaines espèces et acquérir les techniques de l'élevage conchylicole sur le terrain. *En définitive, la réalisation d'un complexe marin de grande dimension pour la formation et l'animation du milieu professionnel maritime, est une des conditions de l'affirmation du rôle de la mer en Basse-Normandie.*

La formation concerne tout d'abord l'enseignement supérieur avec la création d'un Institut Universitaire de Technologie (Génie Maritime et Aquaculture) à Cherbourg, et à la création d'un Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées, (aquaculture) à l'Université de Caen ; les cadres ainsi formés bénéficieraient de débouchés régionaux, nationaux ou internationaux. L'enseignement comprenant des cours d'algologie, de technologie des éclosiers et des élevages aquacoles, et des cours de gestion pourrait former, dans un premier temps, 8 à 10 cadres par an.

L'opération régionale concerne aussi la mise en œuvre du cycle de formation conchylicole et aquacole d'une douzaine d'élèves par an à l'Ecole d'Apprentissage Maritime. Cet enseignement sanctionné par le Brevet d'Apprentissage puis par le Brevet d'Etudes Professionnelles pourrait être poursuivi jusqu'en classe de terminale, après création, par exemple, d'un Baccalauréat des sciences et techniques de la mer.

L'admission des professionnels à ces différentes formes d'enseignement, sera assurée par la formation continue. A ces trois niveaux, l'enseignement appliqué, nécessite un centre de travaux pratiques à la mer. Le centre de Saint-Vaast-la-Hougue doit répondre à ces besoins. Le projet doit être pensé dans le cadre plus vaste d'un véritable complexe marin, susceptible de devenir à terme une école nationale d'aquaculture. Cet ensemble pourrait comprendre :

Une section de l'école d'apprentissage maritime consacrée à la conchyliculture et à l'aquaculture à Saint-Vaast-la-Hougue (Manche), et complémentaire de l'E.A.M. de Cherbourg : les élèves conchyliculteurs bénéficiant des exploitations d'huîtres et de moules de la façade est du Cotentin et les élèves aquaculteurs des sites d'exploitation (marais littoraux) et du soutien scientifique.

Une station Développement, expérimentation et valorisation de l'aquaculture (D.E.V.A.) sous le contrôle du C.N.E.X.O., dans un site aquacole proche de Saint-Vaast. Les élèves aquaculteurs seraient ainsi familiarisés sur le terrain avec les techniques nouvelles des cultures marines.

Un laboratoire maritime de recherche appliquée dépendant de l'Université de Caen. Ce laboratoire, complément du laboratoire de Luc-sur-Mer, orienté vers la recherche fondamentale, aurait deux missions principales : l'appui scientifique de l'ensemble de l'activité marine du nord Cotentin-baie des Veys-Bessin ; l'enseignement des bases fondamentales de biologie marine. Des enseignants de l'Université de Caen, comme des scientifiques du C.N.E.X.O. seraient les professeurs spécialisés de la section aquacole de l'E.A.M. de Cherbourg. Ce laboratoire de recherche appliquée s'attacherait à l'étude des problèmes régionaux de gestion des fonds marins, d'ostréiculture de pêche, (eaux profondes), d'écloserie et de prégrossissement, de salmoniculture et d'écologie marine.

La pêche à pied

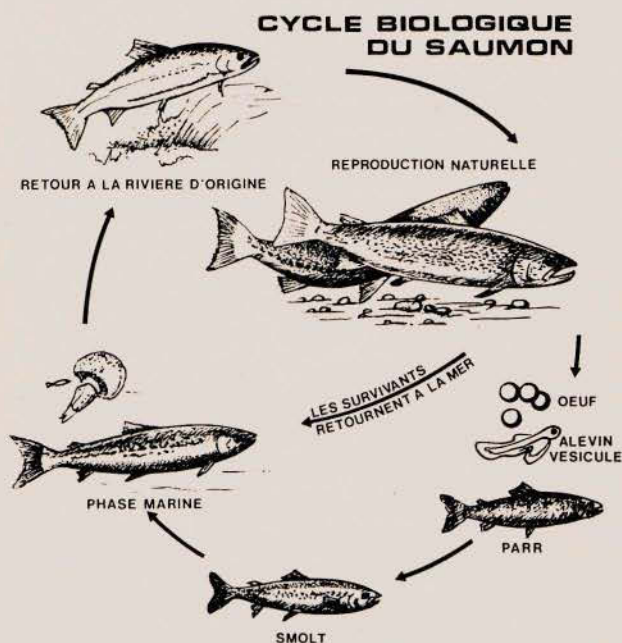
La liberté d'accès de tous au Domaine Public Maritime n'est pas sans poser de problèmes à propos de la pêche à pied. En effet, la fréquentation des estrans au moment des grandes marées et de la saison touristique devient considérable. La surexploitation qui s'ensuit, est préjudiciable au maintien de certains gisements naturels, alors que la pêche à pied est une des premières motivations du tourisme en zone littorale. Les seules mesures réglementaires et restrictives ne semblent pas aptes à protéger ces gisements naturels. La remise en valeur de certains d'entre eux et l'information du public pourraient être des moyens d'actions complémentaires et efficaces.

L'information du public devrait se faire, en quelques points bien choisis (Rochers du Calvados, Saint-Vaast-la-Hougue, Pirou, Jullouville-Saint-Pair, Iles Chausey, Baie du Mont Saint-Michel...), au moment des grandes marées, par distribution de dépliants expliquant simplement la biologie des animaux pêchés et les mesures nécessaires que chacun doit prendre pour protéger les gisements : remise en place des cailloux retournés, rejet des trop jeunes individus, protection du substrat. Une enquête auprès des pêcheurs à pied permettrait, bien que le taux de retour de telles enquêtes soit faible, de préciser un certain nombre de données, encore mal connues : estimation des captures, espèces capturées, lieux de pêche, motivations... En complément, l'estimation du nombre de pêcheurs sur une zone pourrait se faire par comptage à vue ou sur photos aériennes.

La remise en valeur de certains gisements surexploités peut être envisagée. Cette remise en valeur, bénéfique également aux pêcheurs plaisanciers, serait réalisée en étroite collaboration avec les pêcheurs professionnels et financée par les collectivités publiques intéressées. Il s'agirait d'opérations localisées consistant, après étude écologique de l'estran, à protéger le substrat où vivent les animaux, à faciliter le captage naturel de mollusques et à réensemencer certaines zones à l'aide de naissains provenant d'écloseries.

A la suite de ces études écologiques, des mesures réglementaires bien adaptées pourront être définies : par exemple, organiser une rotation dans le temps

(au cours de l'année ou au cours d'une grande marée), dans les zones où la pêche à pied est intense. La réglementation devra aussi veiller à ce que les animaux trop jeunes ne soient pas pêchés. De telles mesures doivent avoir pour but, non pas d'imposer uniquement un système contraignant, mais d'assurer pour tous la productivité optimale.



Aquaculture : l'état actuel des investigations scientifiques par espèces

LES POISSONS

— *La truite arc-en-ciel* : De nombreux essais d'acclimatation et d'élevage de truites en eau de mer, ont montré que le grossissement en milieu marin était possible, et présentait des avantages certains par rapport à la pisciculture d'eau douce : croissance plus rapide, plus grande résistance aux maladies, « saumonage », possible de la chair.

Le saumon : Les premières expériences d'élevage de saumons ont été effectuées par le Centre National pour l'Exploitation des Océans (CNEOX) dès 1972 à partir d'œufs importés des Etats-Unis. Elles ont démontré que cette espèce, à partir d'une certaine taille peut passer de l'eau douce à l'eau de mer et d'avoir une croissance correcte en milieu marin. Les premiers essais ont été effectués dans l'étang à marée du Carpon (Bretagne), en rade de Brest, et récemment en rade de Cherbourg.

Le turbot : En ce qui concerne les conditions de reproduction et d'élevage des jeunes larves jusqu'à la métamorphose, les premières recherches entreprises ont montré que l'on obtenait des taux de survie assez faibles. Par contre, les expériences en laboratoire de grossissement, à partir d'alevins sauvages, ont donné de bons résultats. Les animaux maintenus entre 12 et 14 °C, et nourris à l'aide de proies fraîches, (mollusques, poissons), semblent aussi pouvoir s'adapter à des aliments composés, et à des conditions d'élevage intensif.

La sole : De récentes expériences permettent d'envisager la production d'alevins de soles en éclosure. Reste à résoudre, pour en assurer le grossissement, le problème d'adaptation à un aliment artificiel.

Le bar : Les premières recherches entreprises ont permis de contrôler les conditions de reproduction ; l'obtention de taux de survie larvaire satisfaisante ne pose que des problèmes de mise au point technique. Les expériences de grossissement portant sur des animaux nés en éclosure, sont poursuivies. Les résultats concernant les températures optimales d'élevage (environ 20°C) en milieu naturel ont montré que les premières réalisations devront se faire sur le littoral méditerranéen et peut-être dans le Bassin d'Arcachon.

LES CRUSTACES

La crevette bouquet : Les bouquets, comme tous les caridés, sont des crustacés qui portent leurs œufs, (femelles « grainées » ; ceux-ci sont, en petit nombre, (2000 à 4000 œufs par femelle). Le problème est d'obtenir un grand nombre d'éclosions simultanées, afin d'éviter ultérieurement les phénomènes de cannibalisme. Les travaux ont permis d'obtenir simultanément un grand

nombre d'éclosions en jouant sur la température de l'eau des bassins. L'élevage des larves et le grossissement des post-larves jusqu'à une taille commerciale, ont été obtenus, bien que tous les problèmes de cannibalisme et de mortalité à la métamorphose ne soient pas encore résolus.

Le homard : Les expériences menées en France sur le homard, cherchent à produire des post-larves destinées au repeuplement. L'élevage complet jusqu'au stade commercial n'est guère réalisable aujourd'hui au point de vue économique. Ces animaux ont en effet une vitesse de croissance très faible et les phénomènes de cannibalisme rendent obligatoire l'élevage en bacs séparés. Les éclosures de homard, actuellement en fonctionnement sont celles de l'Ile d'Houat (UNICOMA) et de l'Ile d'Yeu (ISTPM). La production de larves est assurée par la ponte des femelles, grainées, pêchées dans le milieu naturel. L'immersion des jeunes homards, dans le milieu naturel, au 5 ou 6^e stade de développement, se fait par plongeur sur des zones reconnues comme favorables (cantonement). L'efficacité de tels repeuplements ne peut être connue que si l'on détermine les taux de mortalité naturelle, l'importance des fluctuations naturelles des populations de homards existantes, et les variations des prises par unité d'effort de pêche sur la zone considérée ; ceci a nécessité la mise en place d'un système de fiches de pêche remplies par les professionnels. Il faut attendre 4 à 5 ans pour obtenir les premiers résultats.

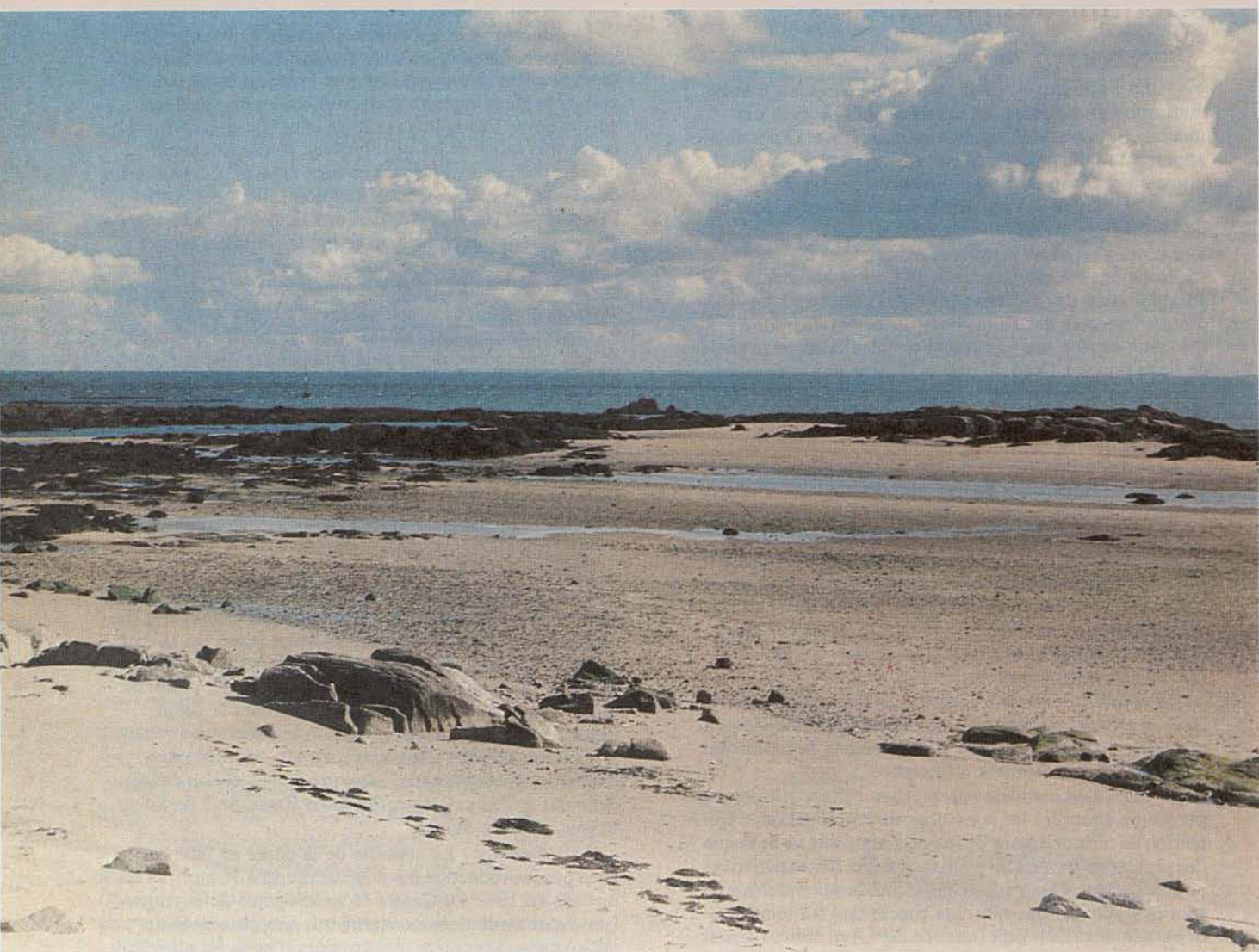
LES MOLLUSQUES

Les coquilles Saint-Jacques : Le contrôle de la ponte en laboratoire a été obtenu en 1973 à l'Université de Bretagne Occidentale. Les premiers essais de captage de naissain en milieu naturel ont eu lieu à partir de 1973 à Brest et à Saint-Brieuc. Le grossissement des juvéniles, soit en culture suspendue, soit sur parc en eau profonde, n'existe pas encore en France, mais atteint le stade industriel au Japon. Ces premières expériences qui visent à réensemencer les gisements naturels, sont toujours précédées d'une reconnaissance et d'une gestion rationnelle des stocks existants, (Rade de Brest, Baie de Saint-Brieuc, Baie de Seine).

Les ormeaux : Le contrôle de la ponte en laboratoire ainsi que la production des juvéniles de 15 à 30 mm, ont été réalisés en 1973 au Centre Océanologique de Bretagne. Les expérimentations concernant le grossissement en milieu naturel sur parc, sont en cours et espèrent atteindre la taille commerciale (8 cm) en 2 ans, avec un taux de reprise de l'ordre de 20 %.

Les huîtres : Le captage en milieu naturel et le grossissement complet à une échelle industrielle existent depuis fort longtemps sur les parcs classiques.

Les moules : Le captage et l'élevage en milieu naturel sont obtenus au moyen des bouchots à moules classiques. Le contrôle de la phase de reproduction, l'obtention de juvéniles et la mise au point d'un aliment composé (granules de 10 - 15 microns), pour l'alimentation des larves, ont pu être réalisés en laboratoire.



LE TOURISME

En Basse-Normandie, la poursuite de l'aménagement touristique répond à un impératif économique. D'un apport marginal au lendemain de la seconde guerre mondiale, le tourisme est devenu en quelques années, l'une des premières activités de la Région : sur le littoral, il fait vivre directement plus de 20.000 personnes et attire chaque année près de 2 millions de visiteurs effectuant environ 900 millions de francs de dépenses touristiques. Au cours des dix prochaines années, les revenus procurés par les consommations directes des touristes devraient augmenter dans des proportions importantes, permettant la création en moyenne chaque année, de 250 emplois touristiques nouveaux.

Sur le littoral, le tourisme stimule l'activité commerciale, joue un rôle conséquent dans le développement du secteur du bâtiment et favorise l'implantation d'entreprises artisanales et industrielles spécialisées. En milieu rural, il procure des activités et des revenus d'appoint non négligeables. Enfin, parce qu'il est, au même titre que les autres secteurs d'activités de l'économie nationale, de plus en plus soumis aux contraintes des marchés, le tourisme fait désormais appel à des techniciens compétents, ce qui concourt, dans une certaine mesure, à relever le niveau de qualification des emplois offerts.

Il reste que les activités touristiques peuvent être synonymes de dégradation des sites et de désorganisation des structures économiques et sociales des pays où elles s'implantent. Pour pallier les risques d'une expansion désordonnée, l'aménagement touristique du littoral doit s'inscrire dans un projet global d'occupation de l'espace. Il s'agit de coordonner les aménagements de loisirs avec la protection des milieux naturels indispensables aux activités économiques des rivages et de la mer, et d'encourager une forme de développement touristique renforçant l'économie des milieux d'accueil, c'est-à-dire s'intégrant aux activités traditionnelles. Tel est le sens des actions proposées dans ce document.

Le tourisme bas-normand est en pleine mutation. On observe, en effet, un changement progressif des modes de fréquentation de la région. Jusqu'au début des années 70, l'économie touristique de la Basse-Normandie était presque exclusivement basée sur un tourisme balnéaire concentré en période estivale.

Or, depuis quelques années, la fréquentation en courts séjours et en weeks-ends est en augmentation rapide, la Basse-Normandie devenant l'une des premières zones de loisirs du Bassin Parisien. Par ailleurs, la région entre progressivement dans l'ère du tourisme de masse, ce qui se traduit à la fois par une occupation accrue du littoral et par le développement et la diffusion de la fréquentation en milieu rural.

Pour faire face à ce contexte nouveau, le Rapport d'Orientation du littoral bas-normand proposait que soient menées des actions d'adaptation et d'organisation de l'offre.

Les efforts d'adaptation

Déjà, les départements de la Manche et du Calvados, ainsi que l'Etablissement Public Régional de Basse-Normandie, appliquent des politiques touristiques qui permettent de répondre, dans de meilleures conditions, aux besoins des usagers et qui favorisent un plus grand étalement de la fréquentation.

Au cours des prochaines années, *il est indispensable de poursuivre les efforts d'équipement entrepris car il est fortement probable que les tendances d'évolution constatées précédemment vont s'amplifier.*

En effet, l'amélioration régulière du niveau de vie des Français, la réorganisation du temps de travail, la plus grande mobilité des populations, constituent des facteurs d'expansion des marchés du tourisme et des loisirs. Or, le développement de la demande nationale influencera directement le tourisme bas-normand, d'autant que la région est privilégiée par sa situation géographique et par l'amélioration continue des liaisons avec Paris.

Le potentiel de clientèle de la Basse-Normandie devrait donc s'accroître et les loisirs de fin de semaine prendre une place prépondérante dans l'économie touristique de la région.

Le développement de la demande en matière d'activités de tourisme et de loisirs est un fait de société. On peut ainsi estimer que, entre 1975 et 1985, 7 à 8 millions de personnes supplémentaires partiront en vacances d'été, et 5 à 6 millions de plus à l'occasion des week-ends ou des courts séjours du hors saison. Aussi, la demande touristique annuelle des départements littoraux français devrait passer de 340 millions de journées vacances en 1974 à près de 450 millions en 1985.

En Basse-Normandie, la demande littorale annuelle pourrait alors s'élever à près de 40 millions de journées vacances en 1985, contre 25 millions en 1974.

La Basse-Normandie a intérêt à jouer à fond la carte de la fréquentation de week-end et à appuyer le renouveau du tourisme balnéaire qui se manifeste très nettement depuis quelques années, en particulier dans sa moitié Ouest.

Mais pour que la région bénéficie de façon durable de l'augmentation des clientèles, il apparaît

que trois conditions d'aménagement doivent être remplies :

– *assurer une plus grande maîtrise du développement touristique*, notamment sur la frange littorale. L'accroissement du potentiel des clientèles va inévitablement engendrer des pressions nouvelles d'urbanisation. Or, il faut éviter de commettre l'erreur de détruire, sous prétexte de développement, ce qui engendre la fréquentation touristique (les espaces naturels, les sites pittoresques par exemple). Par ailleurs, il est nécessaire de réserver les espaces qui seront affectés à la collectivité pour l'exercice des activités de loisirs.

La prise en compte de ces impératifs milite en faveur de l'application de solutions nouvelles d'aménagement touristique (bases littorales de nature et de loisirs, parcs récréatifs littoraux, ports d'échouage pour la plaisance) et de moyens de gestion et d'organisation permettant un développement cohérent de toutes les activités économiques (regroupement de l'habitat de loisirs, organisation d'unités nouvelles d'hébergement...).

– *accentuer les efforts d'équipement et d'animation de l'arrière pays.* La réussite du développement touristique suppose également une organisation économique et spatiale qui associe étroitement les potentialités du bord de mer et celles de l'arrière pays. Les objectifs visés sont ici à la fois de favoriser le maintien sur place des populations rurales par l'apport de nouvelles activités et de canaliser la fréquentation pour éviter des implantations non contrôlées. Ceci est possible en s'appuyant sur la diffusion de petits équipements bien adaptés aux sites et surtout grâce à des campagnes d'animation facilitant la prise en charge des aménagements par les populations résidentes.

– *poursuivre la modernisation de l'offre et mettre en place les structures d'hébergement nécessaires pour assurer le développement de la fréquentation de loisirs.* En effet, il faut prévoir l'accueil de nouvelles clientèles familiales à la fréquentation diversifiée dans le temps et dans l'espace. Ceci suppose la création *de nouveaux équipements* pour grand public, accessibles à toutes les catégories sociales (personnes à revenu modeste, ruraux, jeunes, scolaires, 3e âge...) et adaptés à toutes les

Les vacances des Français en 1985

	VACANCES D'ETE		VACANCES D'HIVER	
	1975 (1)	1985 (2)	1975 (1)	1985 (2)
Population des ménages (en millions)	50	55	50	55
Taux de départ	50 %	58 %	17 %	24 %
Nombre de personnes parties en vacances (en millions)	25	32	8,7	13
Nombre moyen de journées de vacances	26 jours	26 jours	13 jours	15 jours
Nombre de journées-vacances (en millions)	661	830	124	200
– en France	542	700	106	120
– à l'étranger	119	130	18	30
– dans les départements littoraux	320	450	21	40

- (1) Sources : Secrétariat d'Etat au Tourisme.
(2) Estimation MABN. Ces hypothèses sont cohérentes avec celles effectuées pour le compte de la DATAR par l'IRIEC qui situait la fréquentation possible du littoral français en 1990 entre 500 millions et 600 millions de journées-vacances.

La fréquentation touristique du littoral bas-normand en 1985 - estimations

	1974	1985		
		h1	h2	h3
Nombre de journées-vacances en été (en millions)	20	25	33	35
Nombre de journées-vacances en hors saison (en millions)	5	8	12	15
Total	25	33	45	50

A partir des hypothèses de fréquentation de l'ensemble du littoral français, trois estimations ont été effectuées :
h1 : évolution tendancielle de la fréquentation.
h2 : attractivité renforcée du littoral bas-normand, - principalement en week-end d'été et de hors-saison - mais développement parallèle du tourisme en milieu rural.
h3 : développement accéléré de la façade littorale bas-normande au détriment de la campagne.

HYPOTHESE RETENUE : 45 millions de journées-vacances en 1985

Ce choix semble réaliste à long terme et correspond au désir de la région de favoriser un développement touristique équilibré à la fois dans le temps et dans l'espace.

formes de fréquentation (populations locales, touristes traditionnels, week-end, hors-saison, stages, classes vertes...). De même, cela implique l'implantation en nombre suffisant de campings, d'hébergements locatifs (meublés, gîtes, parcs résidentiels...) et de formules de multipropriétés.

Le Schéma d'aménagement du littoral a pour objet de proposer des gammes d'actions susceptibles de compléter et de valoriser les efforts d'aménagement engagés par les collectivités publiques bas-normandes.

Dans la Manche, l'Assemblée Départementale a pris, dès 1964, une série de décisions qui constituèrent la première charte de développement touristique du département, et se dota, en 1965, d'un Syndicat Mixte d'Équipement Touristique. En 1970, le Conseil Général demanda l'élaboration d'un Schéma d'aménagement touristique des côtes de la Manche. Des réalisations majeures sont dues à l'application de ces décisions : route de liaison Ouest, ports de plaisance à Granville et Cherbourg, sentiers, musées, aires de pique-nique, plantations... Également, le Département a mis en place une politique active de commercialisation et de promotion de produits touristiques : service de réservation des gîtes, forfaits de location en hôtels, campings, caravanes...

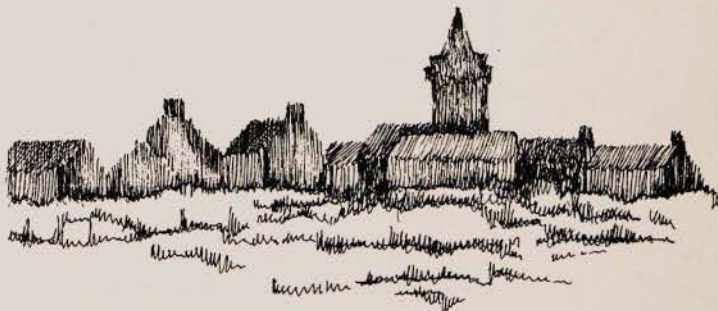
Enfin, les hébergements touristiques connaissent un développement régulier : 15.000 places campings et 400 gîtes ruraux aménagés depuis 1970, par exemple.

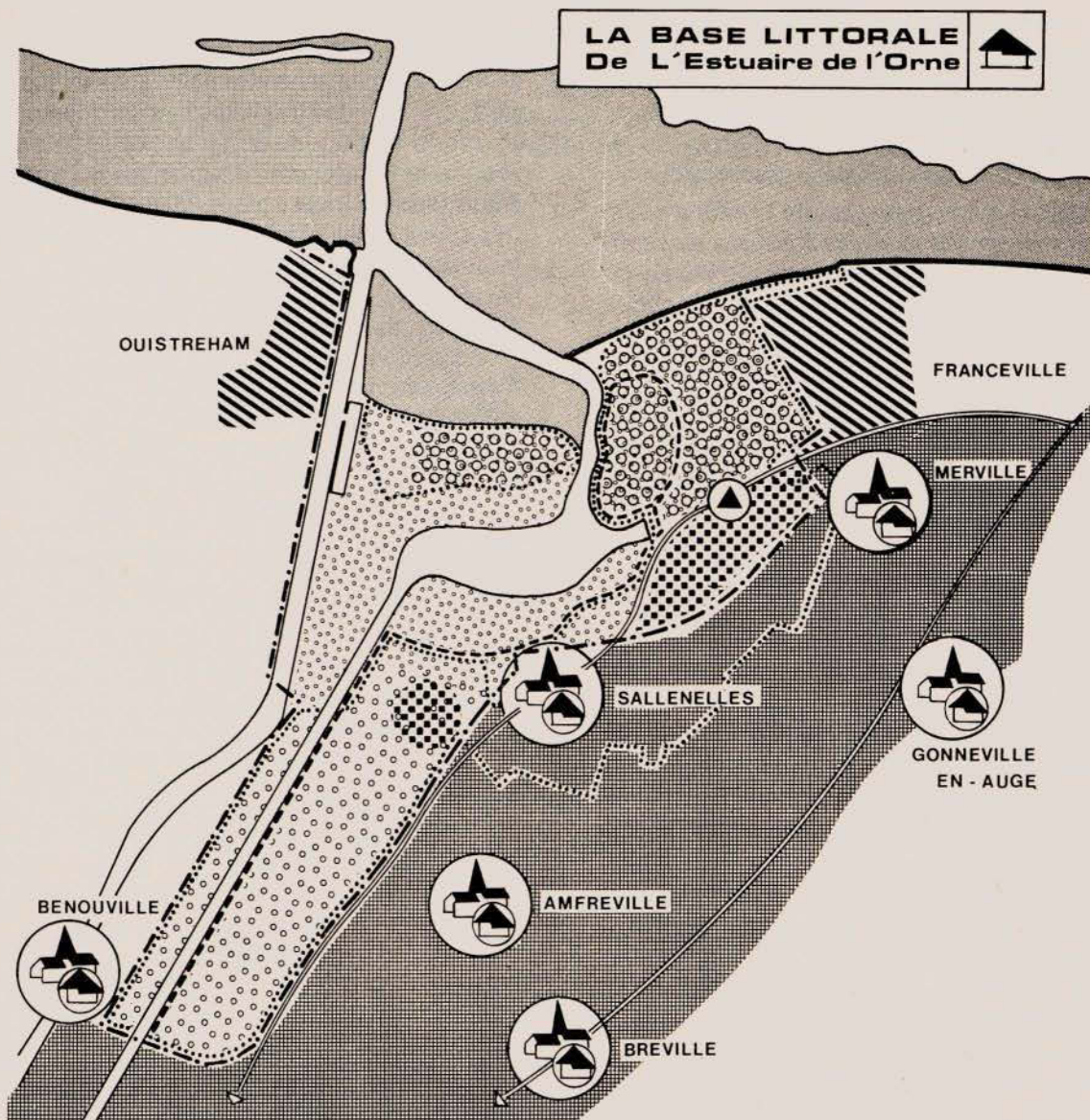
Dans le Calvados, la réalisation d'infrastructures adaptées aux besoins des populations et l'équipement touristique des petites communes de l'arrière pays, constituent également les deux axes privilégiés de la politique touristique de l'Assemblée Départementale. En 1970, le Conseil Général adoptait un premier plan triennal et, en 1974, se dotait d'un plan décennal d'équipement touristique. Celui-ci définit plusieurs objectifs en matière d'hébergements : implantation d'hébergements du tourisme social (campings, gîtes, bungalows...) et d'équipements (ports de plaisance, piscines, golfs, clubs hippiques, plans d'eau...).

Dans un souci d'efficacité et de cohérence, il a été décidé d'aménager chaque entité géographique et touristique du Calvados en appliquant un pro-

gramme global d'équipement : réalisation de routes touristiques balisées, de sentiers équestres et pédestres, incitant les clientèles à visiter l'arrière pays ; création de gîtes ruraux, communaux, de chambres d'hôtes, de campings, de fermes auberges... pour les accueillir ; implantation de pôles d'animation (aires de pique-nique, centres équestres, plans d'eau, aires de jeux...) pour les retenir. Pour assurer la mise en œuvre rapide de ces hébergements, le Département a fortement accru le montant des subventions.

L'Etablissement Public Régional de Basse-Normandie, a marqué sa volonté d'appuyer les efforts des collectivités locales des deux départements en adoptant un programme d'équipement touristique du milieu rural et en votant des actions de préservation et de mise en valeur du littoral. Cinq volets d'une politique à long terme ont été définis : hébergements, circuits auto-pédestres, loisirs de plein air, vente de produits régionaux et promotion de l'offre. L'application de ces plans a permis d'accélérer l'implantation de centres équestres, de villages de gîtes, de sentiers...





Les aménagements littoraux

1. Mise en valeur et gestion d'espaces naturels

Depuis quelques années, on assiste, en France, à un développement accéléré de la demande en faveur des espaces naturels. Pour plus d'un citadin sur trois, la promenade à pied en milieu naturel préservé, constitue l'occupation de loisirs préférentielle durant le week-end. Désormais, la Nature doit être considérée comme un équipement touristique majeur, par ailleurs source de retombées économiques, à l'instar des exemples étrangers. Au cours des prochaines années, les besoins en matière d'activités de plein air s'amplifieront et, progressivement, les zones de loisirs de la région parisienne seront saturées. Cette évolution place la Basse-Normandie dans une situation privilégiée, car la richesse et la variété de ses sites constituent un capital d'avenir. Or, sous la poussée de l'urbanisation, les espaces naturels sont de plus en plus privatisés et les "fenêtres" littorales disparaissent. A terme, c'est la fréquentation touristique qui est menacée dans ses fondements.

Ce constat conduit à proposer l'application de solutions d'aménagement et de gestion des espaces naturels littoraux, permettant de concilier les impératifs de protection et de fréquentation.

1.1 Les bases littorales de nature et de loisirs

En 1973, le Gouvernement a décidé de créer, dans un souci d'exemple et d'incitation, des bases littorales de nature et de loisirs, afin de préserver et de mettre à la disposition du public des espaces littoraux libres. En mars 1974, une circulaire interministérielle a défini les principes et les conditions de création de ces bases littorales.

Les bases littorales doivent avoir un caractère public et satisfaire aux finalités suivantes :

- regrouper des activités de loisirs socio-éducatives adaptées aux exigences du site, s'adressant aux populations permanentes et saisonnières.
- respecter la nature des parties terrestres et marines en excluant des zones principales de la base toute forme d'habitat temporaire ou permanent et en limitant la circulation et le stationnement des véhicules à moteur.

L'aménagement de ces bases doit reposer sur les principes de l'aménagement en profondeur et comporter nécessairement :

- une zone principale aire naturelle de la base, équipée légèrement en vue de favoriser la découverte des milieux naturels. Cette zone doit englober les parties terrestres et marines qu'il convient de préserver.

- une zone d'hébergements liés à la fréquentation de la base implantée en retrait du littoral à proximité des centres de vie permanents, et facilement accessible depuis l'aire naturelle de la base.

Le Rapport d'Orientation du littoral bas-normand proposait la création de deux bases littorales, celle de la baie de l'Orne et celle de la côte de Nacre et du Bessin

1.2 Les parcs récréatifs littoraux

Ils constituent une autre réponse originale aux problèmes posés par la gestion des espaces littoraux. Ils diffèrent des bases littorales de nature et de loisirs sur deux points :

- les bases littorales sont destinées à la protection de sites littoraux étendus (plus de 100 ha), d'un grand intérêt écologique ; les parcs récréatifs répondent à la nécessité de maintenir non urbanisés des espaces littoraux de taille plus modeste, proches des stations balnéaires ou faisant coupures entre deux secteurs construits.

- les bases littorales ont pour vocation principale, l'éducation du public (connaissance des milieux naturels, découverte des sites...) par le biais d'équipements spécialisés (maison de la nature, sentiers naturalistes, observatoire d'oiseaux...); le but des parcs récréatifs est plus simplement d'ouvrir, à proximité immédiate des stations balnéaires, des espaces verts publics dotés ponctuellement de petits équipements d'animation.

Il est possible, sur un même espace, de concilier protection et animation. Tout dépend de la conception des aménagements et de la nature des équipements implantés. *L'aménagement des parcs récréatifs doit s'effectuer en donnant priorité au traitement paysager :*

- mise en place d'une trame végétale couvrant l'ensemble du parc : écran de verdure, plantations de protection, décorations arbustives, "paysagement"...

– constitution, à l'intérieur de la trame de nature, des zones de détente mises à la libre disposition du public (pelouses ouvertes à la fréquentation, aires de jeux pour les enfants, coins pique-nique).

– implantation groupée, en fonction des caractéristiques des sites retenus, de petits équipements d'animation, (ferme pour enfants, terrains de jeux et d'aventure, locaux d'animation...).

Actuellement, deux projets sont à l'étude dans le département du Calvados : entre Courseulles et Bernières pour préserver la coupure naturelle qui existe entre les deux communes littorales et appuyer le développement du secteur, point fort de la côte de Nacre ; entre Blonville-sur-Mer et Villers-sur-Mer, pour préserver une zone de marais en continuité naturelle avec l'arrière pays et réorganiser un secteur utilisé en bord de mer et très fréquenté en été. Un troisième, entre Luc-sur-Mer et Duvres-la-Délivrande est envisagé.

Dans le département de la Manche pourraient être aménagés les espaces suivants : à Agon-Coutainville, près du Passous, en liaison étroite avec la station balnéaire ; à Portbail non loin du V.V.F. dans un secteur au développement rapide.

Pour compléter ces actions de rééquipement des stations littorales et renforcer l'attractivité balnéaire des deux départements, des aménagements de plage devraient être également effectués (rénovation ou regroupement des cabines existantes, création de nouveaux abris, implantation de mobilier de plage et d'aires de loisirs...).

ANNEXE

Les parcs récréatifs en projet

Le parc de Blonville-Villers

Entre Blonville-sur-Mer et Villers-sur-Mer, en bordure du littoral, une zone de marais s'étend sur près de 150 ha, formant une fenêtre naturelle faiblement équipée (deux campings) entre deux secteurs urbanisés. Ces deux secteurs bâtis sont reliés par un chapelet discontinu de villas, implantées sur un étroit bourrelet dunaire en bord de route. Vers l'intérieur, le marais devient bocage sur les premières pentes et se prolonge par des vallées s'insinuant profondément dans le Pays d'Auge.

Le problème de l'encombrement de la façade littorale est à résoudre en priorité. Il s'agit de :

– récupérer pour un usage public (équipements balnéaires) des terrains du bord de mer, situés de part et d'autre du CD 513 ;

– regrouper et rééquiper en retrait de la côte, le long de Villers-sur-Mer et de Blonville-sur-Mer, les campings-caravanings qui longent la route de bord de mer.

Ensuite, serait envisagé l'aménagement d'un espace vert de loisirs d'une quarantaine d'hectares comprenant par exemple : pelouse ouverte à la fréquentation, aires de pique-nique, jeux et terrain d'aventure pour les enfants, traitement paysager complet... A plus long terme, selon le résultat des études techniques à mener, un plan d'eau servant de support à une école de voile pour dériveurs pourrait être aménagé.

En ce qui concerne les hébergements, les campings réaménagés devraient pouvoir accueillir des gîtes locatifs, de façon à créer une animation permanente dans le parc récréatif.

Pour réaliser les opérations prévues, il est nécessaire d'acquérir 100 ha environ sur les 150 ha représentant la totalité des marais, (les 50 ha restants seront protégés au P.O.S.). L'Etablissement Public de la Basse-Seine, organisme foncier régional, pourrait acquérir ces terrains nécessaires aux aménagements. La maîtrise d'ouvrage de cette opération devrait être assurée par un syndicat mixte d'équipement touristique.

Le parc de loisirs de Bernières-Courseulles

L'aménagement d'un parc récréatif est possible sur la fenêtre naturelle de 75 ha qui sépare les stations de Bernières-sur-Mer et de Courseulles-sur-Mer. Fermée au Sud par le CD 514, cette zone comporte deux espaces distincts : des marais de 40 ha environ, parallèles au littoral, d'une profondeur de 150 m ; des terrains agricoles, 35 ha entre les marais et la route. A l'Est, la fenêtre naturelle rejoint la future jonction du Boulevard Maritime et du CD 514. Le S.D.A.U. de la côte de Nacre, prévoit la création d'un parc de loisirs de 30 ha, sur le territoire de la commune de Bernières. De manière à bloquer complètement le processus d'urbanisation et valoriser efficacement la façade littorale, il est préférable d'aménager la totalité de la coupure.

2. Nouveaux aménagements pour la plaisance

Dans le domaine de la plaisance, il est également nécessaire d'appliquer des solutions de mise en valeur, adaptées aux caractéristiques des sites.

2.1 Le développement de la plaisance lourde (plus de deux tonnes) :

La politique d'équipement nautique à suivre au cours du VIIe et VIIIe Plan repose sur trois principes :

- *rééquilibrer le développement spatial de la plaisance ; trois zones souffrent d'un manque d'équipement : le Bessin et la baie des Veys, le Cotentin et la façade Ouest de la Manche entre Diélette et Granville ;*

- *créer des ports d'hivernage pour les bateaux de plus de 2 tonnes ;*

- *s'orienter vers des solutions nouvelles de mise en valeur de la plaisance, c'est-à-dire la création de ports d'échouage, aménagés à l'aide de structures légères : pontons d'échouage en bois, passerelles... bien intégrés aux sites d'accueil.*

La capacité d'accueil actuelle - en postes à flot et postes à quai - de la Basse-Normandie s'élève à près de 5400 places dont 2300 places dans la Manche et près de 3100 places dans le Calvados. La majorité de l'offre est concentrée à Deauville, Ouistreham, Courseulles, Cherbourg, Granville.

La croissance du parc nautique régional pourrait se situer dans la fourchette suivante : une croissance annuelle moyenne de la demande de 6% sur 10 ans (1975 à 1985) - dans ce cas, la Basse-Normandie doit disposer de 10.000 places d'accueil en 1985 - un accroissement annuel moyen de 8% sur 10 ans, il faut alors disposer de près de 12.000 places. Compte tenu de divers facteurs (développement des loisirs de week-end, proximité de Paris, projets à l'étude...), un objectif de création de places d'accueil, voisin de l'hypothèse haute, peut être retenu. Il implique la réalisation de 6.000 nouveaux postes publics environ d'ici 1985, répartis comme suit : 3.000 postes dans la Manche afin de relever le niveau d'équipement de ce département ; 3.000 postes dans le Calvados de façon à répondre à une demande qui ne cesse de s'amplifier.

Dans le département de la Manche, les 5 dernières années auront été marquées par l'ouverture des ports de Granville (800 places), de Cherbourg (600 + 400 places) et par l'équipement léger des havres de Barneville-Carteret (100 mouillages), de Portbail (150 mouillages + 120 postes sur ponton) et de Quinéville (100 postes de mouillage).

La nécessité de maintenir le rôle écologique des havres de la façade Ouest de la Manche exclut l'implantation de nouveaux ports lourds avec bassins fermés et digues de protection. Il faut impérativement recourir à la solution du port d'échouage doté d'équipements flottants.

Seraient ainsi aménagés les sites suivants, (le nombre de places est donné à titre indicatif) :

- *équipement en port d'échouage de la baie de Seine : 400 mouillages ;*

- *extension du port d'escale en structures légères de Barneville-Carteret : 300 nouveaux mouillages ;*

- *mise en place de 200 mouillages à Chausey, de façon à mieux organiser la fréquentation nautique près des îles ;*

- *extension des aménagements de l'estuaire de la Sinope à Quinéville.*

Dans une phase ultérieure, on peut envisager l'aménagement similaire du havre de Saint-Germain-sur-Ay : 250 mouillages ; l'équipement en structures légères des ports de Diélette, Omonville, Barfleur : 300 places à créer environ ; la réalisation d'un port à Carentan : 250 places.

Par ailleurs, il est prévu, depuis quelques années déjà, de réaliser un port avec poste à flot à Saint-Vaast-la-Hougue : 400 places.

Dans le département du Calvados, seul le port de Grandcamp, financé par des crédits VIe Plan, est en cours de réalisation. Plusieurs autres projets devraient rapidement aboutir ; ils concernent :

- *l'extension du port de Courseulles, 250 places nouvelles ;*

- *la création d'un port d'hivernage de 250 places dans le Bassin Saint-Pierre à Caen (1) ;*

- *l'aménagement d'un port en structures légères à Cabourg : 400 pontons de mouillage dans l'estuaire de la Dives.*

(1) 80 anneaux sont d'ores et déjà réalisés.

Deux autres sites semblent favorables au nautisme à Port-en-Bessin et à Isigny-sur-Mer, qui, après études techniques approfondies, devraient permettre la réalisation de 150 à 200 places.

Les ports d'échouage présentent plusieurs avantages : les équipements qu'ils nécessitent sont peu onéreux par rapport au prix de revient des ports traditionnels ; la maîtrise d'ouvrage publique est favorisée, ce qui permet à la collectivité de garder le contrôle de la réalisation et de la gestion du port ; ils permettent également de freiner la privatisation des postes, de jouer sur les conditions spatiales (groupement ou éclatement des pontons), et d'éviter les infrastructures lourdes en béton, du type bassin fermé.

2.2 Les équipements destinés au nautisme léger

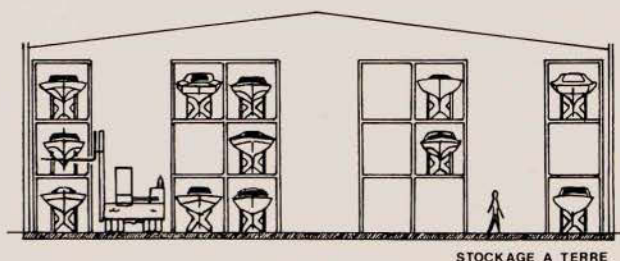
Développer la plaisance légère est un des objectifs prioritaires du tourisme de masse. Si le développement de la plaisance légère se poursuit au même rythme que par le passé, il faudra accueillir près de 38.000 bateaux légers en 1985, contre 14.000 en 1975.

Pour satisfaire cette demande, il faut amplifier l'effort d'initiation et de formation à la voile et mieux équiper les clubs existants. Le Centre Régional de Nautisme de Granville veut assurer, pour l'ensemble de la région, un enseignement axé sur le nautisme léger, la croisière et la formation des cadres des écoles de voile. La meilleure utilisation des infrastructures existantes et notamment celles de l'école de voile de Ouistreham, permettrait de disposer, sur l'ensemble du littoral, de centres d'initiation pour des clientèles diversifiées : classes de mer, stagiaires... La diversification du contenu des enseignements des écoles de voile est souhaitable. Celles-ci devraient en effet favoriser - non plus seulement dans un esprit de compétition - aussi bien l'initiation au nautisme léger que la préparation à la croisière par divers cours de perfectionnement.

Les installations à terre des écoles et des clubs de voile doivent être améliorées, les équipements et les services offerts étant, en règle générale, insuffisants. *De façon systématique, chaque école de voile doit être dotée d'équipements nouveaux pour*

devenir de véritables centres de loisirs marins, facteurs d'animation pour les communes littorales. L'amélioration des infrastructures, (création de cales de mise à l'eau, hangar à bateaux...) l'achat de bateaux et l'implantation de nouvelles superstructures à terre (salles de réunion, club house, logements pour les stagiaires...) permettront d'atteindre cet objectif.

La création de nouvelles écoles de voile peut être envisagée : l'école de Coudeville au Nord de Granville dans la Manche ; dans le Bessin à Colleville-sur-Mer, en liaison avec les projets d'équipement d'Omaha-Beach ; à Blonville-sur-Mer, Villers-sur-Mer en liaison avec l'aménagement du parc récréatif ; à Merville-Franceville, dans le cadre de l'extension du Club de voile existant.

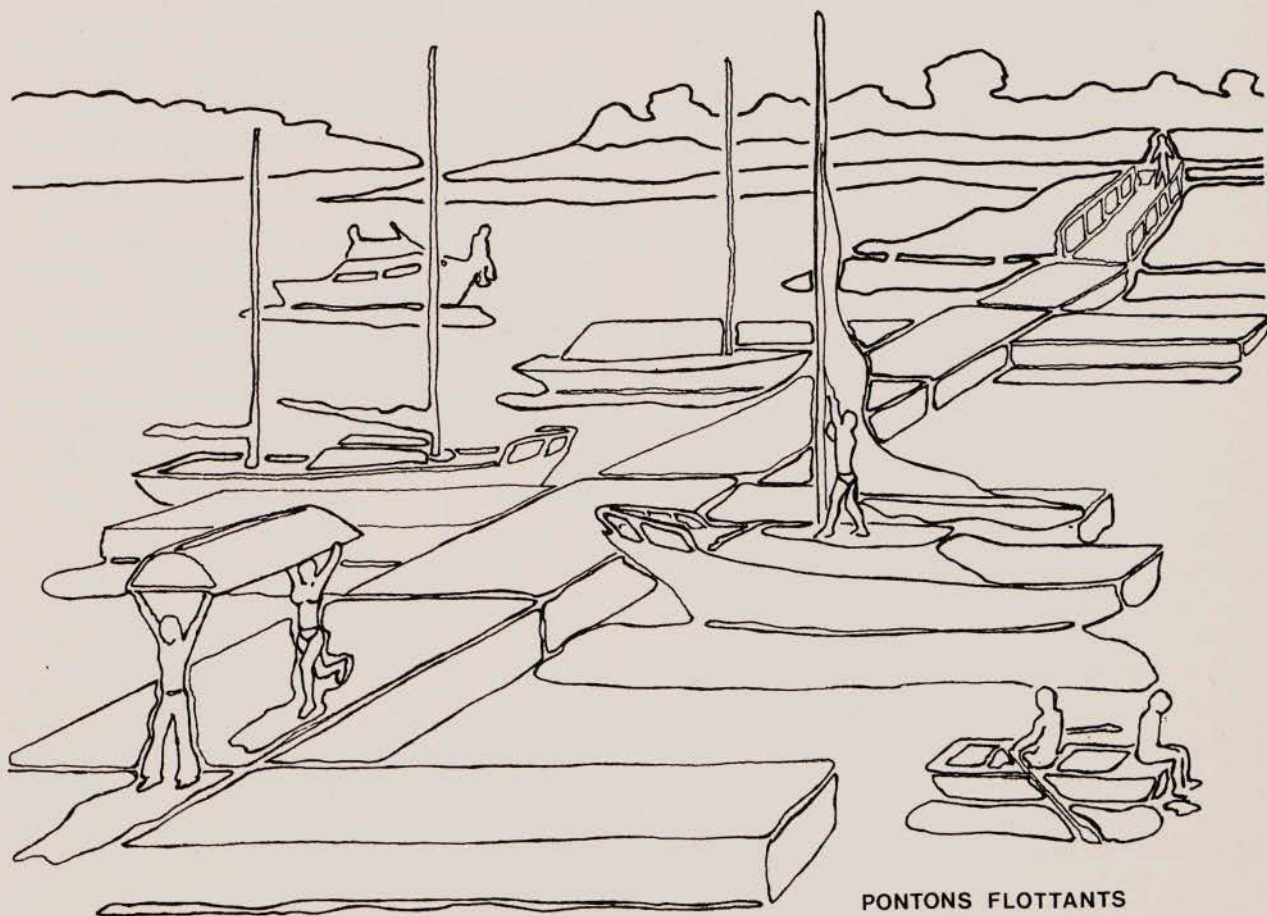


2.3 La location et le stockage à terre

Un effort en faveur du développement de la location des bateaux de plaisance semble indispensable.

Les collectivités publiques devraient s'attacher à aider, de façon systématique, les clubs ou les écoles de voile pratiquant une politique de location de bateaux. Peu développées en France, les locations de bateaux sont très courantes à l'étranger (U.S.A., Pays Nordiques...). L'application d'une politique régionale permettrait de répondre aux souhaits de nombreuses clientèles qui ne possèdent pas de bateaux, mais qui désirent néanmoins à l'occasion de séjours ou de week-end, effectuer des promenades en mer, après initiation. La multiplication des points de location est une mesure nécessaire si l'on veut aboutir à une véritable démocratisation de la voile.

Indispensable aussi, l'organisation plus rationnelle des mouillages ou des postes à flots. La gestion actuelle des ports de plaisance, pratiquant le gardiennage à flot par tous temps, même en période de non utilisation des bateaux, conduit rapidement à l'encombrement des postes par un nombre d'utilisateurs sortant peu, alors que la demande de places augmente sans cesse. La multiplication des équipements lourds sur le littoral n'étant pas souhaitable, il faut donc, en s'inspirant de la formule américaine, aménager le stockage à terre pour les bateaux de petites croisières : ces bateaux sont rangés sous hangars, dans des alvéoles spéciales, à l'aide de chariots élévateurs... Cette nouvelle conception du stationnement des bateaux devrait être étudiée systématiquement lors de l'élaboration des projets de ports de plaisance.



PONTONS FLOTTANTS

PAYS D'AUGE CALVADOS



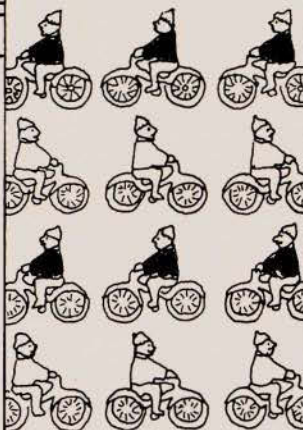
 **LA ROUTE
DU FROMAGE**

PAYS D'AUGE CALVADOS



PAYS D'AUGE

**LA ROUTE
DU CIDRE**



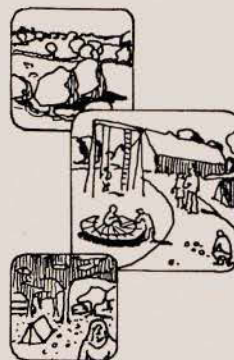
découvrez la normandie
à bicyclette
louez un velo! 1976

normandie
un week-end
à la campagne
en Pays d'Auge



en famille
entre amis
pour un week-end
une semaine, louez
une maison normande.

Normandie - Calvados



CAMPING - CARAVANING
à la ferme de Vieuville

Le développement du tourisme intérieur

Les avantages tirés du tourisme en milieu rural sont bien connus : désencombrement du littoral, développement de l'animation et de l'équipement des communes rurales, revenus d'appoint procurés aux populations, stabilisation démographique, réduction des déséquilibres régionaux. Mais, depuis quelques années, le tourisme rural de la Basse-Normandie change de dimension : tout l'espace intérieur de la région tend à être recherché par les clientèles et non plus seulement quelques zones privilégiées. Ceci risque donc, à terme, de poser des problèmes de contrôle de la fréquentation. C'est pourquoi il est nécessaire de créer les conditions d'aménagement qui permettent d'intégrer le tourisme aux autres activités du milieu rural.

Il est intéressant, afin d'éviter la dispersion des investissements publics, de développer le tourisme intérieur selon des programmes coordonnés d'animation et sensibilisation par "pays d'accueil touristique" (1).

La réussite de ces programmes suppose la prise en charge et la maîtrise du développement touristique par les populations locales elles-mêmes. Bien que le monde rural ait longtemps méconnu l'apport du tourisme, il prend actuellement conscience que, si l'aménagement de l'espace intérieur se faisait sans lui, il risquerait de se faire contre lui. Un peu partout en Basse-Normandie, les habitants des régions intérieures s'organisent pour accueillir les citadins, et assurent directement la gestion de nombreux équipements et hébergements. *Les actions proposées confortent cette volonté de créer de nouvelles conditions de mise en valeur des régions intérieures.*

1. L'aménagement de routes touristiques balisées

Les routes touristiques - ou circuits auto-pédestres - constituent le support des plans de développement car elles permettent d'attirer les clientèles et d'irriguer l'arrière pays ; elles provoquent en réponse, des initiatives de la part des ruraux en faveur du tourisme. Fléchées depuis le littoral et les grands axes de communication, ces

routes bouclées empruntent des routes secondaires pittoresques en desservant : des aires de pique-nique et des sentiers pédestres et bicyclettes balisées ; des richesses touristiques particulières (villages pittoresques, patrimoine historique, points de vue, rivières...) ; des équipements ponctuels de loisirs et de services (points de vente agricoles, centres équestres, auberges, musées...) ; des hébergements (gîtes, hôtels, chambres d'hôtes, campings...).

Aménagée selon ces principes, la "Route du Cidre" dans le Pays d'Auge a connu un vif succès auprès du public au cours de la saison 1975 et a favorisé la création de nouveaux hébergements. En prenant exemple sur cette opération, il est possible de réaliser de nouveaux circuits, chacun selon un thème particulier ; dans le Pays d'Auge : la route des fromages (2), la route des marais de la Dives (2), la route des haras ; dans le Bessin : l'itinéraire de découverte des sites du Débarquement, le circuit de Balleroy-Cerisy, le circuit des manoirs, le circuit des moulins ; dans le Cotentin : la route du Val de Saire et du nord Cotentin, le circuit "Barbey d'Aurevilly", la route de la vallée de la Vire (2) ; dans le sud Manche, la route du granit.

2. Les pôles d'animation en milieu rural

doivent permettre de fixer les clientèles dans l'arrière pays, grâce à l'aménagement d'espaces récréatifs capables de concurrencer l'attrait du bord de mer ; ils relèveront le niveau de services offerts aux populations rurales et créeront en nombre suffisant des équipements diversifiés (surtout dans le domaine du sport et des loisirs de plein air) répondant à la demande des habitants des régions urbaines.

Chaque centre de loisirs s'organise à partir d'un élément central (plan d'eau, centre hippique...) sur lequel peuvent se greffer des équipements variés (aires de jeux et de sports espaces libres, fermes pour enfants, centre d'initiation...)

(1) Une animation "pays d'accueil" se déroule actuellement dans le Pays de Coutances et donne d'excellents résultats.

(2) Ces routes touristiques ont été réalisées en 1976-1977.

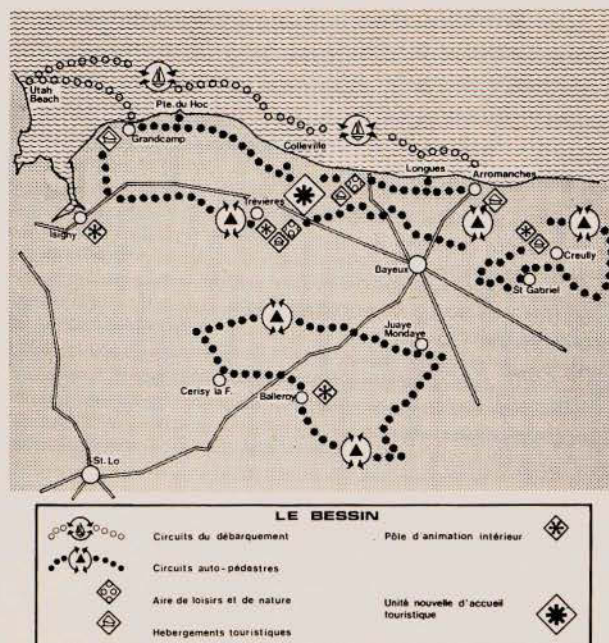
et des hébergements adaptés (campings, villages de gîtes...). Au cours des prochaines années, plusieurs centres seraient ainsi aménagés à Pont-l'Évêque, Balleroy, Cahagnes, Carentan, Isigny, Liesville-sur-Douve dans les marais de l'isthme du Cotentin (plans d'eau multi-usage) ; autour du lac de Vezins dans le sud Manche et autour du plan d'eau de la Dathée.

3. La promotion de séjours à la campagne

La réalisation de gîtes, de chambres d'hôtes, de campings à la ferme, premier volet indispensable à l'animation du milieu rural, devrait être complétée par une mise en valeur de certaines possibilités encore peu exploitées. Citons, à titre d'exemple : la commercialisation de séjours à la ferme, l'accueil à la ferme de groupes d'enfants pendant les congés scolaires ou les week-ends, la multiplication des points de vente agricole, l'aménagement d'étangs pour la pêche... Ces actions devraient être vivement encouragées et les aides aux personnes développées grâce à l'application d'un régime spécial de subventions départementales.

4. La commercialisation de l'offre

Développer le tourisme en milieu rural suppose enfin une politique active de promotion des "produits" touristiques. L'un des moyens de cette politique est, évidemment, la diffusion de dépliants touristiques et le montage de campagnes publicitaires, coordonnées au niveau central par la Maison de Normandie. Une voie complémentaire consiste à organiser la commercialisation groupée - au forfait ou selon des tarifs préférentiels - d'équipements de loisirs existant à l'échelle d'un canton, de plusieurs communes, d'un SIVOM, ou bien la commercialisation de séjours complets : transport, hébergement, restauration et équipement de loisirs... De multiples formules modulées sont à rechercher.



Les hébergements

En Basse-Normandie, les résidences secondaires représentent près de 60 % de la capacité d'accueil des départements de la Manche et du Calvados, alors que les campings couvrent seulement 12 % de l'offre et les hébergements collectifs 6 %. Aussi, le nombre de lits en hébergements du tourisme social est-il trop faible pour répondre à la demande actuelle. Sur le plan spatial, la capacité d'hébergement du littoral bas-normand est encore trop concentrée dans des communes littorales, ce qui provoque des surcoûts, des encombrements, du gaspillage d'espace alors que la clientèle est de plus en plus sensible à la qualité du milieu d'accueil et que des communes rurales souhaitent développer des activités touristiques.

Les prochaines années seront consacrées à la réalisation des infrastructures d'accueil nécessaires pour recevoir les nouvelles clientèles touristiques dans de bonnes conditions. Pour répondre à la demande, il faut implanter 130.000 nouveaux lits touristiques d'ici dix ans sur l'ensemble du littoral bas-normand. La capacité d'accueil s'élèvera à 500.000 lits en 1985 contre 370.000 à l'heure actuelle.

Les efforts de création devront être orientés vers la multiplication des formules banalisées locatives et de multipropriétés afin de favoriser l'étalement de la fréquentation sur l'ensemble de l'année et de faire face aux besoins du tourisme social.

1. L'hôtellerie de plein air

1.1 Les campings

Le littoral bas-normand offre actuellement près de 50.000 places campings. Les créations de terrains ont été nombreuses au cours de ces dernières années. Par exemple, la capacité d'accueil du département de la Manche s'est accrue de 9.000 places depuis 1973, celle du département du Calvados de 5.000 places. Cependant, le déséquilibre entre l'offre et la demande, subsiste encore et, en période de pointe, les campings sont surchargés et le camping sauvage demeure important (Est Cotentin et Ouest Calvados principalement). Par ailleurs, le développement rapide des campings est

rendu difficile à la fois par les disponibilités limitées du marché foncier et par le niveau de plus en plus élevé des coûts de réalisation des campings. A l'avenir, il est à craindre que, sur le littoral, l'augmentation des pressions foncières et du prix des sols ne constituent des obstacles à l'implantation de nouveaux campings.

Aussi semble-t-il nécessaire d'élaborer des "plans campings départementaux", ayant principalement pour objet :

- de définir les zones prioritaires d'implantation des campings.
- de préciser les secteurs autorisés au camping ainsi que les secteurs interdits.
- de proposer des zones d'organisation de campings provisoires d'été destinés à canaliser le camping sauvage.
- d'inciter à la réalisation de campings pilotes, aménagés à l'aide d'équipements légers peu coûteux et dotés de traitements paysagers complets (plantations, paysagement, aires de jeux...).
- de promouvoir une politique d'amélioration du niveau de confort et d'insertion paysagère des campings existants.
- de favoriser la constitution de réserves foncières pour un usage camping, notamment dans les zones à fortes pressions foncières.

Pour combler le déficit et faire face à de nouvelles demandes, il faut réaliser 55.000 nouveaux lits campings d'ici 1985, soit doubler la capacité d'accueil actuelle du littoral. Cet objectif correspond à la création de 30.000 lits dans le département du Calvados et de 25.000 lits dans la Manche. Compte tenu de l'ampleur des besoins, 60 % de ces nouvelles capacités devraient être dégagées au cours du VIIe Plan, soit 18.000 lits pour le Calvados et 15.000 lits pour la Manche.

1.2 Les parcs résidentiels de loisirs

En Basse-Normandie, le stationnement en ordre dispersé des caravanes, des cabanons, des maisons mobiles, pose de nombreux problèmes de maîtrise des sols et de protection des paysages : implantations non contrôlées en bord de mer et le long des rivières, transformation des campings, privatisation d'espaces à vocation publique...

Au cours des prochaines années, la demande en matière d'habitats légers de loisirs se dévelop-

pera dans la région, vraisemblablement de façon plus intensive que par le passé, compte tenu de la proximité de la Région Parisienne et des besoins d'un nombre croissant d'usagers. Il faut donc prévoir l'aménagement de structures d'accueil permettant de canaliser et de regrouper cette demande, à l'instar de celles existant déjà à l'étranger, aux Etats-Unis et aux Pays Bas notamment.

Les parcs résidentiels de loisirs répondent à cet objectif. Ils sont conçus pour accueillir, sur longue période, toutes les formes d'hébergement sans fondation, et sont aménagés de manière à ce que les habitations légères soient complètement dissimulées par des plantations de protection et d'ornement. *Les emplacements équipés*, (eau, électricité, assainissement), *devraient être loués aux propriétaires d'habitats mobiles.* Les gestionnaires des terrains pourraient eux-mêmes posséder des maisons mobiles ou des bungalows placés sous régime hôtelier (location en tant que gîtes de vacances, au week-end, à la semaine ou au mois).

Les parcs résidentiels seraient donc des exploitations de service s'apparentant à la fois au camping et au village de vacances : la gestion, l'animation et l'entretien s'exerceraient de façon collective et seraient assurés en permanence. Ils seraient fréquentés régulièrement, en particulier pendant les week-ends, ce qui procurerait aux communes d'accueil, des retombées économiques intéressantes. Par ailleurs, dans la mesure où ils seraient aménagés au moyen d'équipements légers à caractère évolutif, ils permettraient une gestion provisoire des espaces à caractère naturel.

Un objectif de création de 5.000 lits dans le Calvados et de 4.000 lits dans la Manche en parcs résidentiels a été proposé. Pendant la durée du VIIe Plan, la moitié environ des capacités prévues pourrait être réalisée, soit 2.500 lits dans le Calvados et 2.000 lits dans la Manche.

1.3 Les moyens à mettre en œuvre

La réussite des plans campings et plans parcs résidentiels nécessite bien évidemment sa prise en charge par la collectivité publique, notamment par l'Etat dont les aides dans les domaines foncier, financier et réglementaire seront déterminantes

pour épauler les efforts des collectivités et relancer l'initiative privée.

Sur le plan foncier, la politique en faveur des hébergements légers réclame :

- le maintien des terrains existants en zone littorale : classement NDa aux P.O.S., acquisition par les collectivités locales des terrains menacés de disparition, aides aux particuliers pour sauvegarder les campings privés... ;

- la possibilité d'affecter à un usage de camping des terrains à vocation non spécifiquement touristique : lande de sports, terrains communaux... ; ceci implique l'assouplissement des réglementations en vigueur afin que les communes puissent organiser des campings provisoires en période de pointe ;

- une politique systématique d'acquisition foncière qui permette aux départements de constituer un "portefeuille" de terrains à aménager en campings ou en parcs résidentiels.

Dans le domaine financier, l'importance des objectifs impose la mise en commun des moyens d'investissement et l'augmentation des aides accordées aux opérateurs privés et publics. *Au niveau du département*, l'une des actions clefs pour l'amélioration des aides pourrait être la création d'un "Fonds départemental d'intervention touristique", masse budgétaire régulièrement pourvue, destinée au financement des hébergements de tourisme social et des campings. Trois partenaires financiers : l'Etat, l'E.P.R. de Basse-Normandie et les départements liés par contrat, alimenteraient régulièrement les Fonds d'Intervention, chaque intervenant s'engageant à apporter annuellement son concours selon une quote-part fixée a priori. En règle générale, les aides des Fonds seraient modulées en fonction des ressources communales (1).

Pour inciter de façon efficace les petites communes rurales à réaliser des opérations, les taux de subvention pourraient varier selon les cas de 50 % à 75 % du montant des travaux et être plus élevés en zone rurale qu'en bord de mer. Un régime d'aides spécifiques (primes par lit créé, subventions...) encourageant l'initiative privée, devrait être également appliqué (2). Parallèlement, il semble indispensable d'augmenter le montant

(1) A l'exemple du département de l'Aveyron.

(2) Une prime spéciale d'équipement des terrains de campings privés vient d'être instituée (décembre 1977).

annuel des dotations régionales consenties par l'Etat et susceptibles de s'insérer dans chaque "fonds d'intervention".

Enfin, il serait intéressant de créer dans chaque département une cellule d'assistance technique à la disposition des collectivités locales ou des personnes privées désirant réaliser des campings-caravanings ou des parcs résidentiels.

Les acquisitions foncières

Pour les campings-caravanings, la réalisation des objectifs fixés nécessite l'acquisition de 100 ha dans la Manche et 120 ha dans le Calvados. En estimant que la moitié des nouvelles créations seront le fait des collectivités locales, les besoins en terrains publics s'élèvent respectivement à 50 ha pour la Manche et à 60 ha pour le Calvados. L'implantation des parcs résidentiels implique, quant à elle, une emprise foncière totale de 80 ha dans la Manche et de 100 ha dans le Calvados. En estimant que les collectivités locales réalisent environ 70 % des capacités d'accueil prévues, ce sont 60 ha dans la Manche et 80 ha dans le Calvados qu'il faudra acquérir au cours des prochaines années (1).

1.4 Les nouveaux hébergements seront localisés dans des zones privilégiées :

- dans le Pays d'Auge, au sud de l'autoroute de Normandie et sur les villages de l'intérieur ; dans l'arrière pays des falaises de "Vaches Noires" ;
- sur les villages en arrière de la base littorale de nature et de loisirs de l'Estuaire de l'Orne et les villages de la vallée de la Seulles et de la Mue ;
- à l'Ouest de Courseulles, à la fois près des communes littorales d'Arromanches, Port-en-Bessin, Huppain, Colleville, Saint-Laurent, Vieuxville, Grandcamp, Isigny et dans le Bessin intérieur à Trévières, Balleroy, Crouay ;
- dans les marais de l'Isthme du Cotentin, de part et d'autre de la RN 13, sur Carentan, Graignes, Liesville, les villages intérieurs de la côte Est du Cotentin et près des communes littorales au Nord-Est du département ;
- dans l'Ouest Cotentin, en liaison avec le massif dunaire de Beaubigny et les ensembles balnéaires de Barneville-Carteret-Portbail ;

- près de Pirou-St-Germain-sur-Ay, dans le Coutançais et autour du havre de la Sienne en liaison avec l'unité d'accueil prévue dans le secteur ;

- à proximité d'Annoville, Saint-Martin-de-Bréhal et de Coudeville ;

- au Sud de Granville, en liaison avec les unités d'accueil de Jullouville-Carolles et autour des vallées de la Sée et de la Sélune.

2. Les hébergements de groupe

Ces formes d'accueil connaissent un vif succès auprès du public et sont une source d'enrichissement appréciable.

De nouveaux villages de vacances ou de grands villages de gîtes peuvent être envisagés à proximité des stations touristiques importantes (Agon-Coutainville, Jullouville...) ou en liaison avec les nouvelles opérations d'aménagement touristique, (base littorale de la baie de l'Orne, base littorale de la côte de Nacre et du Bessin).

En milieu rural, on doit assurer la promotion de formules souples comme :

- les petits villages de gîtes familiaux (2) : gîtes construits en dur et regroupés en "villages" ;
- les gîtes ruraux : logements aménagés dans des bâtiments et destinés à être loués à la semaine ;
- les gîtes communaux : logements aménagés et gérés par des collectivités locales ;
- les gîtes éclatés : gîtes appartenant à plusieurs propriétaires mais commercialisés globalement par un organisme unique ;
- les chambres et tables d'hôtes : chambres équipées par des particuliers en vue d'accueillir des touristes à la "nuitée" en leur offrant le lit et le petit déjeuner.

Pour la catégorie hébergement de groupe, les objectifs de création de lits sont les suivants :

- Calvados + 5.000 lits
- Manche + 4.500 lits

(1) Le PAPIR, Valorisation de la façade maritime, sous la rubrique tourisme, action n° 7 intègre le développement du tourisme social et prévoit l'application d'un plan de développement des lits campings et des lits gîtes bungalows, à mettre au point par les syndicats mixtes départementaux d'équipement touristique.

(2) A l'image de ceux de la Manche à Saint-Laurent-de-Terregatte, Moidrey, Bellefontaine.

3. L'hôtellerie

Plusieurs mesures peuvent être appliquées :

- poursuite de l'effort de modernisation du parc existant ;
- création d'hôtels 1 ou 2 étoiles de capacité moyenne (30 à 35 chambres) ;
- promotion d'une image de marque de type "hôtellerie familiale, restauration de qualité" ;

- développement des formules pour la rentabilisation hors saison : forfaits week-end, commercialisation par des circuits organisés... ;

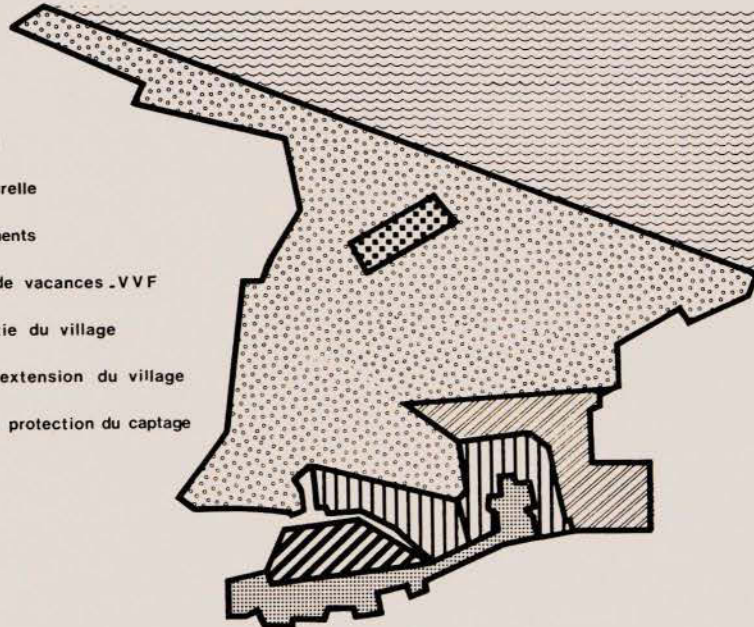
- promotion de formules de para-hôtellerie : appartements-hôtels et vente à temps partiel (le client achetant un studio dont il a la jouissance x semaines par an, à la date de son choix). Ce type d'hébergement connaît un succès croissant surtout en montagne, et paraît adapté à la demande bas-normande, orientée vers les

Colleville-sur-Mer

Schéma de principe

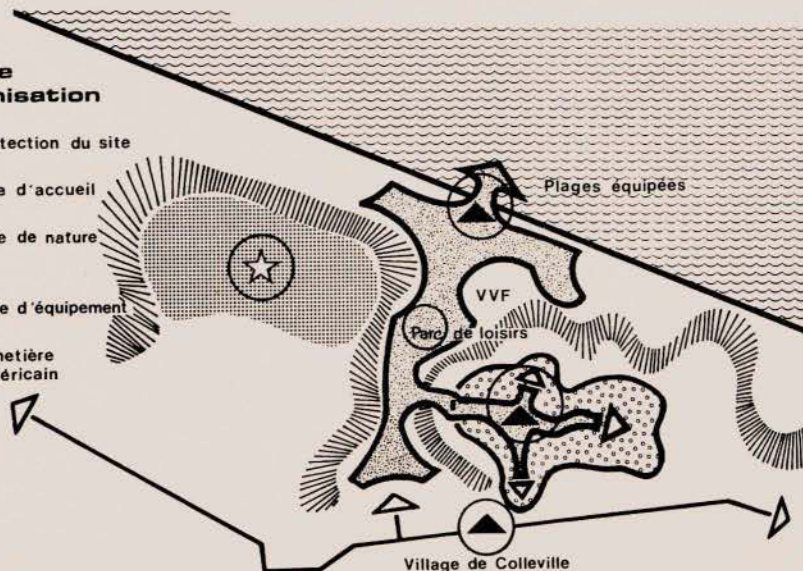
Zonage d'intention

-  Aire naturelle
-  Hébergements
-  Village de vacances .VVF
-  Zone bâtie du village
-  Zone d'extension du village
-  Zone de protection du captage



Principe d'organisation

-  Protection du site
-  Aire d'accueil
-  Aire de nature
-  Pôle d'équipement
-  Cimetière Américain



courts séjours. Il présente de nombreux avantages : pas de soucis d'entretien par le client, services identiques à ceux de l'hôtellerie classique, amortissement rapide des investissements pour le gestionnaire, étalement de la fréquentation pour les communes d'accueil et maintien d'emplois permanents, économie d'espaces.

L'objectif est de créer 1.500 lits dans le département de la Manche et 3.000 lits dans le Calvados d'ici 1985.

4. Les meublés et les résidences secondaires

Il est souhaitable d'engager une politique d'aide à l'amélioration des meublés touristiques. Alors que les meublés assurent sur le littoral bas-normand une part importante de l'accueil touristique estival, peu d'entre eux correspondent à des normes de qualité et de prix satisfaisantes. Il s'agirait de recenser les logements offerts, d'accorder des primes à la modernisation et des subventions d'équipement (sanitaires, confort, cadre...), de créer un label de qualité du type Gîtes de France, et de commercialiser les meublés de chaque département par le canal d'un service central de réservation. Le contrôle et le classement des meublés pourraient être assurés par les Comités de Tourisme départementaux.

Une meilleure utilisation des résidences secondaires pourrait compléter le parc de logements disponibles. Celles-ci regroupent près de 50% de la capacité d'accueil du littoral et leur nombre augmente sans cesse. Au cours des 10 prochaines années, environ 30.000 nouveaux lits en résidences secondaires dans le Calvados et 22.000 dans la Manche seront très certainement réalisés. Il faut dès maintenant chercher à en tirer le maximum de retombées économiques pour la Basse-Normandie et organiser leur implantation en évitant la dispersion dans l'espace et les extensions en linéaire. La construction de résidences dispersées sur le territoire des communes, entraîne l'augmentation très sensible des coûts d'investissement et d'entretien à la charge de la collectivité locale (eau,

assainissement, ordures ménagères...). Ces résidences investissent progressivement le domaine strictement agricole, provoquent le gonflement du prix des terrains et deviennent contraignantes pour l'agriculture. *Le regroupement des résidences sera recherché soit à proximité immédiate du village traditionnel, ce qui favorise son activité commerciale et artisanale, soit dans un hameau indépendant, bien localisé compte tenu du domaine agricole et des réseaux.*

L'architecture des résidences doit, en tous cas, respecter les caractéristiques spécifiques à la région et s'intégrer au paysage. Il faut éviter en particulier que ne se répande la soi-disant "chaumière normande", en réalité peu compatible avec les types réels d'architecture traditionnelle existant en Basse-Normandie. De même, la transformation d'habitations anciennes en résidences secondaires a tendance à altérer la qualité de l'architecture et du site. Il est souvent difficile de conserver la simplicité à une habitation rurale lorsque celle-ci est transformée en résidence "rustique". Un des objectifs de la transformation d'une partie de l'habitat ancien en résidences secondaires doit être de préserver et de mettre en valeur cet habitat ; ce qui revient à chercher des solutions conciliant, sans être plus onéreuses, les exigences actuelles en matière de confort et le respect de l'architecture traditionnelle.

Des plaquettes, établies par les départements de la Manche et du Calvados, apportent des éléments de réponse. Cette action est à compléter par le développement de l'assistance architecturale pour l'habitat ancien, la sensibilisation de la population locale et du milieu scolaire, la formation des artisans locaux.

Sur le plan économique, les résidences secondaires connaissent de faibles taux d'occupation et certaines demeurent fermées, même en période estivale. Il serait souhaitable d'inciter les propriétaires à louer plus fréquemment leur logement sous forme de meublés touristiques. Un régime fiscal adapté (dégrèvement d'impôts) jouerait certainement un rôle décisif en la matière. Cela permettrait d'augmenter, de façon appréciable, la capacité d'accueil du littoral bas-normand, toujours saturé en période estivale.

LITTORAL BAS-NORMAND

ESTIMATION DES BESOINS EN LITS TOURISTIQUES EN 1985

Année	Nombre de journées vacances en période de pointe	Taux moyen d'occupation des lits touristiques	Capacité d'accueil correspondante
1975	20 millions	55 jours	370.000 lits
1985	33 millions	55 jours 60 jours 65 jours 70 jours	600.000 lits 550.000 lits 510.000 lits 470.000 lits

hypothèse moyenne retenue : 500.000 lits en 1985 capacité d'accueil à créer : 130.000 lits

Ce choix sous entend un développement accéléré des hébergements du tourisme social de façon à favoriser l'étalement de la fréquentation et une plus grande rotation des clientèles.

DEPARTEMENT DE LA MANCHE ET DU CALVADOS

CAPACITE D'ACCUEIL A CREER AU COURS DES DIX PROCHAINES ANNEES
(en nombre de lits touristiques)

	Hôtels (1)	Camping Caravaning	Résidence secondaire	Héberge. de gr.	Meublés parents amis (2)	Total
MANCHE						
Capacité d'accueil en 1975	7500	19500	80000	9000	40000	156000
Capacité d'accueil en 1985	9000	44500	102000	17500	40000	213000
Capacité d'accueil à créer	+ 1500	+ 25000	+ 22000	+ 8500	—	+ 57000
CALVADOS						
Capacité d'accueil en 1975	14000	25000	119000	11000	45000	214000
Capacité d'accueil en 1985	17000	55000	149000	21000	45000	287000
Capacité d'accueil à créer	+ 3000	+ 30000	+ 30000	+ 10000	—	+ 73000
Capacité d'accueil à créer Ensemble du littoral bas-normand	+ 4500	+ 55000	+ 52000	+ 18500	—	+ 130000

(1) La catégorie "hôtels" regroupe les hôtels classés "tourisme" et les hôtels dits de "préfecture".
(2) Estimations MABN.

Les retombées économiques du tourisme

La réalisation des objectifs prévus en matière de lits touristiques entraînera la création d'emplois et d'activités nouvelles pour la région. Sur l'ensemble du littoral bas-normand, près de 2.300 emplois directs, (gestion, entretien, services) devraient être dégagés grâce aux hébergements auxquels s'ajouteraient 1.000 autres emplois provenant des équipements de loisirs et de la création de petites industries, d'artisanat, de services liés au tourisme.

Pour que la Basse-Normandie tire pleinement profit de l'expansion touristique, il faut associer le plus fréquemment possible les populations locales à la réalisation des opérations. C'est le cas, en milieu rural, où les habitants prennent désormais en charge leur développement, mais sur le littoral, le recours aux petits opérateurs privés demeure peu fréquent comparé au nombre des aménagements réalisés par des groupes privés ou des collectivités locales à forte assise financière.

Pourtant, l'appel à l'initiative locale s'avère indispensable pour résorber les déficits constatés en matière d'hébergement ou d'équipement touristique. C'est le cas des campings-caravanings ; les difficultés actuelles ne pourront s'estomper qu'en favorisant plus systématiquement les opérations privées, par l'intermédiaire d'une réglemen-

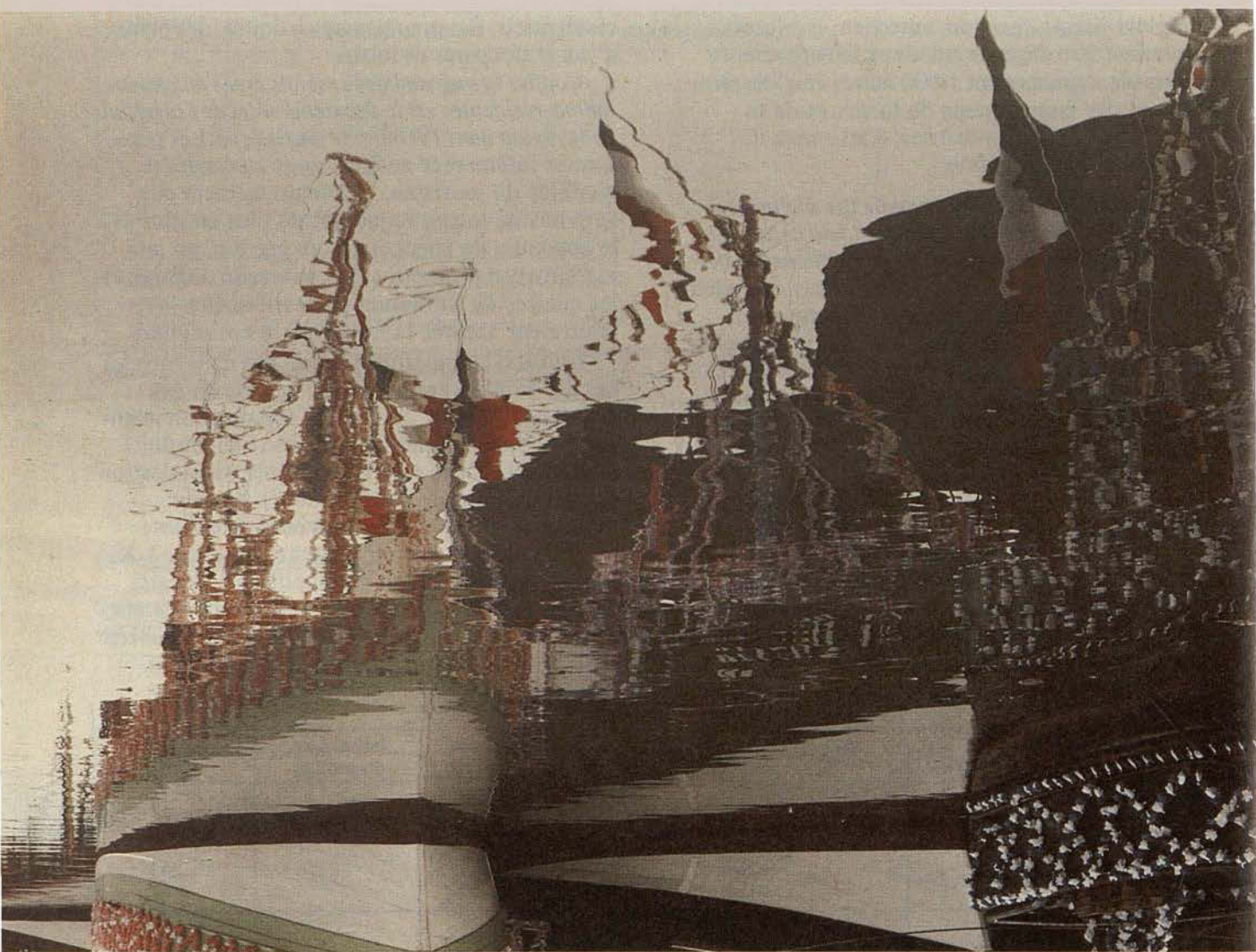
tation moins contraignante en matière tarifaire et fiscale et le biais d'aides financières efficaces. La mobilisation des possibilités locales d'investissement devrait s'exercer dans le domaine des parcs résidentiels, des meublés touristiques, des plans d'eau et des parcs de loisirs.

Confier la majorité des emplois créés aux populations résidentes est le deuxième volet de l'insertion de la région dans l'économie touristique. Les personnes intéressées se formeront aux métiers qualifiés du tourisme, le fonctionnement des activités de loisirs requérant de plus en plus le concours de spécialistes en gestion, en animation et en promotion. L'Université de Caen et les centres de formation professionnelle pourraient assurer la formation à ces métiers.

Enfin, si le tourisme n'induit pas dans tous les cas des emplois permanents, il peut créer des activités d'appoint, sources de revenus non négligeables (par exemple : vente directe de produits locaux de la pêche et de l'agriculture ; organisation par les pêcheurs de promenades en bateaux ; location de chambres d'hôtes ou de meublés ; ouverture d'étangs pour la pêche de loisirs...). Là encore, la participation des populations locales est un facteur important de développement économique, à condition de prévoir des aides financières et techniques stimulant les initiatives privées.

EMPLOIS TOURISTIQUES INDUITS	Hôtels	Campings	Résidences secondaires	Hébergem. de groupe	Total
MANCHE					
Nombre de lits à créer	1500	25000	22000	8500	57000
Nombre d'emplois directs induits	150	360	270	220	1000
CALVADOS					
Nombre de lits à créer	3000	30000	30000	10000	73000
Nombre d'emplois directs induits	300	400	300	250	1250

NORMES DE CREATION D'EMPLOIS	Hôtels	Campings	Résidences secondaires	Hébergements de groupe
Normes de création d'emplois par catégorie et hébergements	17 emplois pour 100 chambres	4 emplois pour 300 lits	1 emploi pour 80 lits	1 emploi pour 40 lits



Fête de la mer

LES PORTS DE COMMERCE

Le volume total du trafic dans les principaux ports de la Manche dépasse 700 millions de tonnes. Dans ce trafic, le cabotage ne tient qu'une part très faible (moins de 10 %), résultat de la lutte entre les moyens de transports continentaux et maritimes. Cependant, il existe quelques possibilités pour les ports bas-normands. Le transit international intéresse surtout le trafic avec les pays continentaux, reliés à la mer par le Rhin notamment. Le transit proprement maritime ne tient qu'une part minime : des navires en tramping recherchent des marchandises en complément afin de faire le plein. L'essentiel est donc le grand commerce international. Dans ce trafic, les exportations totalisent 132 millions de tonnes. L'Europe est d'abord consommatrice de produits bruts, pondéreux, et vend des produits finis de plus grande valeur par unité de tonnage.

La mer la plus fréquentée du monde la Manche

Les liaisons maritimes se distribuent entre deux axes principaux : un trafic trans-Manche très intense et des courants internationaux liés au foyer industriel de l'Europe du nord-ouest. Outre le trafic passager vers la Grande-Bretagne, les échanges concernent principalement des matières premières (bois et fer) venant de l'Europe du Nord et de l'Est, des produits alimentaires (céréales, viandes, lait et dérivés) et liés à l'agriculture (engrais, aliments du bétail, machines), enfin, des produits divers par conteneurs et par ro-ro. Les navires transportant les conteneurs en manutention horizontale sont peu nombreux et ne dépassent guère 9 mètres de tirant d'eau ; ils sont les seuls à utiliser la même plateforme que les ro-ro. Les porte-conteneurs accostent à des quais classiques mais équipés de portiques spéciaux. Ce type de trafic est dans la dépendance de l'arrière pays car il exige des liaisons régulières, des approvisionnements résultant de productions de haute qualité ou un marché diversifié qui doit être, lui aussi, de haut niveau technique.

Les perspectives

Les trafics : Après une phase optimiste de 1968 à 1973, la croissance est maintenant plus mesurée. Les compagnies vont chercher à réaliser des économies d'échelle sur le trafic international ; le processus est en cours pour le pétrole. La tendance au gigantisme peut cependant se trouver freinée par la réouverture du canal de Suez. L'Europe a besoin d'importer des matières premières dont la consommation suivra son taux de croissance. Mais là encore, des procédés économiques seront recherchés ; qu'il s'agisse des minéraliers ou des charbonniers, la taille des navires sera croissante, donc la sélection des ports accrue. Le bois représente un cas plus complexe ; les sources, nombreuses, évoluent de manière différente. Les relations trans-Manche, malgré les aléas de la conjoncture, continueront à se développer. Dans ce cadre seront privilégiées les formes nouvelles mises en place rapidement, sans gros frais d'infrastructures, comme les trafics ro-ro et conteneurs. Il faut s'attendre également à ce que les quelques ports qui bénéficient des nouvelles conditions du

commerce mondial (gros navires et rôle d'éclatement) concentrent le trafic régional de la Manche.

Les produits seront ensuite redistribués, et là encore, de nouvelles méthodes sont à envisager : redistribution continentale par trains-blocs ou redistribution maritime par navires pousse-barges. Alors que le trafic conteneurs a démarré avec vigueur, la technique barges démarre lentement - malgré des besoins importants - Cette technique reste encore chère ; l'augmentation des besoins, la croissance générale des coûts d'exploitation peuvent la rendre bientôt crédible.

La flotte et les ports : Dans les conditions actuelles, tout pousse à la concentration portuaire et à la croissance de la taille moyenne des navires du trafic international. Des petits bateaux sont cependant nécessaires pour assurer la redistribution ; le système pousse-barges ne pourra avant longtemps, subvenir à tous les besoins. Ces navires sont amortis et peuvent proposer des tarifs conjoncturels ; certains ports, inadaptés aux gros navires, sont équipés pour les recevoir. Par ailleurs, il existe des trafics spécifiques portant sur des produits en faible quantité à transporter d'un point à un autre (les bois de l'Europe de l'Est, le blé, certaines catégories de charbon).

En attendant que des liens coordonnés s'établissent, notamment dans le cadre de la Baie de Seine, entre les complexes portuaires et les ports secondaires, ces derniers doivent se tourner vers des recherches audacieuses susceptibles de leur donner des vocations de pointe : affirmation des trafics actuels, développement de la fonction commerciale, recherche des fondements industriels.

Les nouveaux facteurs de développement régional : Des ports actifs attirent les entreprises industrielles et les affaires commerciales en relation avec la région, mais aussi avec toute la France. De plus, la croissance de Honfleur, Caen, Cherbourg et Granville, permettrait de conforter Rouen et le Havre et donnerait des arguments valables pour un aménagement équilibré de la Baie de Seine.

L'ouverture vers l'extérieur et la vocation supra-régionale : Des ports actifs créent régulièrement des lignes maritimes. Ce développement est le facteur essentiel permettant d'accroître le tonnage des marchandises transitant par ces ports moyens, car les marchandises vont là où il existe des lignes.

Les plates-formes maritimes bas-normandes

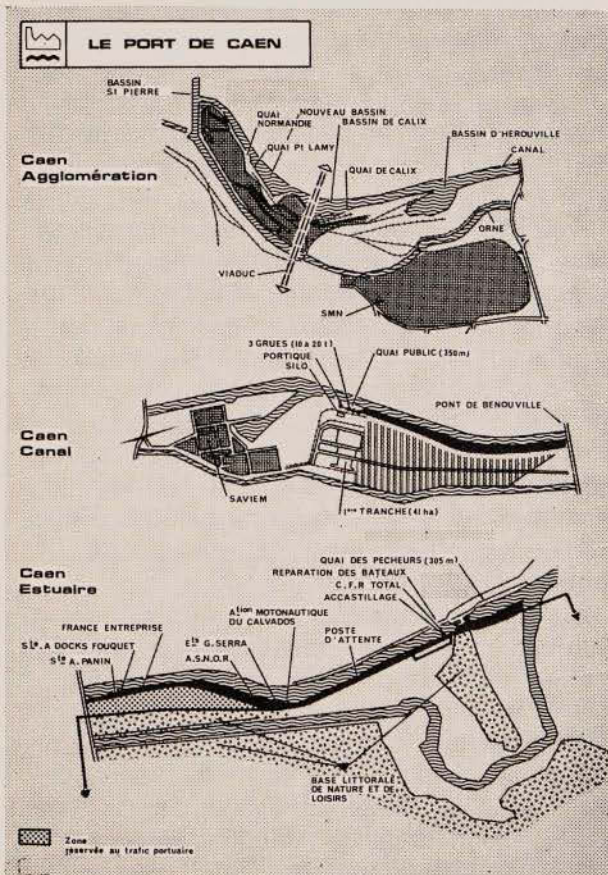
Si une zone industrielle est un terrain plan équipé en eau, en électricité, en voies de dégagement, situé à proximité d'une agglomération, une zone industrielle portuaire est-plu que cela. C'est un espace en contact physique avec la mer : il en reçoit des matières premières, il exporte éventuellement des produits finis ; la liaison est assurée par les quais et les équipements appropriés. Cet espace est aussi un point d'éclatement vers l'arrière pays, auquel il doit être relié par des communications routières et ferroviaires surtout à défaut de voies fluviales. L'arrière pays représenté par l'importance de sa zone d'influence commerciale se révèle d'autant plus intéressant qu'il dépasse les limites de l'attraction urbaine.

Une zone industrielle portuaire est donc un espace charnière permettant la convergence de flux diversifiés et la participation aux avantages des relations maritimes d'une portion plus ou moins vaste de l'arrière pays. Cette exigence ne peut être remplie que si l'espace ainsi défini est occupé par des activités qui répondent à ces caractères. En Basse-Normandie où les activités et les hommes tendent à se concentrer sur le littoral, le maintien de la spécificité des zones industrielles portuaires devient indispensable.

La Manche Occidentale est l'une des principales artères du commerce maritime ; y convergent les flux issus du monde entier. Le littoral bas-normand est jalonné d'agglomérations qui manifestent l'ancienne vocation maritime de la région et représentent aujourd'hui les points d'appui essentiels du développement régional. Il faut cependant constater que l'intégration à l'espace national et plus particulièrement à la région parisienne, n'est pas assurée partout de la même manière. Honfleur, sur la rive gauche de la Seine, occupe une position privilégiée. Caen est encore en situation favorable par ses dessertes routières et ferroviaires. Par contre, Cherbourg et Granville bien qu'en situation de pointe avancée dans l'espace maritime, se trouvent plus éloignés des centres de décision continentaux.

Le port de Caen

A l'extrémité d'un canal de 14 km à écluse et niveau constant (9,90 m de profondeur), le port se compose de quatre bassins accessibles aux navires de 16.000 tonnes de port en lourd ou 28.000 tonnes allégés. Le nouveau bassin a des profondeurs plus modestes : 6,0 à 7,9 m ; le bassin Saint-Pierre n'est accessible qu'aux bateaux de 1.200 tonnes. La zone portuaire est divisée en trois parties :



Caen agglomération : Située entre l'Orne et les bassins prolongeant le canal maritime, la zone de Caen-agglomération est en contact direct avec le centre ville. De 0,5 km de large sur 5 de long, elle s'étend jusqu'au pont de Colombelles. Seule, la partie sud est industrialisée. A l'est, sur le plateau, se trouve la Société Métallurgique de Normandie (S.M.N.) qui utilise pleinement la partie de la zone située en face du bassin d'Hérouville. Les autres entreprises sont liées au commerce traditionnel du port (bois, charbon, produits agricoles,

entrepôts, soit une trentaine d'entreprises avec 1.000 employés).

Caen-Canal : Située à mi-chemin entre Caen et la mer, d'une superficie de 150 ha, Caen-Canal commence au sud de la Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Equipements Mécaniques (S.A.V.I.E.M.) et se continue au nord jusqu'au pont de Bénouville. Implantée en 1957 à la place des anciens Chantiers Navals de France, la S.A.V.I.E.M. de Blainville-sur-Orne emploie près de 7.000 ouvriers et amorce un trafic de véhicules avec l'Algérie. Le port de Caen vient d'être doté, dans cette deuxième zone, de 350 m de quais (Quai Henri Spriet) accessibles aux navires de 8,85 de tirant d'eau. Ces quais sont équipés de trois grues pour la manutention du bois et des conteneurs, d'un silo à céréales d'une capacité de 60.000 quintaux, enfin, d'un portique de chargement rapide (400 tonnes à l'heure). Outre des terre-plein de stockage, ces 150 ha de zone industrielle sont aménagés au fur et à mesure des besoins.

Caen-Estuaire : Avant d'atteindre le port de Ouistreham (2 écluses) et l'embouchure de l'Orne (base littorale de nature et de loisirs) quelques 40 ha sont réservés pour des équipements portuaires (roll on roll off notamment) et des activités non polluantes. Etant donné la proximité de la base de nature et de loisirs, le traitement paysager de cette zone devra être particulièrement soigné. C'est ici que s'est implantée France-Entreprise qui élabore des petites plates-formes d'exploitation pétrolière.

1. L'affirmation des vocations existantes

Le trafic du port de Caen s'est élevé en 1972 à 2,7 millions de tonnes, en 1975 à près de 2 millions de tonnes, diminution résultant de la mise en service de l'oléoduc entre les raffineries de la Basse-Seine et l'agglomération caennaise.

Les aciers

Le trafic de la Société Métallurgique de Normandie représente la moitié du trafic total du port, soit 1,2 million de tonnes. La S.M.N. produit

1 million de tonnes d'acier lingot, soit 800.000 tonnes de produits finis (50 % sont vendus à l'étranger par l'intermédiaire du port). Pour produire cet acier, la S.M.N. importe 700.000 tonnes de charbon provenant des Etats-Unis (25-30 %), de la Ruhr (45 %) et de la Pologne (30 %). Le charbon à coke enfourné résulte d'un mélange de trois origines différentes. Trois navires par mois correspondent exactement aux besoins (il faut éviter de stocker trop longtemps les fines à coke, car des réactions spontanées se produisent, et donc ne pas dépasser un mois de stock dans la situation et les données actuelles). Cependant, un aménagement des stockages, des arrivages et de la constitution des mélanges permettrait de tolérer des arrivages unitaires de l'ordre de 50.000 tonnes. La S.M.N. importe également quelques 100.000 tonnes de minerais suédois, en croissance irrégulière, car il s'agit d'un complément à la production des mines régionales (Soumont, Halouze). Ainsi, les entrées de charbons et de minerais de fer s'élèvent à 800.000 tonnes en 1975. Quant aux sorties de fers marchands, d'un tonnage annuel moyen de l'ordre de 400.000 tonnes, il n'a pas été dépassé en 1975 en raison de la conjoncture. La moitié des ventes est destinée au marché intérieur, essentiellement l'ouest et le sud-ouest et le port de Caen n'y a aucune part. L'usine dispose d'un port avec deux quais, l'un privé, l'autre public, équipé par elle-même. En matière de trafic portuaire, la S.M.N. se satisfait fort bien des conditions qui lui sont faites pour les expéditions des produits sidérurgiques : la limitation de la taille des bateaux n'est pas une gêne pour le trafic des aciers. Par contre, en ce qui concerne les importations, la S.M.N. subit un désavantage important par rapport aux

usines qui peuvent importer leurs charbons et leurs minerais par de gros minéraliers, obtenant ainsi des taux de frêts beaucoup moins élevés. Un transport du charbon américain et du minerai suédois par des bateaux de 40.000 à 50.000 tonnes par exemple, présenterait beaucoup d'avantages. Dans l'optique où ces trafics continueraient à s'effectuer par le canal de Caen, il faudrait examiner l'intérêt économique d'une telle solution compte tenu des nouvelles charges qui incomberaient à la S.M.N. L'aménagement du canal serait probablement limité à sa partie aval ; il faudrait remonter le charbon ou le minerai par chemin de fer à partir d'un point de déchargement plus éloigné qu'actuellement.

La S.M.N. a établi un plan de développement à moyen terme. L'entreprise transforme une aciérie pour accroître sa production de fil (+ 50.000 tonnes). La nouvelle aciérie étant mise en service, la production totale d'acier lingot sera portée à 1.350.000 tonnes ; les exportations s'élèveront à 560-580.000 tonnes. Les travaux d'agrandissement du bassin actuellement en cours et les compléments d'équipements installés par la S.M.N., écouleront dans des conditions correctes, sinon faciles, les tonnages exportés jusqu'en 1980 et plusieurs années au-delà.

Aux importations, les besoins en charbon ne se modifieront guère et seront complétés par le fuel et l'électricité. La demande en minerai de fer s'accroîtra sans doute de 300 à 400.000 tonnes, voire davantage. Ces progrès dans la production ne se traduiront pas par d'autres modifications dans le fonctionnement de l'usine, dans le marché et les sous-produits. On peut donc dresser le tableau suivant du trafic de la S.M.N. avec le port

(tonnes)	1972	1977	1985	
	année de référence		Hypothèse basse	Hypothèse haute
Importations	820 000	850 000	1 050 000	1 500 000
Exportations	415 000	500 000	560 000	580 000
Total	1 235 000	1 350 000	1 610 000	2 080 000

de Caen, en précisant que les projets de développements annoncés pour la période du VII^e Plan verront leur réalisation quelque peu retardée, compte tenu des alternances conjoncturelles propres à la sidérurgie.

Les ciments : La Société des Ciments Français possède trois usines en Basse-Normandie, à Ranville, à Colombelles, à Montebourg dans la Manche. La production de l'usine à Ranville est de l'ordre de 1.200 tonnes de ciment par jour. Cette production est destinée à la région, à raison de 80 % pour la construction de logements. La construction d'une nouvelle unité de production (3.500 tonnes/jour en 1980) à Ranville en liaison avec l'exploitation de la carrière de matière calcaire, fera l'objet d'un examen approfondi, tenant compte des motivations économiques du projet et de son insertion dans le site. L'installation de cette nouvelle usine nécessite des équipements portuaires notamment un quai pour l'expédition du ciment et la réception des pétroliers. Cette production servira à couvrir les besoins de la Basse-Normandie mais aussi de la Bretagne où une partie sera expédiée par cabotage. Le chemin de fer assurera l'essentiel des expéditions.

Le bois : il représente 7 % du trafic total ; aux entrées, 10.800 tonnes de bois du nord et 128.000 tonnes de bois exotiques. Les besoins des établissements Leroy couvrent plus du quart du trafic bois à Caen.

Le tonnage du bois atteint un niveau important, mais il est encore loin d'être arrivé à un maximum. Si ce produit est sensible à la conjoncture, un effort soutenu doit être tenté pour augmenter le trafic. Caen dessert, avec succès, et de façon privilégiée le Calvados, une partie de la Manche, l'Orne, la Sarthe et la Mayenne. Prolongeant cette première zone d'influence, il se dessine une deuxième zone plus diffuse susceptible de s'accroître et de se conforter ; certains clients sont desservis jusque dans l'Est de la France. Le développement doit être recherché dans deux directions s'adaptant aux conditions techniques :

– *l'accroissement de la demande des entreprises existantes.* On pourrait se demander, à un certain niveau des besoins, si l'importation par de plus

gros navires ne serait pas plus intéressante (donc par un autre port, le Havre par exemple), la redistribution étant assurée ensuite vers Caen par la route et le train. Cette solution n'exigerait que des quais et des entrepôts supplémentaires mais il faut bien remarquer que ce stade est encore loin d'être atteint. *L'évolution est donc à rechercher dans une extension de la zone d'influence portuaire.*

Ainsi, la zone d'influence du port de Caen est la Basse-Normandie pour quelques produits, notamment le bois et les céréales, le Calvados pour les produits laitiers et les engrais, enfin l'agglomération et la zone portuaire elle-même pour les activités de l'industrie. Il semble que, plus cette zone d'influence se développe en surface, plus elle est sensible aux influences des ports voisins. Les possibilités apparaissent donc, à première vue, assez limitées, sauf si Caen peut acquérir une spécialisation, ou s'il trouve un créneau laissé libre par Le Havre et Cherbourg d'une part, et les ports anglais de l'autre.

Ainsi, l'avenir du port résultera du développement normal d'un certain nombre d'activités ; mais il ne peut être engagé plus avant que par une politique cohérente des différents utilisateurs du port examinant les perspectives de chaque nouveau marché. Aux trafics minéraliers, des ciments, du bois et des produits agricoles, il faut ajouter en effet celui des marchandises diverses qui reprend actuellement (Algérie, Moyen-Orient, le golfe Arabo-Persique) sans oublier, non plus, les possibilités importantes de trafics sur la côte Occidentale d'Afrique. Une ou plusieurs lignes régulières pourraient être ainsi envisagées, induisant un supplément intéressant de trafic portuaire tant aux entrées qu'aux sorties.

2. La recherche de vocations nouvelles

Les agrégats marins : L'intérêt de cette nouvelle forme d'exploitation du milieu marin pour l'économie bas-normande est encore douteuse. En effet, l'acheminement des agrégats vers la région parisienne s'effectuera surtout par voie fluviale

après un premier traitement sur les plates-formes industrielles du Havre ou de Honfleur. Par contre, l'évacuation par voie ferrée à partir du port de Caen n'est pas à écarter. Pour l'instant, dans l'estuaire de l'Orne, un bateau drague du sable à raison de 400 tonnes/jour en moyenne. Ce navire sablier, s'il était autorisé à draguer des graviers et du sable de meilleure qualité, verrait sa cadence atteindre environ 1.500 tonnes/jour.

La prospection du marché roll-on, roll-off :
Dans la mesure où les industries locales peuvent envisager l'écoulement d'une partie de leur production par ce moyen moderne de manutention maritime qu'est le "ro-ro" et où de nouvelles implantations industrielles viendraient renforcer cette demande, il deviendrait possible de créer un trafic roll-on roll-off, en direction par exemple des pays africains avec lesquels le port de Caen entretient des liens plus ou moins constants.

Le développement d'une fonction industrielle spécifiquement portuaire. Le port de Caen a le handicap, d'après les utilisateurs, d'avoir une zone de desserte encore peu industrielle, malgré un développement récent. Parallèlement, sur le plan commercial, le port a souffert de la fermeture de certains marchés. L'affirmation d'une fonction industrielle dans la zone de Caen-Canal doit s'appuyer sur la présence du port : il faut rechercher des groupements industriels intéressés par les possibilités portuaires et l'espace disponible à son voisinage. *Les terre-plein portuaires doivent être considérés comme des espaces privilégiés et faire l'objet d'une politique d'affectation sélective.*

Par ailleurs, les entreprises existantes seraient intéressées par l'implantation d'entreprises utilisatrices du port, avec lesquelles des accords permettraient des importations ou des exportations groupées.

– *l'implantation de nouvelles entreprises utilisant les services du port de Caen.* Toutefois, le marché étant bien couvert, de telles entreprises ne pourraient trouver de bonnes conditions de développement qu'en se spécialisant. Leurs besoins ne se cumuleraient pas avec ceux des entreprises existantes ; de ce fait, le trafic par petits navires serait encore possible. Il faudrait rechercher les secteurs non encore saturés ou déficitaires et la

part du marché régional approvisionné actuellement par d'autres ports.

Les produits agricoles : Les produits liés à l'agriculture, d'un montant moyen de 200.000 tonnes représentent 10 à 15 % du trafic d'ensemble (mélasses, tourteaux, vins, engrais, phosphates pour les entrées ; céréales, produits laitiers et autres produits alimentaires pour les sorties).

Pour l'importation des engrais, les ports n'ont qu'un rayon d'action limité. Caen est concurrencé, en Basse-Normandie même par Honfleur, Cherbourg qui s'équipe, et Granville. Il ne semble pas qu'une concentration puisse s'opérer dans ce domaine, ni que les besoins, à l'intérieur de la zone d'influence de Caen s'accroissent de manière considérable.

A l'exportation, l'essor du blé est lié à l'existence de surplus régionaux, compensant le déficit anglais et scandinave. Sauf modification de la politique des marchés agricoles, la plaine de Caen n'accroîtra que peu sa production ; la surface emblavée tend plutôt à se réduire et la croissance est celle des rendements. Par contre, Caen peut drainer une partie de la plaine d'Alençon et de la Sarthe dont les surplus compensaient le déficit breton : celui-ci ayant disparu, ces régions dégagent une surproduction exportable. La Coopérative de la Sarthe a pris des actions dans la S.I.C.A. portuaire.

Le rôle de Caen dans l'exportation des produits laitiers et de l'élevage n'a pas été suffisamment examiné. Il reste la possibilité de prospecter les marchés et de coordonner, au plan régional, les politiques d'exportation. La Chambre Régionale d'Agriculture organise cette promotion. L'étude des circuits d'exportation devrait en être le complément indispensable.

Le renforcement des vocations naissantes : Le port de Caen conservera un avenir spécifique pour plusieurs raisons. Il existe toujours des navires de taille modeste desservant des zones industrielles, sur les littoraux de l'Europe Occidentale où les conditions nautiques sont comparables à celles de Caen. Les trafics régionaux ne nécessitent pas de gros navires, mais redoutent les ruptures de charges génératrices de coûts supplémentaires. Enfin, à court ou moyen terme, certains trafics se développeront : il en est ainsi des trafics engen-

drés par la S.M.N. ou par la vocation agricole de l'arrière pays.

La permanence de l'existant est assurée. Mais la stabilité ne garantit pas un avenir dans les conditions actuelles. L'élargissement de la zone d'influence de Caen est liée à la qualité des infrastructures routières et ferroviaires. Sur le plan routier, la mise en service de l'autoroute et l'amélioration de la RN 13 jusqu'à Cherbourg, mettent le port de Caen en concurrence avec les ports de la Basse-Seine et celui de Cherbourg.

En plus de sa dynamique propre, Caen doit utiliser au mieux ce courant pour le redistribuer sur le sud de la Basse-Normandie et les régions voisines avec lesquelles le plan routier national et régional lui assure de bonnes liaisons. Ceci paraît renforcé sur le plan ferroviaire par la qualité de la ligne Caen-Alençon-Le Mans.

La Basse-Seine : La Basse-Seine dispose d'outils portuaires exceptionnels, réalisant des économies d'échelle considérables ; sa zone d'influence représente un poids économique important.

Trois facteurs peuvent faire évoluer les relations entre le port de Caen et la Basse-Seine. Dans la Basse-Seine, le Havre peut jouer le rôle de port d'éclatement, mais son trafic vrac et divers est relativement faible. Le Havre cherche à développer en concurrence avec Rotterdam ; dans un premier temps, cela risque de se faire aux dépens des trafics des ports voisins, même s'il ne cherche pas une concurrence directe avec eux. L'amélioration des liaisons routières et ferroviaires Rouen-Caen, et surtout, l'éventuel second franchissement de l'estuaire, doivent être examinés dans cette perspective.

Tout développement des entreprises peut inciter celles-ci à réaliser à leur tour des économies d'échelle, soit en faisant appel à de plus gros navires, soit en s'associant avec d'autres entreprises de zones portuaires pour stocker en commun, à l'arrivée des plus gros navires. Pourtant, les industriels ne recherchent pas toujours systématiquement le plus gros tonnage ; sans doute celui-ci permet-il d'obtenir les meilleurs prix, mais encore faut-il, qu'au deux bouts de la chaîne, l'embarquement et la réception ne posent pas trop de problèmes.

Les transitaires constatent, à l'heure actuelle, que de nombreuses commandes de gros tonnages sont annulées pour les remplacer par des navires plus moyens, entre 20.000 et 30.000 tonnes, correspondant au gabarit du port de Caen. Ces données nouvelles incitent à une collaboration, de deux manières différentes. Le Havre, d'une part, dans sa concurrence avec Rotterdam, recherche tous les trafics commerciaux possibles. Il pousse alors à la concentration des marchandises sur ses quais, ou à proximité. Dans ce cas, un mode de liaison économique est à développer avec Caen ; un cabotage national, nouvelle manière (navire pousse-barges) s'avèrerait le plus intéressant.

Le Havre d'autre part ne recherche pas nécessairement une prise de trafic. Un organisme de coordination rassemblant les ports à l'aval de l'estuaire de la Seine devrait être envisagé. Caen y trouverait un rôle de port spécialisé, évitant en particulier l'attente des petits navires. Dans le même temps, cet organisme pourrait promouvoir des nouveaux modes de relations maritimes et terrestres.

En définitive, le port de Caen occupe une place importante dans l'économie de la Basse-Normandie. *L'avenir dépend de l'évolution de l'outil qu'est le port.* Si ses caractéristiques imposent d'inévitables contraintes (attente à l'écluse, remorquage et servitudes des ponts), il présente l'avantage d'être un port moins cher que ses voisins et disposant d'espaces aménageables en quantité suffisante (Caen-Canal et Caen-Estuaire). De plus, Caen doit maintenant compter sur un essor des produits conditionnés et développer le trafic ro-ro et conte-neurs. *Il importe qu'il continue à progresser en précisant ses politiques commerciale et industrielle dans le cadre régional.* Au moment où se dessine une politique nouvelle des ports secondaires français, le port de Caen peut jouer activement son rôle à l'intérieur de cette catégorie. Il doit donc être vigilant et défendre son rang vis-à-vis des grands ports. Toute recherche prospective devrait tenir compte de ce double objectif : insertion régionale et place parmi les ports secondaires.

La politique d'équipement proprement dite sera précisée et programmée en fonction des types

de trafics à rechercher. Cette politique pourrait comprendre un ensemble de travaux dont il faudra évaluer le coût financier en fonction des objectifs et des gains réels à espérer. Ces travaux intéresseraient l'aménagement et l'équipement de quais (poste roll-on roll-off, quai car-ferry, silos, aires de stockage supplémentaires) et l'amélioration des accès au port de commerce (1).

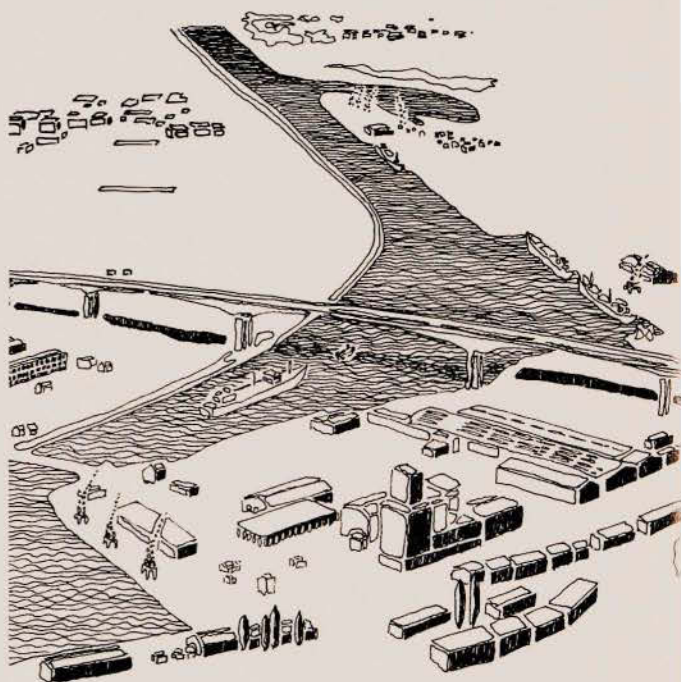
Au cours du VII^e Plan, il apparaît important de soutenir l'équipement progressif de la zone portuaire du "Caen-Canal" : la construction d'un poste à quai supplémentaire de 150 m offrira la possibilité d'accueillir de plus grands navires et de desservir les 150 ha de zone industrielle. Ces travaux d'infrastructures s'élevant à 4.900.000 F, les charges financières seront réparties entre l'Etat et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen.

3. Aménagement portuaire et aménagement urbain

Les aménagements en vue de développer l'activité portuaire sont indispensables, mais non suffisants. Il faudra prendre en compte l'insertion du port dans la ville et valoriser réciproquement les activités qui servent à l'une et à l'autre. En effet, le canal maritime n'a que peu influencé la ville de Caen, traditionnellement orientée vers son expansion "terrestre" propre : agriculture, industrie, tertiaire. Le port se développe vers l'avant-port de Ouistreham, délaissant progressivement l'amont et éloignant ses services directionnels ou induits du centre de Caen. Le risque est de voir les espaces portuaires libérés, réaffectés à des fonctions urbaines banales. Le développement du centre ville, en accord avec les propositions du S.D.A.U. devra prévoir le renforcement des activités portuaires directionnelles à proximité du Bassin Saint-Pierre et y inclure un centre de services maritimes. L'utilisation des plans d'eau comme espaces d'animation urbaine sera un aménagement de caractère exceptionnel pour un centre ville et l'élément de cohésion entre la capitale régionale et l'outil régional qu'est le port de Caen.

La reconquête et l'organisation de ces espaces impliquent l'aménagement de l'entrée de ville, l'utilisation des espaces libérés par la S.N.C.F., la mise en valeur de l'ensemble nautique de l'Orne, des bassins et du port.

L'organisation du développement le long du canal, actuellement à tendance linéaire, devrait faire l'objet d'un schéma de secteur.



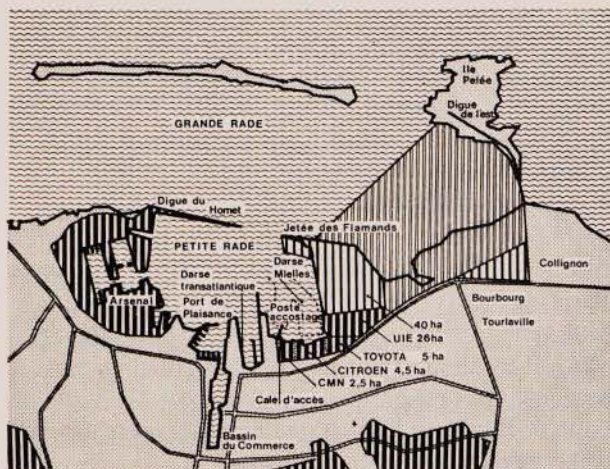
(1) La Chambre de Commerce et d'Industrie de Caen, concessionnaire de l'Outillage Public du Port de Caen a fait réaliser une "Etude sur le développement du Port de Caen" B.C.E.O.M. août 1977. Cette étude aborde les aspects commerciaux, industriels et de navigation, et comporte une évaluation précise des investissements portuaires et terrestres. Véritable tableau de bord pour la gestion, elle estime la rentabilité économique des différents équipements envisagés. L'amélioration des ouvrages portuaires, estimée à 18.500.000 F comporte l'approfondissement du canal de Caen à la mer de 0,50 m et l'amélioration des accès aux ouvrages (écluses et ponts mobiles) par des dispositifs de protection.

Le port de Cherbourg

A l'extrémité du Cotentin, à égale distance des côtes anglaises et du Havre, Cherbourg dispose d'un port en eau profonde aux qualités nautiques remarquables. Avec 1.500 ha de plan d'eau bien abrité, 1.600 m de quais en eau profonde et un outillage de manutention de bon niveau, Cherbourg est susceptible d'extensions considérables. Il y a une dizaine d'années, l'outil portuaire était pratiquement inemployé, restreignant le trafic commercial au niveau de celui de Granville, port limité dans ses caractéristiques nautiques. Historiquement, la situation géographique et la qualité de la rade ont fait de Cherbourg un port militaire, et entre les deux guerres un grand port d'escales transatlantiques. A la libération, il a fait preuve d'une extraordinaire activité montrant, malgré les destructions, les possibilités et la qualité du site. La mutation des trafics voyageurs et marchandises, la concentration des activités maritimes sur les six ports autonomes français, la nature même de l'économie cherbourgeoise très liée au secteur public et semi-public, la faiblesse de l'arrière pays et des communications expliquent le déclin de Cherbourg jusque vers les années soixante. Depuis, le port du Nord Cotentin connaît un redressement régulier avec le développement de nouveaux trafics et l'affirmation d'une fonction industrielle.

LE PORT DE CHERBOURG

-  Zone industrielle occupée
-  Extension projetée
-  Extension possible à très long terme



Un premier gain d'espaces a été réalisé à la suite de la levée des servitudes du Fort Militaire par le comblement du Port des Flamands. Un second en cours de réalisation, par le prolongement vers le Nord du terre-plein des Mielles jusqu'à la jetée des Flamands, alors reconstruite et par gain sur la mer, donnera ainsi 40 ha supplémentaires avec des quais en eaux profondes pour la réception à quai des navires de gros tonnage. L'estimation effectuée par les services de l'Équipement s'élève à 59 millions de francs dont les travaux d'endigage à 26 millions de francs. Le Conseil Régional de Basse-Normandie a apporté son appui à ce projet. Un dossier a été présenté auprès du Fonds Européen de Développement Régional qui a marqué son intérêt en accordant dès 1975, une première subvention de 1 million de francs.

1. La fonction commerciale

L'évolution du trafic voyageurs et marchandises comme la nature des produits transportés montrent un renouveau de la fonction commerciale fondée sur l'utilisation des techniques nouvelles de navigation et de manutention maritimes. La bonne croissance enregistrée est la conséquence de la création de trois lignes régulières car-ferries avec la Grande-Bretagne. Les premières liaisons par car-ferries ont été créées en 1964 par la Compagnie Townsend Thoresen avec une seule ligne sur Southampton. En 1977, sur un trafic commercial de 1.939 navires, les car-ferries représentent 1.622 mouvements pour 378.556 passagers ; les paquebots, essentiellement le Queen Elisabeth II de la Cunard, 34 escales et 22.300 passagers. En 1964, le trafic marchandises s'élevait à 216.920 tonnes (importations : 127.288 tonnes, exportations : 89.632 tonnes) ; en 1977 : à 1.119.000 tonnes (respectivement 562.700 et 556.300). L'augmentation enregistrée est à l'actif des car-ferries puisque, comme les autres ports, le trafic des cargos traditionnels a connu une stagnation. Il convient de signaler de même, la disparition de pétroliers venant en finition.

1.1 Trois compagnies maritimes et deux sociétés de construction d'automobiles sont à l'origine du renouveau de la fonction commerciale.

Townsend Thoresen est la plus ancienne compagnie trans-Manche installée à Cherbourg. A la ligne d'origine vers Southampton, s'ajoute aujourd'hui une ligne vers Portsmouth. Elles se rapportent non seulement au trafic touristique, mais aussi au fret roulant (1 à 4 liaisons par jour). Après un fléchissement en 1977 (22.300 passagers), les perspectives sont bonnes, compte tenu de la décision d'une liaison quotidienne toute l'année entre Cherbourg et Southampton et de la volonté de développer le fret.

La Truckline, filiale à 50 % de la compagnie Worms, s'est installée à Cherbourg en 1973. Jusqu'à maintenant, le trafic à destination de Poole s'est limité au fret roulant, à l'exclusion de tout passager : le roll-on - roll-off intéresse surtout les véhicules accompagnés. En outre, c'est la *Truckline* qui charge les véhicules légers Citroën à destination de la Grande-Bretagne. Au total, les rotations sont de 3 à 4 par jour ; elles s'effectuent sur des bâtiments ayant une capacité de 25 véhicules lourds sous pont couvert auxquels s'ajoutent les véhicules neufs. En 1976, le trafic atteignait 24.400 poids lourds, 33.800 en 1977 (auxquels s'ajoutent les 24.700 véhicules neufs). Les perspectives pour 1978 s'élèvent à 40.000 poids lourds et 25.000 véhicules neufs dans le sens France-Grande-Bretagne. Une part importante du trafic vers la Grande-Bretagne est composée de denrées périssables d'origine bas-normande, mais aussi plus lointaine (Maine-et-Loire, Loire-Atlantique, Bordelais) et même espagnole. A partir de mars 1978, la mise en service de deux nouvelles unités dont la capacité sera double de celle des navires actuels modifiera les conditions d'exploitation. Enfin, depuis 1975, à la suite de l'installation d'un portique et de l'extension des voies ferrées, la *Truckline* a créé entre Cherbourg et Poole, un trafic conteneurs sur remorques qui bénéficie des mêmes conditions de rapidité de transbordement et des mêmes services d'accompagnement que celui des véhicules. A la fin de 1977, le rythme atteint était de 3.500 conteneurs/an.

Sealink couvre les flottes associées de la Société Nationale des Chemins de Fer Français et des British Railways. Les deux liaisons dans chaque sens entre Cherbourg et Weymouth mises en service en 1974, n'intéressent que les boîtes légères, les caravanes et les autobus à l'exclusion de tout fret. L'ouverture au fret est prévue dès que les aménagements envisagés au Port de Weymouth seront terminés. En 1977, 124.960 personnes, 24.600 voitures particulières ont été transportées. 1978 va voir une augmentation du nombre des liaisons.

A partir du printemps 1978, Cherbourg sera relié deux fois par semaine avec l'Irlande tant pour les passagers que pour le fret. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Cherbourg a décidé le doublement de la passerelle passagers rendu nécessaire par le développement du trafic trans-Manche. Puisqu'il s'agit seulement de doubler des installations existantes, le montant des travaux est relativement limité. Le montant des investissements à réaliser serait le suivant : infrastructures 1.600.000 francs, superstructures : 4.500.000 francs, parc de stationnement : 550.000 francs.

1.2 Le trafic des voitures neuves mérite une attention particulière car deux constructeurs ont choisi Cherbourg comme centre de transit.

Toyota a créé à la fin de 1973, un terminal pour la France, la Suisse et depuis 1976, l'Irlande. En 1977, 40.311 voitures sont entrées au Port de Cherbourg dont 5.000 ont été réexpédiées par mer vers l'Irlande et la Suède. En outre, depuis 1976, un centre de pièces détachées *Toyota* a été implanté sur la zone industrielle de Tourlaville et emploie une soixantaine de salariés.

La firme Citroën a choisi Cherbourg comme plate-forme d'exportation vers la Grande-Bretagne des Dyane, 2 CV et GS fabriquées à Rennes et à Paris, et à raison de 25.000 voitures en 1977 (à plus long terme : 40.000 si la conjoncture le permet). Actuellement, quelques 500 voitures par semaine sont embarquées vers Poole. 4,5 ha de zone portuaire, à l'ouest de l'emplacement *Toyota* ont été cédés à la firme française.

1.3 *Les autres postes du trafic marchandises* concernent l'importation des hydrocarbures (121.541 tonnes), du granit (34.000 tonnes), du bois scié (4.150 tonnes) et l'exportation des graviers (57.300 tonnes). Ces trafics n'ont pas enregistré de variations significatives, excepté les graviers sujets à de fortes fluctuations.

A partir de la fin de 1978, le Port de Commerce de Cherbourg sera doté de deux grues, une grue de 40/120 tonnes et une grue de 20/40 tonnes. Ces grues permettront dans de très bonnes conditions, la manutention des conteneurs.

1.4 *Le renouveau de la fonction commerciale et particulièrement celui du trafic fret s'accompagne de la création d'emplois* dans les domaines de la manutention, de l'exploitation du matériel portuaire, les activités de services des compagnies maritimes, des transitaires et des entreprises de transport. Déjà s'affirment des besoins en matière de service routier et automobile qu'en l'état présent l'agglomération ne satisfait que très mal et qui pourraient être à l'origine d'un complexe routier important. La fonction commerciale n'est pas non plus sans liens avec l'assise industrielle du port puisque les conteneurs, par exemple, réclament un entretien permanent. La fabrication de ces moyens commodes de manutention rapide est envisageable à proximité ou en arrière de la zone portuaire.

Ainsi, la fonction commerciale de transit du Port de Cherbourg amorce une complète reconversion par l'établissement de lignes régulières avec la Grande-Bretagne et l'adaptation de l'outil portuaire aux techniques nouvelles de transport et de manutention maritimes. Le handicap que représente l'éloignement du Nord Cotentin des grands centres de décision, a été compensé par l'absence d'encombrement mais surtout par la qualité et la rapidité des services offerts par le Port. *Pour assurer le maintien des résultats acquis depuis ces dix dernières années et préparer de nouvelles vocations commerciales, un effort soutenu devra tendre à améliorer les liaisons routières.*

En effet, si la zone d'influence étrangère manifeste une extension de plus en plus nette, ne faut-il pas, dans des délais raisonnables, ouvrir le port vers l'intérieur par la mise à quatre voies de la

RN 13 en direction de la Région Parisienne entre Cherbourg et Bayeux, et aménager l'axe Nord-Sud en direction de la Bretagne et des Pays de la Loire par la D2. *Il reste aussi à faciliter l'accès du port, enclavé dans l'agglomération* : en particulier, assurer l'accès direct des véhicules aux espaces commerciaux et industriels du port par la réalisation d'une voie de contournement du centre ville, par l'Est, au-delà des Rouges Terres et desservant, en même temps, la zone industrielle de Tourlaville.

2. La fonction industrielle

L'implantation des activités industrielles dans la zone portuaire s'est effectuée chronologiquement de l'Ouest à l'Est face à la petite rade.

— La partie Ouest concentre les activités du port de guerre avec ses trois bassins (Avant-Port, Bassin Charles X, Bassin Napoléon III) et les constructions navales. *L'Arsenal de la Marine est la plus grande entreprise cherbourgeoise* (5000 salariés) ; y sont construits les sous-marins nucléaires dont le programme s'est achevé en 1977 avec l'assemblage de "L'Inflexible". L'Arsenal est le centre d'assemblage de la coque et la mise du réacteur nucléaire des unités de 8.000 tonnes. La dépendance du plan de charge de l'Arsenal aux programmes militaires, interdit toute spéculation sur l'avenir, même si la programmation 1977-1982 prévoit la construction de quelques sous-marins d'attaque. Néanmoins, depuis quelques années, l'Arsenal envisage une diversification de ses activités, spécialement vers l'entretien et la réparation des navires marchands et pétroliers grâce à ses bassins de radoub. Il est caractéristique que l'Arsenal n'ait jamais recherché un secteur industriel local à qui confier une part de sa sous-traitance. En fait, ce secteur n'aurait pu consacrer à ces commandes qu'une part très moyenne de son plan de charge (15 à 20%) ; il aurait dû rechercher ailleurs ses principaux marchés. Il reste, qu'outre les infrastructures d'accueil et sa compétence technique, l'Arsenal de la Marine a permis, par sa présence, la mise sur pied de centres de formation technique - écoles de la Marine, C.E.T., Lycée

Technique, centre de F.P.A. - qui procurent une qualification élevée à la main-d'œuvre cherbourgeoise.

- Dans la partie centrale du port, prolongeant le Quai de Normandie, un point d'appui a été construit pour la réception et la finition à quai des superpétroliers, unités de plus de 250.000 tonnes provenant pour la plupart, des chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire. Ces navires ont trouvé un espace disponible et des spécialistes de la construction navale ; Cherbourg est devenu un port de dernières vérifications, de mise au point, enfin un port de livraison réputé. Le consortium mécanique cherbourgeois a fait ses preuves par la qualité et la rapidité des services rendus. La crise pétrolière, en interrompant la mise en chantier de nouveaux superpétroliers a malheureusement suspendu cette activité qui apportait beaucoup de retombées à l'agglomération cherbourgeoise.

Toujours dans la partie centrale, mais plus à l'intérieur, à proximité de l'avant-port, les chantiers BELLOT emploient 150 ouvriers. Cette entreprise construit en particulier des chalutiers bois de 20 m pour la pêche artisanale.

Dans la partie Est, deux grandes entreprises du secteur de la mécanique occupent la totalité des espaces portuaires disponibles. Les Constructions Mécaniques de Normandie - 1100 ouvriers - est l'implantation la plus ancienne. Après avoir fabriqué des hydravions, elle s'est spécialisée dans la construction de vedettes rapides militaires dépassant 40 nœuds et d'unités de pêche industrielle. Bénéficiant de l'aménagement du terre-plein Sud-Est, les C.M.N. ont loué 2,5 ha et réalisé un quai d'armement de 100 m et un slipway facilitant la finition des travaux à quai. Une commande d'une dizaine de vedettes récemment passée par la Lybie paraît compléter le plan de charge pour les années à venir.

L'Union Industrielle et d'Entreprise, implantée à Cherbourg depuis 1972 élabore sur les 29 ha du terre-plein des Mielles des plates-formes en acier pour la recherche et l'exploitation pétrolières "off-shore". La venue de cette entreprise est à l'origine de la diversification de la fonction industrielle du port et d'une politique d'aménagement accélérée d'espaces portuaires et de quais supplémentaires.

L'U.I.E. compte 600 emplois permanents auxquels viennent s'ajouter des emplois temporaires, jusqu'à plusieurs centaines.

La confirmation de gisements pétroliers en mer d'Iroise donnerait à Cherbourg de nouvelles chances dans ce domaine. La réalisation et la réparation de plates-formes off-shore par l'U.I.E. constituent l'amorce d'une telle vocation ; il pourrait s'y ajouter la création d'une véritable base logistique à terre comprenant l'entretien du matériel mobilisé (navires pétroliers et de soutien), l'hébergement du personnel et tous les services nécessaires.

3. Les extensions possibles

La véritable mutation que le port de Cherbourg effectue actuellement tant sur le plan commercial que sur le plan industriel va induire inéluctablement une politique d'aménagement de terre-pleins portuaires supplémentaires, pour répondre aux demandes des industriels, et amener éventuellement à terme une nouvelle définition de sa gestion. Présentement, le port de Cherbourg est classé dans les principaux ports de commerce non autonomes ; son statut est celui des ports concédés.

Le port n'a pratiquement plus de terrain susceptible, soit de répondre à l'extension des entreprises déjà implantées, soit d'accueillir de nouvelles entreprises à vocation portuaire. Si l'on refuse l'arrêt d'un développement longtemps attendu et encore fragile, Cherbourg n'étant pas un port d'estuaire, il n'est possible de satisfaire aux besoins qu'en gagnant sur la mer. De gros travaux ont permis de récupérer quelques 12 ha, mais *une nouvelle dimension peut être envisagée pour Cherbourg*, sans pour autant vouloir rivaliser avec les grands complexes portuaires, où les zones d'accueil des industries lourdes se comptent par plusieurs centaines d'hectares aménagés. *Il est possible d'implanter à Cherbourg des industries travaillant avec des matières premières importées par la mer, transformées sur place et réexportées ensuite par la mer.* Les industries concernées sont constituées d'entreprises de taille moyenne, employant 400 à 500 salariés, 1000 au maximum, en raison

des disponibilités en main-d'œuvre du Nord-Cotentin.

Enfin, une politique offensive et de plus grande dimension (en raison même du faible espace industriel subsistant dans la communauté urbaine et compte tenu d'une spécialisation industrielle à affirmer), tenterait à moyen et long terme d'aménager la partie de la grande rade comprise entre : la jetée des Flamands, l'Île Pelée, la jetée de Colignon et la mare de Tourlaville (partie grande rade). En s'appuyant, tout d'abord sur les 15 ha de la Mare de Tourlaville, puis le long de la partie Ouest de la jetée de Colignon, par gains successifs sur la mer, quelques 250 ha pourraient être comblés progressivement et aménagés au fur et à mesure des besoins. *Il est certain qu'un véritable programme de gains sur la mer doit être défini globalement pour le port de Cherbourg* en tenant compte, d'une part, des coûts financiers importants de ces travaux, d'autre part, des besoins cumulatifs en quais en eau profonde, darses, cales et services maritimes, dans l'optique d'une dimension plus grande, mais moyenne du port de Cherbourg. Enfin, cette politique d'espaces industriels portuaires est à rattacher aux besoins en zones industrielles de l'agglomération cherbourgeoise. Le S.D.A.U. de Cherbourg, partant volontairement de normes faibles de densité à l'hectare, prévoit 155 ha de terrains industriels qui seront nécessaires d'ici 1985, auxquels il faut ajouter 20 ha correspondant aux emplois à créer dans le reste du S.D.A.U, soit 175 ha.

4. Aménagement portuaire et aménagement urbain

L'agglomération s'étale le long de la façade maritime dans un site fermé que le port traditionnel sépare en deux. Le centre ville se situe du seul côté Ouest et se bloque contre un point qui rassemble l'essentiel des trafics d'échanges. Or, le développement industriel qui s'accomplit en grande partie sur des terrains conquis sur la mer à l'Est n'est accompagné d'aucune stratégie d'implantation d'activités en milieu urbain liées à la mer, favorisant une liaison entre le port, les activi-

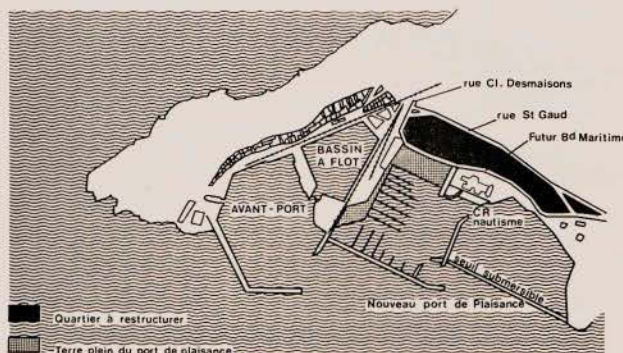
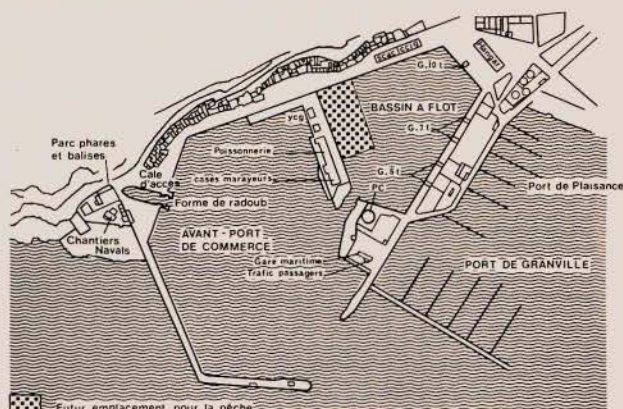
tés tertiaires et la ville : ceci nécessiterait une restructuration du tissu urbain lâche au contact du port. Tandis que l'importance des emplois liés directement ou indirectement au port s'accroît, la ville s'aménage comme un pôle secondaire, éclatant en petits quartiers périphériques, hors de ses limites. Les migrations alternantes s'accroissent alors qu'aucun axe de distribution ne peut, du fait de la configuration du site, y répondre. La possibilité d'un accès direct à l'Est de l'agglomération, est un élément fondamental de liaison entre le secteur industrialo-portuaire et les grands axes de circulation : il permettra de désenclaver économiquement la ville.



Le port de Granville

A proximité de la Baie du Mont Saint-Michel et des îles Anglo-Normandes, Granville fut autrefois un important port de grande pêche. Sa richesse venait d'Islande, de Terre-Neuve, de Saint-Pierre et Miquelon, d'où les marins rapportaient de grosses quantités de morue sèche. A la pêche lointaine, s'ajoutait la pêche côtière, des huîtres en eau profonde. En 1855, naissait la Compagnie Générale Maritime dont le but immédiat était le long cours et la grande pêche, et le but futur la liaison transatlantique entre la France et l'Amérique du Nord. Six ans plus tard, en s'installant au Havre, cette société devenait la Compagnie Générale Transatlantique. Les conflits internationaux, l'évolution des techniques, conduisirent le port de Granville vers un déclin progressif. Le petit cabotage national et international, les liaisons voyageurs avec les îles Chausey et les îles Anglo-Normandes, la pêche côtière des coquillages et du poisson frais, enfin le tourisme et la navigation de plaisance ont pris la relève des anciennes activités maritimes.

LE PORT DE GRANVILLE



Le port de Granville ne possède pas de rade, ni de chenal. Il est constitué d'un avant port de 13 ha (port d'échouage), d'une écluse et d'un bassin à flot de 4,80 ha. Le port de commerce présente deux caractéristiques essentielles : le port, au milieu de la ville, a peu de terre-plein industriel et commercial, sans possibilité d'extension ; les conditions d'accès sont difficiles (14,78 m de marnage), Granville ne pouvant recevoir que des bateaux de 4 à 5000 tonnes, d'une longueur maximum de 115 m (4 m de tirant d'eau toute l'année, 7,60 m pendant 150 jours). Le bassin à flot où se concentrent les activités commerciales, est entouré de cinq quais accostables totalisant 830 m. L'équipement portuaire se compose de cinq grues électriques de 6 à 10 tonnes, de deux hangars (7100 tonnes de capacité totale) et d'un silo céréalier de 2500 tonnes. Le long du bassin, des aires de stockages existent pour le charbon, le granit, les fines.

1. L'évolution du trafic

Le trafic commercial longtemps stabilisé autour de 200.000 tonnes de marchandises, accuse une baisse sensible depuis quelques années. Le tonnage pour l'année 1975 atteignait 124.423 tonnes. Les principales marchandises importées (120.346 tonnes), concernent les produits minéraux (47%), les produits pour l'agriculture (22%), les pétroles et bitume (16%), le granit (13%) et les bois du nord (2%). Les marchandises exportées (4.077 tonnes) concernent les produits de l'agriculture. Près de 40% du trafic sont à l'actif d'une entreprise de l'industrie chimique (Générale des Engrais S.A.) et se rapportent à l'importation de phosphates (Maroc), du soufre (Pologne).

La réorganisation de l'industrie chimique, comme le triplement du prix des phosphates et des super-phosphates ont induit sur le trafic portuaire une perte de 70.000 tonnes de marchandises par rapport à l'année 1971. L'importation du soufre (4.600 tonnes), a remplacé celles de la pyrite, des sels de potasse et de la magnésie (auparavant, étaient importées quelques 30.000 tonnes de pyrite d'où le soufre était extrait ; le résidu, les cendres de pyrite, était ensuite réexporté). De même, le

trafic concernant les phosphates et les engrais a enregistré une diminution de l'ordre de 20.000 tonnes ; cette diminution provient essentiellement de la récession actuelle de l'industrie des engrais, provoquée par la hausse des matières premières et la diminution des revenus agricoles. Le port de commerce doit compenser la perte des mouvements de produits minéraux et de nouveaux trafics sont à rechercher.

2. Les perspectives

Les produits agricoles : Il se dessine pour le port de Granville une spécialisation dans les produits nécessaires à l'agriculture : importation de produits pour l'alimentation du bétail et exportation de céréales, en liaison avec les constructions récentes des hangars et du silo de stockage.

Si les caractéristiques nautiques de l'équipement du port définissent un potentiel commercial maximum de l'ordre de 300 à 400.000 tonnes de marchandises, le développement d'une spécialisation dans le domaine agricole devrait conduire Granville à compenser progressivement la suppression des trafics de pyrites et la diminution des importations de phosphates.

La pêche : Outre la fonction commerciale, il serait intéressant de prévoir l'*animation des terre-pleins portuaires en liaison avec l'amélioration des infrastructures liées à la pêche*. A cet effet, l'aménagement d'une zone artisanale portuaire présente l'intérêt de regrouper, dans un seul endroit attractif, l'ensemble des activités de pêche (construction, réparation, entretien et ravitaillement...). La construction de viviers et l'extension de la criée (cases à marée et chambre froide), compléterait les infrastructures de soutien de la pêche et de l'aquaculture marine.

La fonction industrielle : Autrefois, l'essor de Granville, qui venait de la mer, ne nécessitait pas de grandes relations économiques. Il ne s'est pas créé un arrière pays conséquent et assez puissant pour prendre la relève de la grande pêche et de la course ; Granville a souffert de la faiblesse de son arrière pays, longtemps isolé et tourné vers l'intérieur. Le renforcement économique de la Manche

sud avec les points d'appui de Granville, Avranches, Villedieu et Pontorson, l'amélioration des communications routières avec Caen et la Bretagne, d'une part, avec le nord du département et Cherbourg d'autre part, s'avèrent une première étape pour la constitution d'un arrière pays. Pour Granville même, l'implantation d'une usine du secteur électro-ménager, créant un millier d'emplois nouveaux, doit être considérée comme une opération d'intérêt régional.

L'absence de terrains portuaires n'exclut pas l'affirmation d'une fonction industrielle en liaison avec la façade maritime. A deux kilomètres du port, Granville dispose d'une zone industrielle bien équipée (extension prévue de 12 ha), desservie par la voie ferrée Paris-Granville et située à proximité d'une zone d'habitation nouvelle. Une politique sélective de promotion industrielle viserait à mettre en œuvre cet objectif : les entreprises de taille moyenne de la branche agricole et alimentaire, se rapportant à la valorisation des produits de la pêche et de l'aquaculture, sont intéressantes à rechercher ou à créer, sans oublier que la chimie et ses dérivés auront besoin, à moyen terme, de l'utilisation industrielle des algues marines. Sont également à rechercher, les entreprises diverses liées à l'activité touristique (modules démontables d'hébergements saisonniers, les kits de construction de bateaux et la fabrication d'articles de sports nautiques de pêche et de loisirs).

Le trafic passagers : Les relations économiques avec les îles Chausey et les îles Anglo-Normandes se renforceront, compte tenu des bons résultats du trafic passagers (près de 73.000 en 1975). Dans ce domaine, la mise en service d'un nouveau bateau, d'une capacité accrue et l'amélioration des conditions d'embarquement et de débarquement, permettraient de maintenir puis de développer une activité en rapide progression. La réalisation d'un nouvel appontement pour les vedettes, comme la construction d'une gare maritime seraient souhaitables. Enfin, derniers atouts de Granville : le Centre Régional de Nautisme et le nouveau port de plaisance de Hérel. Ces vocations exigent pour s'exprimer pleinement, que la ville elle-même s'y adapte et définisse une politique

commerciale, en fonction de l'aménagement du quartier situé entre la rue Saint-Gaud et le futur Boulevard Maritime. Les terre-pleins en cours d'équipement autour du port de Hérel constituent la première expression de cette vocation.

3. Aménagement portuaire et aménagement urbain

La villeenserme le port : le centre et le port traversés par un seul axe ne peuvent plus se développer sur eux-mêmes. (1) Les activités économiques se déplacent vers l'intérieur des terres en suivant l'extension urbaine ; le centre s'encombre et se dévitalise à la fois. L'extension portuaire sur la mer accroît cet encombrement, et le développement industriel, encore possible, a permis, qu'à

nouveau, la ville s'appuie sur son port ; il en redevient le pôle principal. Ce sont les choix quant à l'aménagement des terre-pleins et à la spécialisation des services centraux, réimplantés dans le site, qui donneront au centre de Granville son caractère futur.

(1) L'Etablissement Public Régional a fait réaliser une étude sur le développement du port de Granville "Rapport de première phase" B.C.E.O.M. janvier 1978. Les premières conclusions de cette étude présentent deux scénarios fondamentalement différents pour l'organisation future du port, en fonction des données techniques et de la configuration existante du site :

- faire au mieux à l'intérieur de l'enceinte existante : développement minimum
- prévoir l'extension sur la mer, et créer une zone abritée par des ouvrages de protection contre la houle.



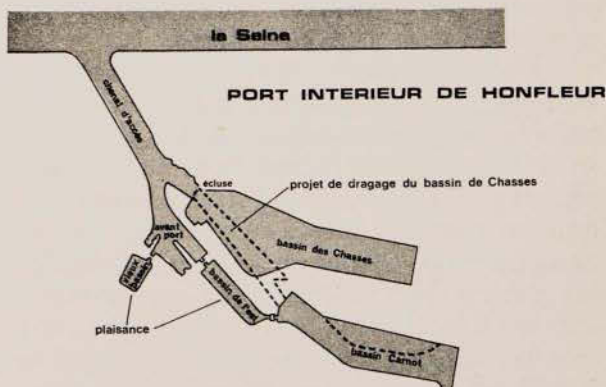
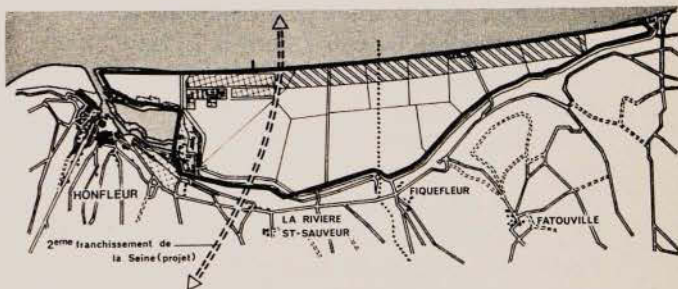
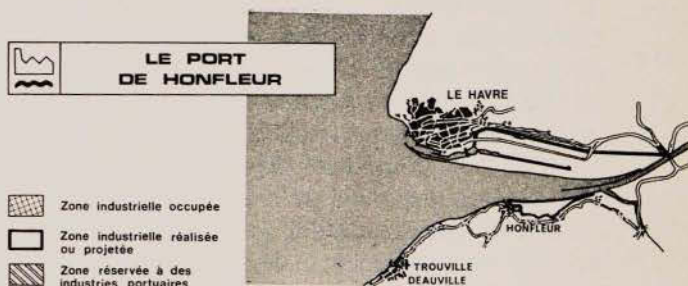
Le port de Honfleur

Le port de Honfleur est le dernier volet du triptyque de la Basse-Seine, loin, il est vrai, derrière les deux autres ports. Le trafic du Havre s'est élevé en 1975 à 77,3 millions de tonnes et celui de Rouen à 20,9 millions de tonnes. Même si l'on ajoute au trafic propre de Honfleur - 520.000 tonnes - celui de l'apportement en Seine, le total n'atteint pas un million de tonnes. Sa situation de porte de la rive gauche ne peut donc faire illusion. Le port de Honfleur communique avec l'estuaire de la Seine par un chenal de 500 m de longueur ; ce chenal d'accès débouche sur un avant port accessible aux navires d'une centaine de mètres. Port à marée, la partie interne possède trois bassins à flot : le bassin de l'ouest - le vieux bassin - réservé à la pêche et la plaisance, le bassin de l'est et le bassin Carnot affectés aux activités commerciales et industrielles. Un quatrième bassin, celui des Chasses, sert à lutter contre l'invasement du chenal et des bassins de commerce. L'apportement en Seine est accessible aux navires de 25.000 tonnes de port en lourd. Le port de Honfleur souffre de son insuffisance technique : les caractéristiques du pertuis (largeur, 16,50 m cote du radier + 1,42 CMH) qui relie le bassin de l'Est à l'avant-port et de celui (largeur 13 m, radier + 0,94 CMH) qui relie le bassin de l'Est au bassin Carnot rendent difficiles les manœuvres de passage et limitent la taille des navires et des convois à 2500 tonnes. De plus, jusqu'à une époque récente, Honfleur souffrait de la faiblesse des relations avec l'arrière pays peu industrialisé. L'agglomération qui ne dépassait pas 10.500 habitants permanents en 1968 n'était reliée avec l'extérieur que par des routes et des voies ferrées de médiocre qualité.

1. Le trafic

Le trafic actuel et son évolution traduisent ces difficultés. D'un montant total de 520.000 tonnes, le trafic de Honfleur concerne principalement la redistribution des hydrocarbures (60%) et des céréales (25%), l'importation des produits nécessaires aux industries locales, notamment l'argile (10 %), les bois et la pâte à papier (4 %), la fonte (1 %). Entre 1974 et 1975, le trafic de Honfleur a diminué globalement de 30 %, contre un peu plus de 10 % pour chacun des ports de la Basse-Seine. Si la chute des hydro-

carbures représente 80 % de la diminution totale de trafic, chacun des autres postes a enregistré la même tendance : le bois et la pâte à papier (-31000 tonnes), l'argile (-12400 tonnes), les céréales (-5500 tonnes) et la fonte (-1230 tonnes). La mauvaise conjoncture internationale a particulièrement touché le port de Honfleur, de moins en moins adapté aux nouvelles conditions du trafic maritime et fluvial.



2. Les aménagements nécessaires

Cette situation est en voie de complète transformation grâce à une série de grands travaux portuaires et terrestres.

La politique portuaire suit deux directions complémentaires : la rénovation de la partie intérieure et l'aménagement des quais en Seine.

— La rénovation signifie un nouvel agencement des bassins du port intérieur. Cet agencement comprend le remplacement des anciennes vanes fermant le bassin des Chasses par une porte permettant l'accès des navires de 5 à 6000 tonnes et des trains de barges de 5 à 10000 tonnes, et la création d'un complexe : bassin des chasses-bassin Carnot grâce à un nouveau chenal.

Ce nouvel agencement des bassins de commerce éviterait l'itinéraire actuel de l'avant-port, du bassin de l'Est au bassin Carnot. L'estimation de cette opération était en avril 1975 de 30.900.000 F pour la 1^{re} tranche de travaux : création d'un accès direct au bassin Carnot en passant par le bassin des Chasses ; 5.000.000 F pour la 2^e tranche de travaux : creusement d'une zone d'évitage dans le bassin des Chasses. La construction de 600 m de quai dans le bassin des Chasses, évaluée à 16,5 millions de francs, constituerait, à plus long terme, la troisième tranche de travaux.

Le port de Honfleur pourrait ainsi s'adapter à l'évolution de la taille des petits navires, et retrouver ses trafics essentiels, du bois, des hydrocarbures et des céréales ; enfin, il aurait la possibilité de conquérir de nouveaux marchés en direction des ports soviétiques et méditerranéens.

— Un appontement en Seine a été réalisé en 1963 pour le traitement des hydrocarbures. Le trafic de cet appontement a été de 459.000 tonnes en 1975 et n'a accusé qu'une baisse de 18 % par rapport à 1974. En outre, le Port Autonome de Rouen construit au niveau de Honfleur un quai en Seine, conçu comme un avant-port, la façade sur la mer du port de Rouen. Ce nouveau quai aura une longueur de 122 m et sera dragué à la cote moins 9 mètres pour recevoir des navires de 20 à 25.000 tonnes de port en lourd. Les projets

d'amélioration de la navigation permettront la réception des navires de 35.000 à 40.000 tonnes.

La politique d'aménagement terrestre apporte des améliorations très appréciables. La section Rouen-Caen de l'autoroute A 13, passe maintenant entre Pont-Audemer et la zone industrielle de Honfleur.

Honfleur se trouve à proximité de l'aéroport de Deauville-Saint-Gatien, futur aéroport international de l'Estuaire de la Seine.

Enfin, l'ouvrage fixe de franchissement de l'Estuaire de la Seine, envisagé pour 1980-1982 en aval du Pont de Tancarville, permettra des liaisons faciles, d'une part, avec la zone industrielle du Havre et d'autre part, avec l'Autoroute A 15 qui reliera Paris au Havre par la rive droite de la Seine. La mise en valeur de ces atouts implique l'accroissement de Honfleur, tout en préservant son patrimoine architectural et touristique, afin de jouer pleinement un rôle d'équilibre qualitatif dans l'aménagement de l'Estuaire. Le S.D.A.U. prévoit 30 à 40.000 habitants à la fin du siècle : la zone industrielle portuaire en est la justification.

3. L'affirmation de la fonction industrielle

La zone industrielle de Honfleur représente une superficie disponible d'un seul tenant d'environ 1.067 ha (Calvados et Eure), ce qui est considérable. Sur le plan juridique, tous ces terrains, qui ont été gagnés sur la mer à l'occasion de travaux continus dans l'estuaire de la Seine, appartiennent au domaine public de l'Etat. Le front de Seine, du chenal du port à la Risle, a une longueur de 10 km. Perpendiculairement au fleuve, la zone industrielle présente une largeur maximum de 2.100 mètres et minimum de 350 mètres. Les industries présentant un caractère portuaire marqué seront implantées dans une bande de 300 mètres en bordure de Seine ; les autres se reporteront en arrière.

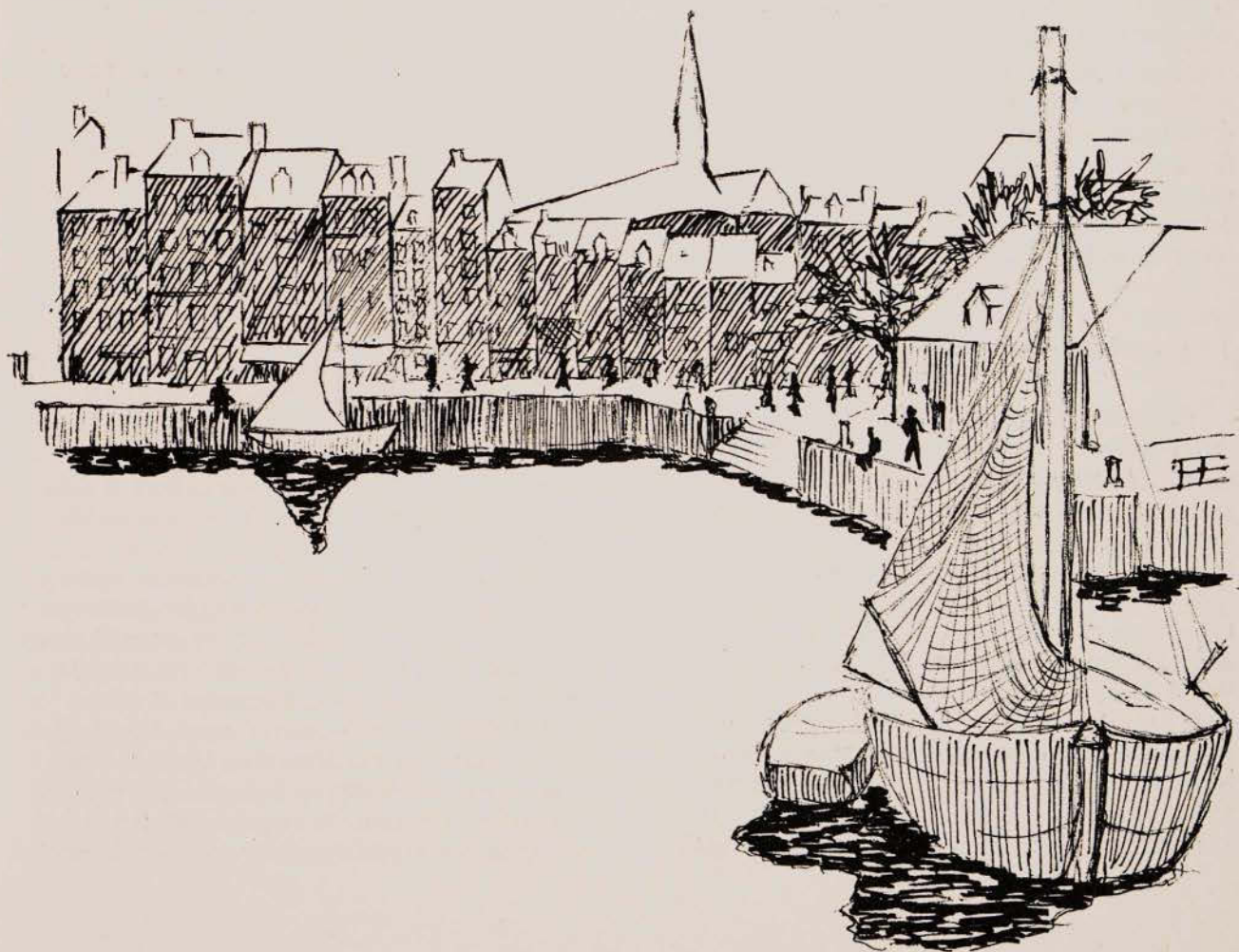
L'organisme de promotion de cette zone industrielle, facteur très favorable au développement, est le syndicat mixte pour l'aménagement de la zone industrielle Eure-Calvados (Z.I.P.E.C.) ;

il associe : le Port Autonome de Rouen et le District de Honfleur ; les Chambres de Commerce de Lisieux-Honfleur, d'Evreux et de Rouen ; le SIVOM Risle-Seine ; les départements du Calvados et de l'Eure. La vocation de cette zone industrielle, aménagée au fur et à mesure des besoins, est à rechercher dans la complémentarité avec celles du Havre et de Rouen. La zone industrielle du Havre est accessible aux navires de 250.000 tonnes ; les terrains, à proximité du canal central maritime, auront donc une très grande valeur et les petites et moyennes industries, n'y trouveront peut-être pas leur place. Elles disposeront à proximité, sur la zone de Honfleur, de terrains convenant tout à fait à leurs besoins. Il sera aussi nécessaire de rechercher certains effets induits de la zone du Havre (industrie lourde, biens d'équipement, entreprises mécaniques, construction navale).

En outre, la zone industrielle de Rouen (Petit Couronne, Grand Couronne, Moulineaux) se trouve sur la Seine, à 100 km en amont de celle de Honfleur. Des trafics exigeant une rotation rapide des navires (liaisons avec l'Europe du nord-ouest) pourront donc s'implanter à Honfleur.

4. Aménagement portuaire et aménagement urbain

Cette importante question sera abordée en détail dans le cadre du schéma d'aptitude et d'utilisation de la mer (SAUM) de l'Estuaire de la Seine, en cours d'élaboration.



L'exploitation des sables et graviers marins

La demande nationale en agrégats utilisés pour la construction et les grands travaux d'infrastructures s'élève à 225 millions de tonnes par an (les sables et graviers représentent environ 75 % de ces agrégats) ; cette demande croît à un taux de 8 à 9 % par an.

La production correspondante provient essentiellement de l'exploitation des gisements terrestres ; devant les risques d'épuisement de ces réserves et les contraintes de plus en plus grandes concernant la protection des sites et des nappes d'eau souterraines, il sera nécessaire, dans les années à venir, de faire appel aux gisements d'agrégats marins du plateau continental. Pour la Région Parisienne et la région de Haute-Normandie, les estimations effectuées en 1972 montraient que les réserves régionales reconnues couvrent environ 15 ans de consommation. La demande qui sera de 80 à 85 millions de tonnes en 1985 devra être couverte pour moitié par les gisements extérieurs à la Région Parisienne et sans doute essentiellement par les gisements marins.

Le principal gisement reconnu sur le littoral bas-normand est celui de la Baie de Seine, constitué par des alluvions fluviales de l'ancienne vallée de la Seine. Les campagnes de prospection géophysique ont mis en évidence, jusqu'à 30 mètres de profondeur, des réserves de sables et graviers siliceux supérieures à 4 milliards de m³.

1. Les données économiques

Face aux pressions actuelles de demandes de concessions et compte tenu des études effectuées au niveau national, l'hypothèse suivante a été avancée : l'exploitation de ce gisement se ferait à partir d'entreprises localisées dans l'estuaire de la Seine (Le Havre, Honfleur et Rouen). Ces entreprises de grande taille traiteront des tonnages importants de l'ordre du million de tonnes/an, afin de répondre à la demande locale de la Basse Vallée de la Seine et ultérieurement à la demande de la Région Parisienne. Un autre gisement de moindre importance a été repéré dans le Golfe Normand-Breton, entre les Iles Chausey et les Minquiers. Mais le Comité de Coordination, le 22 novembre 1976, a donné un avis défavorable à

toute exploitation de sables et de graviers sur la côte ouest Cotentin.

Le marché des sables et graviers pour la région de Basse-Normandie est actuellement couvert en quasi totalité par des exploitations terrestres. Ces gisements, qui posent des problèmes en matière d'environnement - par exemple l'exploitation de sable en zone littorale - semblent assez limités. D'autre part, on peut prévoir un accroissement de la demande dans les années à venir, étant donné le développement de différents secteurs : les travaux publics (infrastructures portuaires, infrastructures routières, ouvrages d'art) ; le bâtiment (public ou privé) ; la construction de centrales nucléaires. *Un marché local pour les sables et graviers marins peut donc se dégager à moyen terme ; les ports intéressés seront Caen et Cherbourg.* Pour Caen, l'exploitation se fera en Baie de Seine. Pour Cherbourg, l'exploitation pourra se faire, soit à partir des gisements de la Baie de Seine soit, à plus long terme et lorsque les technologies de dragages le permettront, à partir des gisements qui se trouvent au large de Cherbourg, à des profondeurs de 50 à 80 m.

2. Les conséquences de l'exploitation

Les perspectives d'exploitation des gisements de sables et graviers marins ont nécessité l'élaboration d'un programme national d'études afin de préciser les conséquences du dragage sur le milieu et notamment sur la pêche. Pour ce faire, il a été décidé de réaliser *en Baie de Seine, deux souilles expérimentales.*

Les études menées sur les populations d'animaux vivant au niveau des sédiments (benthos), ont montré que les vitesses de repeuplement après les dragages, étaient assez grandes. Néanmoins, dans une première phase, il se passe ce qu'on observe dans tous les espaces vierges : la réoccupation est anarchique et dépend du stock de larves disponibles dans le milieu, au cours des mois qui suivent les opérations de dragages. Plusieurs années seront nécessaires pour qu'après diverses

fluctuations, une sélection se produise et permette l'établissement d'un peuplement stable. Une autre conséquence immédiate du dragage est la mise en suspension de matériaux fins tout autour de la zone exploitée. La nature et la quantité de ces matériaux, leur dispersion, leur sédimentation éventuelle dans les régions voisines restent à connaître.

Les expériences faites en Baie de Seine avec des traceurs radioactifs, montrent que la moitié des particules se sédimente à moins de 2 km du point d'extraction. La loi de répartition étant exponentielle, environ dix pour cent sont encore en suspension à des distances de l'ordre de cinq à sept kilomètres. Ceci montre l'importance que revêt la détermination du pourcentage de fines particules de la formation draguée ainsi que la cadence et le volume des tonnages extraits. Certaines régions pourront être exploitées mais à des cadences telles que le niveau de trouble ne dépasse pas un certain seuil.

3. La gestion des gisements

Une attention particulière a aussi été portée au problème des excavations créées par les opérations de dragage, excavations qui constituent une gêne pour le chalutage. Leur comblement par le transport de sédiments liés au courant de marée n'a pas encore été constaté de façon significative. Il y aura donc intérêt à exploiter des gisements de grosse épaisseur pour limiter la surface remaniée par les dragages.

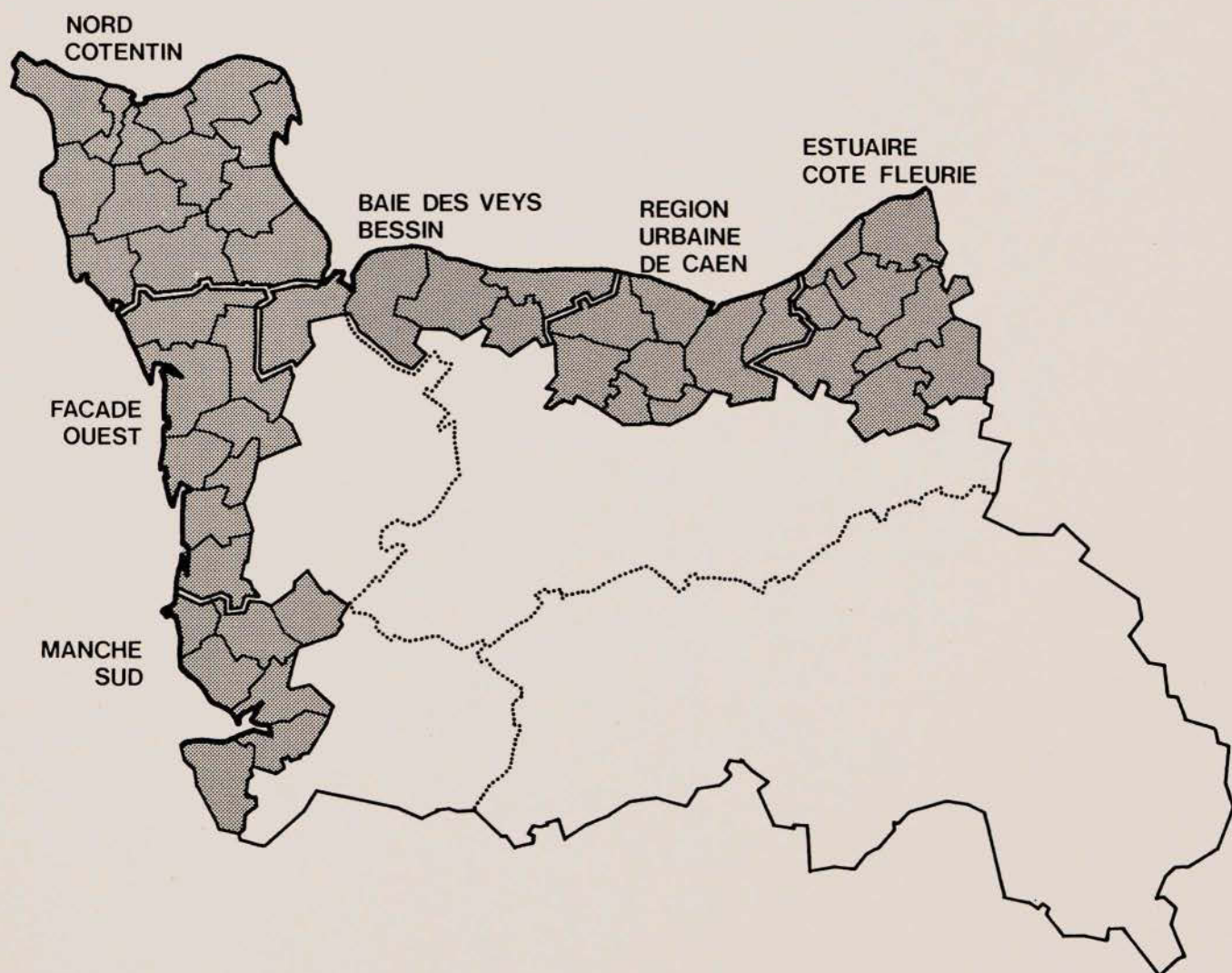
Les conséquences sur les espèces de poissons, d'intérêt commercial, ont aussi été étudiées : des espèces abondantes comme les limandes ou les carrelets, tirent l'essentiel de leur nourriture de la faune d'invertébrés vivant au niveau des sédiments (benthos). La liaison alimentaire entre les espèces les plus abondantes et la faune benthique est donc très importante. La quantité de nourriture disponible étant l'un des facteurs limitant la densité d'une population animale, on peut donc dire que la destruction du "benthos" par aspiration, a une influence négative sur les ressources halieutiques. Il y a là encore une raison supplé-

mentaire pour préserver le benthos et par voie de conséquence, limiter l'aire d'extension des zones draguées.

Indépendamment de tous facteurs particuliers qui, à l'échelon local, sont susceptibles de conduire à des restrictions du dragage, *une notion essentielle est à retenir : la cause de dégradation du milieu naturel sera toujours la surexploitation d'une région, qu'elle se manifeste par un taux de ramassage au km², une cadence ou une aire d'extraction excessifs.* Au-dessous d'un certain seuil, sauf cas exceptionnel, on peut escompter raisonnablement que des phénomènes de compensation interviendront et que l'équilibre sera respecté (dispersion des fines particules autour de la drague compensant la mise en suspension, vitesse de recolonisation des organismes supérieurs au rythme de dépeuplement provoqué par le dragage, etc...)

En conséquence, le résultat des recherches ne consistera pas à se prononcer d'une façon définitive une fois pour toutes dans un sens positif ou négatif sur une région donnée, mais *dans la détermination périodique, en fonction des variations naturelles ou accidentelles du milieu, d'un niveau tolérable d'exploitation. Il s'agit là d'un véritable problème de gestion des gisements d'agrégats marins* et, en tant que tel, il impose un contrôle à intervalle régulier. Ceci suppose par ailleurs que l'on soit capable de prendre en compte les autres activités industrielles susceptibles d'avoir chacune des conséquences dommageables pour le milieu marin. C'est une des conditions nécessaires pour établir une réglementation efficace de l'exploitation des sables et graviers, adaptés à la protection de l'environnement.

**LES PERSPECTIVES
ÉCONOMIQUES
ET
DÉMOGRAPHIQUES**



Les perspectives économiques ou le redéploiement des secteurs d'activités

1. L'agriculture

L'agriculture occupe dans le périmètre d'études environ 57.000 personnes, soit le cinquième de la population active totale. Cette agriculture, mis à part les cultures légumières, est sensiblement identique à celle de l'ensemble de la Région. Les actifs sont nombreux, sur des exploitations en majorité petites et moyennes, produisant lait, viande et, complémentaiement, porcs, moutons et chevaux.

LES CULTURES LEGUMIERES

Les conditions climatiques et pédologiques particulières liées à la présence de la mer ont favorisé le développement d'une agriculture spécialisée sur certains secteurs du littoral, voire sur la côte proprement dite. La zone côtière offre un climat doux et humide aux gelées rares, des terrains sableux ou sablonneux, des alluvions marines récentes qui conviennent bien aux cultures légumières de plein champ. Cette agriculture spécifique du littoral intéresse en Basse-Normandie quelques 3000 exploitants pour environ 7000 ha. Le département de la Manche regroupe, à lui seul, 2900 exploitants sur 6500 ha et sa production représente 5 % du chiffre d'affaires agricole total. Le tiers de la production nationale de carottes est fourni par le département de la Manche.

Sept zones principales sont concernées :

- Le secteur de la côte de Nacre - 500 ha et 100 exploitants - est la principale implantation des cultures légumières du Calvados. Associés à la culture de la carotte destinée à la conserverie, les primeurs, notamment la pomme de terre, sont des éléments valorisants de la production ; cependant, l'urbanisation côtière tend à restreindre leur étendue.

- Le secteur du Val de Saire - 2900 ha et 850 producteurs - le plus important et dynamique de la Manche se distingue par de bonnes structures agricoles, une diversification de la production et une meilleure organisation des professionnels.

- Les secteurs de Surtainville - 270 ha et 150 producteurs - Créances - 2000 ha et 950 produc-

teurs - et Lingreville - 800 ha et 750 producteurs - constituent la grande zone légumière de la façade ouest. Son avenir suppose la résolution rapide de plusieurs problèmes, notamment ceux relatifs à l'exiguïté des structures agricoles, à l'usure des sols due à la monoculture, enfin, à une concurrence pour l'acquisition des sols. A un effort de maîtrise des techniques nouvelles de culture devra s'ajouter la diversification des produits et l'organisation de la commercialisation.

- Le secteur du Mont Saint-Michel regroupe, pour la Manche, une centaine d'exploitants qui, sur leurs unités de polyculture et d'élevage, consacrent au total plus de 260 ha aux productions légumières, surtout aux carottes (85 % des surfaces). A la différence des autres secteurs, celui-ci se caractérise par de larges structures d'exploitation, une mécanisation poussée, enfin une haute productivité qui facilite le développement de la pratique des contrats entre les producteurs et les conserveries.

- Le secteur de Tournelville - 270 ha et 100 producteurs - dépend fortement des débouchés locaux, essentiellement l'agglomération cherbourgeoise. Il correspond à une forme originale de ceinture maraîchère.

Enfin, la profession s'est organisée à l'intérieur du Comité Economique Fruits et Légumes de Basse-Normandie et au sein de neuf groupements de producteurs. Dans un contexte économique où la compétitivité est de plus en plus exigeante, l'agriculture régionale doit envisager une forte concentration des structures, la spécialisation et la rationalisation des exploitations, enfin l'organisation des producteurs. Ces problèmes sont rendus plus aigus par la proximité du littoral où l'on constate deux phénomènes distincts.

Une concurrence plus vive sur la main-d'œuvre agricole

L'activité touristique se diffuse sur toutes les régions proches de la côte et introduit un mode de vie fort différent de celui du monde agricole. Les agriculteurs, en général, aspirent à ce mode de vie de type urbain et industriel, dont ils retiennent essentiellement les revenus plus élevés et la séparation nette entre le temps de travail et le temps

de loisirs. Ceci contribue à accélérer le nombre des mutations professionnelles ; en contre-partie, il se crée une concurrence accrue sur la main-d'œuvre agricole, plus rare et plus chère, et qui tendra à se spécialiser. Les tensions créées par ces disparités entraînent la modification des systèmes d'exploitation, soit vers une spécialisation et une mécanisation, soit vers la poursuite du mode traditionnel dans l'attente, le plus souvent, d'une opportunité de vente.

Une concurrence plus vive sur le foncier

S'engager dans la voie de la spécialisation et de la mécanisation, à plus forte raison, employer de la main-d'œuvre salariée qualifiée et bien rémunérée exige d'assez larges structures d'exploitation. La proximité de la côte provoque une concurrence sur les sols - nouvelles activités, résidences secondaires, haras... -. Des précautions particulières doivent être prises si l'on veut permettre à l'agriculture d'assurer ses propres adaptations : les plans d'occupation des sols peuvent constituer une première mesure ; remédier à la diffusion anarchique des résidences secondaires par la conception d'un habitat groupé pourrait en constituer une seconde. Toutefois, le vrai problème à régler est celui de l'imbroglio du foncier et de la spéculation qui l'accompagne souvent : les terres à louer deviennent de plus en plus rares tandis qu'on trouve de plus en plus de terres à acheter. Pour les propriétaires, l'investissement n'est plus rentable ; les exploitants, eux, sont contraints de supporter un endettement croissant. Des nouvelles formules sont à définir, qui puissent répartir équitablement droits et devoirs entre bailleurs et preneurs, et aborder l'organisation de l'évolution des structures, la promotion des formules d'association de producteurs et la rénovation du statut du fermage.

LA POPULATION ACTIVE

Les perspectives d'évolution négative des actifs agricoles sont, pour les six zones du littoral, cohérentes avec celles envisagées par les Schémas Départementaux d'Aménagement Rural de la Manche et du Calvados. Le regroupement des évolutions propres à chaque zone du littoral détermine une population active agricole estimée à

39.400, soit 12,1 % de la population active totale en 1985.

Le secteur primaire perdrait ainsi quelques 17.600 actifs de 1975 à 1985. Le littoral bas-normand voit donc sa population agricole diminuer à un rythme encore trop rapide : départ des jeunes vers d'autres activités, des plus âgés à la retraite. Une enquête de l'I.N.S.E.E. (1) a permis de cerner les causes et les modalités des départs de l'agriculture suivant l'âge et le statut professionnel.

Si les salariés agricoles quittent massivement l'agriculture à tout âge, il n'en va pas de même pour les exploitants : leur diminution provient d'une combinaison des départs en retraite et de la non reprise par les jeunes (de 20 à 30 ans). Le nombre d'agriculteurs âgés de 30 à 50 ans reste à peu près stable ; au-delà de 50 ans, les départs à la retraite provoquent une diminution importante des exploitants et des aides familiaux. En ce qui concerne les femmes, les départs sont nombreux avant 30 ans, beaucoup moins par la suite. L'évolution intercensitaire montre un vieillissement du monde rural ; le Pays d'Auge notamment est dans une situation médiocre car la baisse régulière des jeunes se fait au profit des 35-54 ans et des 55 ans et plus. Le degré de vieillissement est le plus accentué : "au total, c'est une réelle pénurie qui ne fera que s'aggraver dans un proche avenir" (2).

Le Bessin, le Nord-Cotentin, la façade Ouest, sont les plus touchés par les départs d'agriculteurs. Les plus jeunes migrants vont vers Paris, les plus âgés vers l'Est de la région (surtout les régions de Caen et de Saint-Lô).

Les raisons données au départ de l'agriculture sont : un avenir financier trop sombre pour les exploitants ; la difficulté de s'installer pour les aides familiaux ; l'intérêt professionnel ou l'attrait du salaire d'une nouvelle profession pour les salariés agricoles.

L'AMENAGEMENT RURAL

L'aménagement rural devra assurer le maintien des espaces agricoles sur le littoral et en maîtriser les transformations, objectifs nécessaires à l'amélioration des conditions de vie en agriculture.

Les productions légumières peuvent, dans certains cas, maintenir efficacement les activités

(1) "Les mutations des agricultures dans le Bocage ouest de la Basse-Normandie depuis 1968" Etude et synthèse Normande n° 3 - 1975 I.N.S.E.E. Direction Régionale de Rouen.

(2) L'activité agricole dans le Calvados - Direction Départementale de l'Agriculture du Calvados - Service du Génie Rural des Eaux et des Forêts - octobre 1973.

agricoles sur le littoral. Cependant, les multiples pressions touristiques et urbaines remettent en cause la pérennité des espaces agricoles de bord de mer. Pour conserver au littoral bas-normand sa place dans un domaine particulier où la concurrence d'autres régions productrices devient importante, devront être résolus plusieurs problèmes : l'épuisement des sols lié au mode de culture, la structure des exploitations de la Manche ouest et la formation des agriculteurs.

Un effort soutenu devra faciliter l'installation de jeunes agriculteurs sur des exploitations de taille économiquement rentable. De même, la spécialisation dans l'élevage bovin devrait confirmer, par la poursuite du P.R.A.C., l'accentuation de la production laitière de qualité dans l'ouest et de la production de viande dans l'est. Pour éviter que les mutations ne se transforment en migrations, ne faut-il pas mettre l'accent sur les nécessaires créations d'emplois dans les centres ruraux ainsi que dans les secteurs industriels, des services et de l'artisanat dans les villes du littoral ? Maintenir une population agricole suppose aussi que l'on fixe une population rurale.

2. L'industrie

Dans le périmètre d'études, l'industrie occupe environ 62.000 personnes, soit 22 % de la population active totale. Les principales branches industrielles se répartissent en quatre groupes selon l'importance décroissante des effectifs :

10.000 emplois et plus	les industries agricoles et alimentaires, l'automobile
5.000 à 7.000	la construction navale, civile et militaire, la sidérurgie et les minerais l'industrie électrique
2.000 à 4.000	l'industrie mécanique l'industrie chimique les matériaux de construction l'industrie textile et l'habillement les combustibles, l'eau et l'électricité

1.000 à 2.000	le bois la première transformation des métaux la polygraphie les papiers et cartons les industries du cuir
---------------	--

Durant la période 1975-1985, 30.300 emplois nouveaux sont nécessaires à l'industrialisation du littoral. Cet impératif réclame :

- une recherche systématique des débouchés portuaires, accompagnés d'une coopération inter-régionale associant d'une part les ports de Cherbourg, Caen, Honfleur, Fécamp, Dieppe et Le Tréport au développement du Havre et de Rouen, d'autre part Granville au développement des ports bretons et des îles Anglo-Normandes ;
- la diversification de l'industrie, alternative capable d'atténuer des diminutions sensibles d'emplois dans les grandes entreprises et de renouveler leur potentiel ;
- le soutien des petites villes intérieures bien situées sur un axe de communication.

LES P.M.I.

La promotion industrielle sera orientée de préférence vers les entreprises de taille moyenne fabriquant des produits à haute valeur ajoutée. L'industrialisation du littoral et de la Région ne peut reposer entièrement sur la venue éventuelle d'une grande unité de production résolvant rapidement tous les problèmes d'une agglomération. Il faut choisir une autre voie, apparemment moins ambitieuse, mais certainement plus à la dimension de la Basse-Normandie et tenant compte de ses possibilités et atouts réels. Mieux vaut soutenir ou constituer des entreprises petites et moyennes appartenant à des secteurs d'activité déjà en place dans la région, même sous une forme embryonnaire. Ces entreprises trouvent ensuite les meilleures conditions de développement et peuvent, par des marchés conjoints, assurer des commandes aux entreprises déjà installées. Ces unités de production doivent appartenir à des secteurs bénéficiant d'un marché national, voire international ou à des branches au stade de la Recherche et du Développement. En

bref, la Basse-Normandie a besoin d'entreprises moyennes offrant des emplois qualifiés et autant que possible insérées dans un environnement industriel.

Un exemple est à suivre car il correspond exactement aux possibilités régionales et concerne un secteur susceptible de se développer progressivement : – l'installation de deux entreprises de fabrication de plates-formes pétrolières, l'Union Industrielle et d'Entreprise implantée à Cherbourg depuis 1972 et France Entreprise dans la zone portuaire de Caen.

Cet exemple réussi devrait encourager la promotion industrielle régionale à explorer les entreprises de secteurs liés au littoral :

- le matériel d'armement maritime
- l'exploitation industrielle de la mer
- le bois
- la chimie lourde et semi-lourde
- l'industrie mécanique et la transformation des métaux
- les industries diverses liées à l'activité touristique et des loisirs
- les industries de recherche et de développement dont l'instrumentation élaborée, le matériel de lutte contre la pollution et l'exploitation industrielle de l'atome
- l'électricité, l'électronique et ses composants
- les industries de récupération et de traitement des déchets.

A côté de cette promotion, la relance de deux secteurs intéressants semble possible : la construction, la réparation et l'entretien navals ; l'industrie agricole et alimentaire.

La construction navale sur le littoral (20 entreprises, 1.650 salariés), peut bénéficier d'un marché régional fondé sur le renouvellement de la flotte de la pêche côtière. Le succès de cette opération permettrait ensuite à ces entreprises (au moins les 4 premières) d'ouvrir leurs marchés vers les pays maritimes en voie de développement. Des matériaux nouveaux (polyesters armés, verre-résine) assurent la construction d'unités de pêche modernes et rentables, convenant aux normes définies par la Société Interprofessionnelle Artisanale Manche-Mer du Nord.

Un supplément d'emplois relativement important pourrait provenir des industries agricoles et alimentaires, par la valorisation des produits de l'agriculture et celle des productions légumières. L'agriculture ne valorise pas entièrement ses productions. Le développement des industries agricoles et alimentaires devrait s'appuyer sur une gamme de produits plus élaborés et diversifiés. (1) Ainsi la transformation de la viande est le plus souvent réduite au stade de l'abattage : 80 % de la production de viande sont abattus dans la Région. Une industrie de la viande est à créer, notamment dans le centre et l'est du Calvados.

Il est regrettable qu'une région maritime comme la Basse-Normandie, possède si peu d'usines de valorisation des produits de la pêche et de la conchyliculture (2). Les produits bruts sont traités ailleurs (Haute-Normandie, Sud-Est, Portugal, Espagne) et reviennent dans la Région pour être vendus et consommés, la Région perdant l'occasion de tirer elle-même un surcroît de valeur ajoutée (surgélation, semi-conserves, apertisation, fabrication de plats préparés, commercialisation, expédition, entrepôts frigorifiques).

Les petits centres côtiers tels que Port-en-Bessin, Isigny, Carentan, Saint-Vaast-la-Hougue, Blainville-sur-Mer, devraient bénéficier de la création ou de l'implantation de petites et moyennes entreprises de transformation.

LES AIDES FINANCIÈRES

S'inscrivant dans le contexte de la politique gouvernementale en faveur des villes moyennes, des petites villes et des Petites et Moyennes Industries, le nouveau régime des aides financières au développement régional est bien adapté à la Basse-Normandie et son littoral, caractérisés par un habitat dispersé. Tenant compte des données économiques actuelles, le nouveau système est un encouragement à la création d'emplois : la prime de développement régional (P.D.R.) est désormais calculée en fonction du nombre d'emplois créés par l'entreprise, contrairement au régime précédent où la prime était calculée en fonction de l'investissement réalisé. Le système d'aides à l'industrialisation devient plus intéressant pour les entreprises locales ; celles qui sauront faire

(1) Cf "Les Industries Agricoles et Alimentaires en Basse-Normandie" M.A.B.N. - mars 1973.

(2) L'installation de deux usines de valorisation des produits de la mer à Carentan est récente.

preuve de dynamisme auront des possibilités accrues lors de leurs extensions.

Enfin, le soutien et le développement des Petites et Moyennes Industries apparaît possible grâce aux différentes mesures adoptées par le Gouvernement le 11 mars 1976. Ce programme d'envergure veut :

- inciter les créations d'entreprises favorisant le renouvellement de l'industrie et créant des emplois ;
- permettre aux Petites et Moyennes Industries de disposer de moyens de financement stables et sûrs pour soutenir leur développement et consolider leur situation ;
- ouvrir aux Petites et Moyennes Industries les marchés publics et accélérer le règlement des commandes publiques ;
- faciliter l'accès au marché international par une aide à l'exportation.

La Région de Basse-Normandie a été retenue comme région pilote d'application de ce programme national.

Les efforts de l'Association des sous-traitants de Basse-Normandie et de l'Association pour la Promotion des Moyennes et Petites Industries de Basse-Normandie, prolongés par les mesures récentes en faveur du développement régional, devraient apporter des solutions aux nécessaires créations d'emplois sur le littoral et en particulier à l'industrialisation des plates-formes maritimes.

3. Le tertiaire

Le secteur tertiaire représente 45 % de la population active du périmètre d'études du littoral avec un effectif global de près de 130.000 employés.

De 1975 à 1985, 30.300 actifs supplémentaires sont nécessaires pour faire des activités tertiaires un élément moteur de la croissance du littoral bas-normand. Le secteur tertiaire est en effet considéré maintenant comme le moteur du développement économique, par les demandes induites et les effets d'entraînement qu'il exerce sur les productions primaires et industrielles.

L'objectif suppose que soient poursuivis d'une manière offensive l'accueil des activités tertiaires motrices (le tertiaire décisionnel à Caen, le tertiaire de bureaux dans les points d'appui, Cherbourg, Avranches, Granville, Deauville) et l'effet d'induction des activités de services et d'accompagnement s'appuyant sur l'accroissement démographique, l'urbanisation et l'industrialisation.

Pour les points d'appui, et particulièrement pour les petites villes en arrière pays, le renforcement de la fonction "tertiaire" signifie une politique d'équipements publics : la modernisation de la distribution, l'accroissement de la qualité des services aux particuliers, une décentralisation des activités culturelles.

LA DECENTRALISATION TERTIAIRE

La décentralisation tertiaire est devenue l'une des premières préoccupations de l'aménagement du territoire. Elle implique un dispositif volontariste, maintenant avec beaucoup de rigueur les contraintes existantes pour la création de bureaux dans la région parisienne et élargissant les aides en faveur de la province.

Les nouvelles mesures d'aide au tertiaire, qui retiennent un seuil d'emplois nettement plus faible pour bénéficier de la prime, sont adaptées à la création d'emplois tertiaires supérieurs notamment aux transferts de sièges sociaux de la région parisienne vers la province. Elles permettent également de soutenir les opérations réalisées aussi bien à partir de locations que d'acquisitions de bureaux.

Les entreprises acceptent mieux désormais le principe de la gestion décentralisée et la nécessité d'un certain transfert de pouvoir de décision du siège parisien vers les unités de province ; des programmes tertiaires seront intégrés aux contrats de localisation passés avec les grandes entreprises industrielles, de façon à décentraliser les bureaux d'étude, les services de marketing, d'exportation et de comptabilité. Enfin, l'essentiel des nouvelles activités tertiaires devra être créé en province, particulièrement dans les domaines de l'ingénierie, des institutions sociales et de la santé, ainsi que des administrations centrales.

Pour favoriser l'implantation du tertiaire-moteur, le littoral dispose d'atouts potentiels qui n'ont, jusqu'à présent, que faiblement joué dans le développement régional. Caen doit être en mesure d'intégrer les chances de la décentralisation tertiaire et les possibilités de la coopération inter-régionale pour distribuer les activités sur l'ensemble de la région. Sur des thèmes essentiels comme la formation, la recherche, l'industrialisation, la mise en valeur du littoral, les communications, elle peut être "leader", sans esprit d'exclusivité et de concentration.

L'ENSEIGNEMENT ET LA RECHERCHE

Le développement à l'Université de Caen de la Recherche tant fondamentale qu'orientée vers les spécialisations de la Basse-Normandie, est nécessaire pour promouvoir de nouvelles orientations économiques et susciter ainsi de nouveaux débouchés. Mais si l'enseignement destiné aux cadres doit se développer à Caen, il est indispensable que la formation professionnelle à tous les niveaux s'effectue au cœur des bassins de main-d'œuvre de la Basse-Normandie.

Dans le domaine maritime, il faut soutenir à la fois les recherches fondamentales de biologie et de géologie marines à l'Université de Caen et la création d'un centre de formation pour les professionnels de la mer.

L'installation au nord-est de Caen du grand accélérateur national à ions lourds (GANIL), présente un grand intérêt pour la capitale régionale. GANIL (en service en 1980, le plus performant du monde), sera la pièce maîtresse d'un centre de recherche de dimension nationale : recherche fondamentale, mais aussi recherche appliquée dans les domaines de la physique, de la chimie, de la biologie et de la médecine (en liaison avec le Centre Hospitalier Universitaire et le Centre Anti-Cancéreux), réclamant la présence de 250 personnes hautement qualifiées.

Dans le cadre du redéploiement de l'enseignement universitaire, il est envisagé la création d'un centre de formation aux métiers du tourisme à l'Université de Caen. Ce centre couvrirait les besoins de la façade nord ouest du pays. Dans le même ordre d'idées, l'éventail de services à l'in-

dustrie doit être élargi (informatique, cycles de conférence, laboratoires de langues étrangères, management, institut agro-alimentaire).

LES ACTIVITES TERTIAIRES MARITIMES

Comportant deux catégories d'activités principales, les entrepôts et le stockage d'une part, les activités de service aux entreprises d'autre part, elles sont sous-représentées sur le littoral bas-normand.

La première catégorie représentait en 1970, en frais de personnel : 7,1 millions de francs (Haute-Normandie : 49 millions de francs). (Les activités d'entrepôt et de stockage intéressent le stockage de charbons et de combustibles, le commerce de gros carburants et de pétrole, le commerce de gros et le stockage du bois, les entrepôts, docks, magasins généraux, le commerce de gros et les importations de fruits et légumes).

La seconde catégorie représentait en 1970, en frais de personnel : 13,1 millions de francs (Haute-Normandie : 267 millions de francs). (Les activités de services aux entreprises concernent les commissionnaires de transports, les auxiliaires de transports maritimes, les entreprises de manutention, les assurances maritimes).

Le développement des ports de commerce et l'aménagement des centres urbains, devraient relancer ces activités tertiaires spécifiquement maritimes. De même, l'expansion des transports liée à l'aménagement de l'infrastructure routière et portuaire (notamment l'amélioration des communications entre Paris-Caen-Cherbourg), va développer la fonction de transit des deux ports et soutenir les petites villes placées sur l'axe routier de la RN 13 : Bayeux, Isigny, Carentan, Valognes.

Le développement des échanges routiers internationaux desservant l'ouest et le sud-ouest français devrait entraîner la réalisation de la rocade Nord-Manche-Atlantique. Avec ce grand axe nord-sud, les plates-formes maritimes de la Basse-Normandie se trouveraient directement reliées aux pays de la Communauté Européenne et à l'Espagne. En plus du réseau routier convergeant vers Paris, ce projet doit apparaître comme l'outil de promotion de l'ouest en tant que région européenne.

4. Le bâtiment et les travaux publics

Cette branche d'activité représente 12 % de la population active du périmètre d'études du littoral avec un effectif global de 32.000 personnes. De 1975 à 1985, quelques 3500 emplois nouveaux pourraient être créés. Ils auraient pour origine :

- la construction de logements permanents dans les points d'appui du littoral (lequel, rappelons-le, représente le tiers de la superficie de la région et 54 % de sa population totale) ;
- la mise en œuvre d'une politique touristique fondée sur une conception nouvelle de l'urbanisme et l'aménagement en profondeur ;
- de grands travaux d'équipement intéressant les entreprises tant pour les travaux d'infrastructures que ceux d'accompagnement.

Étalés sur une période d'une dizaine d'années, ces grands travaux se rapportent à la réalisation du Schéma Routier National et Régional ; la politique portuaire de Honfleur, Caen, Cherbourg et Granville (aménagement de zones industrielles et artisanales ; gains de terrains sur la mer ; refaçon des digues et équipements de terre-pleins) ; l'équipement des ports de pêche et la construction de nouvelles installations pour la commercialisation et la formation professionnelle ; la construction de locaux d'entreprises résultant d'une politique de promotion industrielle et des mesures en faveur des Petites et Moyennes Industries ; l'aménagement des aérodromes du littoral (extension de Deauville Saint-Gatien et renforcement de Granville grâce à l'accroissement des échanges avec les îles Anglo-Normandes) ; la construction d'une première tranche d'une centrale nucléaire en fonctionnement avant 1986 (travaux annexes d'équipements publics et d'hébergements, voies routières de desserte, lignes de transport de l'énergie) ; les travaux de génie civil liés au développement du Commissariat à l'Energie Atomique (Centre de la Hague) et à la construction du grand accélérateur national à ions lourds.

5. Le secteur des métiers

L'artisanat ou secteur des métiers rassemble des activités de production, de transformation, de

réparation et de prestation de services dans des petites entreprises indépendantes dont la taille ne dépasse généralement pas 5 salariés (il est envisagé de porter ce chiffre dans un proche avenir à l'effectif moyen de 10 salariés). Une grande diversité le caractérise en raison de la multitude des métiers qui le composent et des liens étroits qu'il entretient avec l'agriculture, la pêche, l'industrie, le bâtiment et les activités de services. Dans le périmètre d'études du littoral, existent environ 11.000 entreprises occupant 30.000 actifs, soit près du dixième de la population active du littoral. Ces effectifs se répartissent dans six catégories principales : le bâtiment (25 %), l'alimentation (21 %), les métaux, la mécanique, l'électricité (20 %), l'hygiène et les métiers divers (16 %), le bois et l'ameublement (11 %), le cuir, les textiles, les vêtements (7 %). (1)

Si le nombre des entreprises artisanales a tendance à se stabiliser depuis dix ans, les effectifs ont sensiblement augmenté, malgré une conjoncture économique peu favorable : l'effectif moyen par entreprise est passé de 2,5 en 1968 à 2,75 en 1975. Jusqu'à présent, le secteur des métiers a été seulement considéré comme l'une des conséquences indirectes du développement urbain, industriel et tertiaire. L'absence de politique régionale n'a pas permis d'exploiter toutes les possibilités réelles de ce secteur d'activités. Une politique sélective en faveur de l'artisanat viserait à faciliter l'implantation des entreprises de petites dimensions et à susciter la création de nouveaux postes de travail.

LES ZONES ARTISANALES

Une attention particulière devrait être portée aux zones artisanales. Y sont regroupées des activités de production de qualité dans des entreprises de taille réduite avec, le plus souvent, des contraintes d'habitat permanent sur les lieux de travail. Les impératifs d'implantation et de fonctionnement diffèrent donc de ceux des entreprises industrielles et de services de taille moyenne. Les zones artisanales doivent bénéficier d'un aménagement répondant aux besoins et aux contraintes de l'artisanat : caractéristiques propres à chaque production ou chaque service ; impératifs des

(1) Cf le tableau page 183

livraisons, des fournitures et des visites de clientèle.

Elles ne peuvent être trop éloignées d'un Centre de décision industriel, portuaire ou de services suivant le cas, susceptible de faire appel aux métiers de production (sous-traitances diverses) ou d'entretien. Ces espaces seront ajustables, c'est-à-dire assez grands pour répondre à l'accroissement d'activités et à de nouvelles implantations. Enfin, ne faudrait-il pas envisager sur ces zones, la création de services communs capables d'assurer la bonne marche des entreprises artisanales.

En milieu urbain, le secteur des métiers remplit d'incontestables fonctions économiques et sociales. Outre ses services indispensables aux populations permanentes et saisonnières, l'artisanat participe à l'animation commerciale et culturelle des différents quartiers d'une cité. Dans les agglomérations portuaires, la présence d'infrastructures de levage et de stockage facilite l'installation des services de soutien à la pêche professionnelle et à la navigation de plaisance. De même, l'artisanat contribue à la revitalisation des petites villes intérieures en maintenant ou développant les entreprises de services, véritables points d'ancrage de la population rurale. Enfin, certains métiers mobiles assurent, depuis fort longtemps, la pérennité et le succès des manifestations traditionnelles que sont les marchés et les foires.

LA CREATION DE NOUVEAUX POSTES DE TRAVAIL

La politique sélective en faveur de l'artisanat participerait à une redistribution de l'activité économique, à partir d'unités de production de petite dimension mieux réparties géographiquement. Les localisations des branches industrielles et tertiaires du littoral bas-normand font apparaître des zones pratiquement vides de toute activité importante. Dans un double contexte de concurrence entre les régions et de création des villes nouvelles autour de Paris, le mythe de l'implantation d'une grande unité industrielle s'éteint progressivement. Les régions maritimes, spécialement celles de l'ouest, ne devront compter que sur leurs propres ressources et faire preuve d'initiatives en faveur de la poursuite de leur dévelop-

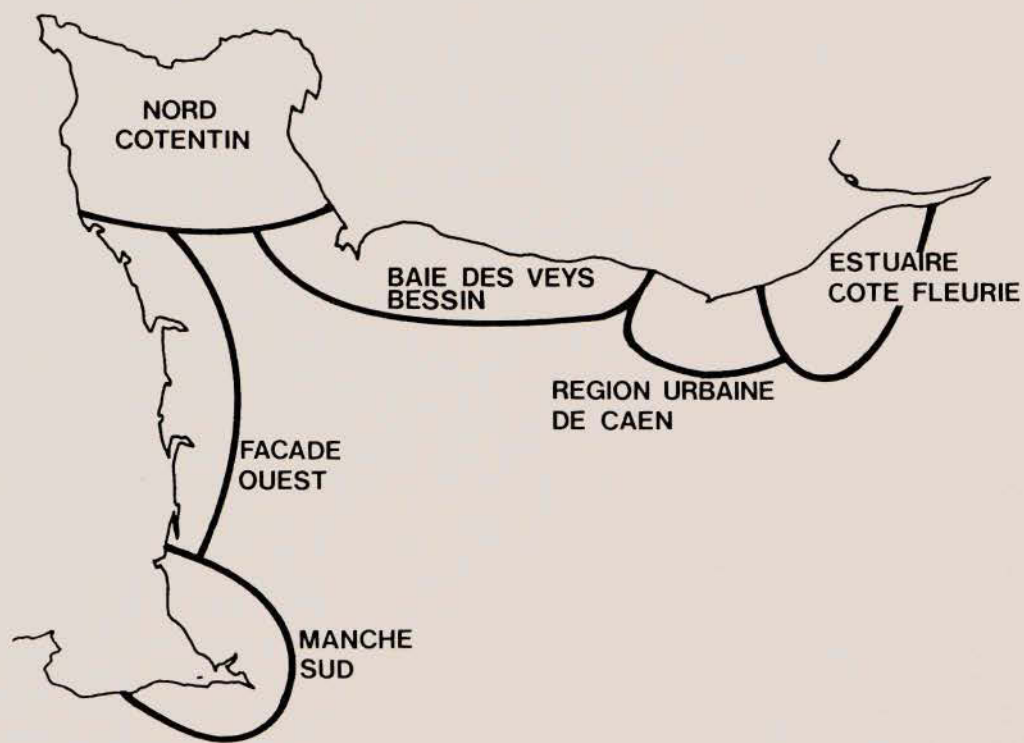
pement. Le secteur des métiers, associé à la mise en valeur des activités littorales, est l'une des voies qui s'offrent à elles.

Une série d'actions portant sur les entreprises et la formation professionnelle pourrait assurer la participation du secteur des métiers au développement régional. Il s'agirait de favoriser les créations d'emplois tant par le développement des entreprises existantes que par la constitution de nouvelles unités. Des analyses techniques, commerciales et financières, devraient préciser les métiers encore peu encombrés ou déficitaires, pouvant attirer des jeunes à la recherche d'un emploi associant travail manuel, initiative et conception. Les entreprises de cinq salariés appartenant aux catégories en expansion devraient être stimulées afin d'atteindre le stade de la Petite et Moyenne Entreprise. En facilitant la création d'un poste de travail pour deux entreprises artisanales sur le périmètre d'investigation du littoral, il serait possible d'envisager quelques 5.400 emplois nouveaux à l'échéance de dix ans.

Un fonds régional de relance du secteur des métiers aurait l'avantage de compléter l'intervention du Fonds d'Aide à la Décentralisation, favorisant l'implantation ou la création d'entreprises nouvelles et le passage aux secteurs industriel et tertiaire. Ces actions, tant nationales que régionales, viseraient en définitive, à adapter les aides existantes et les incitations régionales aux petites et moyennes entreprises.

LE LITTORAL BAS-NORMAND (Périmètre d'investigation) : LE SECTEUR DES METIERS - 1985

Catégories (chefs d'en- treprises) 1975	Alimen- tation	Bâtiment	Bois Ameuble.	Métaux Mécani- que Electri.	Cuir Textile Vête- ment	Hygiène Divers	TOTAL 1975	Actifs - Estimation		
								1968	1975	1985 Var 75-85
Manche-Sud	331 19,4	395 23,2	220 13,0	368 21,6	131 7,7	258 15,1	1703 100	4200	4700	5500 - + 800
Façade-Ouest	262 21,1	340 27,3	179 14,4	249 20,0	75 6,0	139 11,2	1244 100	3100	3400	4000 - + 600
Nord-Cotentin dont Agglom. Cherbourg	515 213 23,2	483 157 21,8	258 83 11,6	448 167 20,2	171 95 7,7	343 193 15,5	2218 908 100	5500	6100	7200 - + 1100
Baie des Veys Bessin	188 23,0	198 24,2	93 11,4	167 20,4	53 6,5	119 14,5	818 100	2050	2250	2650 - + 400
Région urbaine de Caen dont Agglom.	621 334 18,7	853 399 25,7	280 149 8,5	663 370 20,0	250 180 7,6	647 473 19,5	3314 1905 (57%)100	8300	9100	10800 - + 1700
Estuaire Côte Fleurie	339 21,3	417 26,2	163 10,2	305 19,2	109 6,8	260 16,3	1593 100	4000	4400	5200 - + 800
Littoral bas-normand	2256 21	2686 25	1193 11	2200 20	789 7,0	1766 16	10890 100	27150	29950	35350 = + 5400



Les perspectives démographiques du littoral bas-normand à échéance d'une dizaine d'années

1. L'ensemble du littoral

LA POPULATION TOTALE

La population totale atteignait 709.600 habitants permanents au recensement de 1975. Le littoral bas-normand n'échappe pas aux caractéristiques générales des littoraux français : c'est une zone de concentration de population ; son importance relative n'a cessé de progresser pour représenter actuellement 54 % de la population régionale. La situation démographique du périmètre d'investigation apparaît globalement meilleure que l'ensemble de la Région ; cependant, l'étude de détail a révélé une grande diversité dans les évolutions passées.

La population du littoral a enregistré entre 1968 et 1975 :

- une variation positive de 44.000 habitants, soit + 6,6 % (Basse-Normandie = + 3,8 %);
- un accroissement naturel de 41.000, soit + 6,1 % (Basse-Normandie = + 5,2 %);
- un solde migratoire de + 3.000, soit 0,5 % (Basse-Normandie = - 4,4 %).

La place de la Région Urbaine de Caen fausse ces résultats globaux puisque sa variation totale représente 90 % de celle du littoral, son accroissement naturel plus de 50 % ; son solde migratoire excédentaire compense le bilan démographique négatif du reste du littoral. Pourtant, la situation du littoral, hormis Caen, s'est améliorée très sensiblement entre 1968 et 1975 par rapport aux précédentes périodes intercensitaires.

La population totale du littoral bas-normand, à l'horizon 1985, devrait se situer autour de 826.000 habitants. Ceci suppose un accroissement de 116.000, soit un accroissement annuel moyen de + 1,5 %. Cette population représenterait alors 55 % de la population estimée de la Région à cette échéance (1.500.000 habitants).

LA POPULATION ACTIVE

Les perspectives de population active tiennent compte d'une politique de développement des activités économiques capable d'amorcer et de soutenir un processus de croissance original. Actuellement, les secteurs d'activité évoluent

chacun selon sa dynamique propre. Il s'agit de les faire participer aux potentialités du littoral et de l'ensemble de la Basse-Normandie.

La population active du littoral, dans l'optique de 826.000 habitants, devrait atteindre 324.000 avec un taux d'emploi de 39 %. Les variations d'emplois entre 1975 et 1985 pourraient être les suivantes : le secteur primaire perdrait quelques 17.600 actifs et passerait à 12,1 % de la population active totale en 1985 (23,5 % en 1968) ; le secteur secondaire augmenterait de 30.300, dont 3.500 pour le bâtiment et les travaux publics, représentant 38,5 % de la population active totale (31,8 % en 1968) ; le secteur tertiaire gagnerait 30.300 actifs supplémentaires dont 3.250 pour les activités du tourisme et des loisirs et représenterait 49,4 % de la population active totale (44,7 % en 1968).

L'artisanat, qui touche à tous les secteurs d'activités doit pouvoir contribuer à la création de 5.400 emplois nouveaux. Enfin, dans le domaine maritime, outre le maintien de 2600 emplois directs de la pêche et des 500 emplois de la conchyliculture traditionnelle, un millier d'emplois nouveaux, en première approximation, peuvent être attendus de la conchyliculture rénovée et de l'aquaculture marine.

2) Les perspectives démographiques par zones de développement

Dans le Rapport d'Orientation, l'analyse des critères d'homogénéité, tant au niveau de l'organisation économique et spatiale que des perspectives d'évolution, a conduit à proposer le découpage du littoral en six zones. Ces ensembles (la Manche sud, la Façade ouest, le nord Cotentin, la Baie des Veys et le Bessin, la Région Urbaine de Caen, l'Estuaire Côte Fleurie) ont servi de cadre aux diverses consultations.

Pour chacune de ces zones, le développement économique est envisagé sous l'angle des perspectives de population et d'emplois.

Zone A MANCHE-SUD	POPULATION TOTALE (sans doubles comptes)								POPULATION ACTIVE (au lieu de travail)		
	1962 RGP.	1968 RGP.	1972 Estim.	1975 RGP.	1985				1968	Hyp. prop. 1985	Variat. totale 68-85
					Evol. 62-68	Evol. 68-75	Hyp. prop.	Evol. natur.			
Avranches	9600	12500	11300	14030	14000	16600	17000	13200	5250	7000	1750
Granville	16000	16900	17800	17680	21000	18800	20000	19200	7000	9000	2000
Jullouville	3780	3650	3570	3970	3300	4500	5000	4000	1100	1300	200
Pontorson	5430	5500	5500	5500	5700	5500	6000	6000	2500	2750	250
Villedieu-les-Poêles	3800	4100	4300	4360	5000	4700	5500	5000	2050	2550	500
Ducey - La Haye-Pesnel Sartilly	3850	4100	4300	4370	4370	4800	5000	4650	2000	2200	200
Ensemble des points d'appui	42460	46750	46820	49910	53900	54900	58500	52050	19900	24800	+ 4900
Ensemble des communes rurales	27740	24250	25480	22720	21100	19900	21500	29450	11900	9000	- 2900
Total de la zone	70200	71000	72300	72630	75000	74800	80000	81500	31800	33800	- 2000

MANCHE SUD		1962			1968			1975 estimation		1985		création moy. an. d'emplois	
		POPULATION ACTIVE	détail	total	%	détail	total	%	total	%	total	%	62-68
Secteur primaire	Pêche	270	13550	43,5	210	11500	36,2	10400	32,2	6000	17,8	- 342	- 324
	Agri./Forêts	13170			11170								
	Industries extractives	110			120								
Secteur secondaire	Bâtiments et Travaux publics	2740	6450	20,7	3380	7800	24,5	8600	26,6	11800	34,9	+ 225	+ 235
	Industries de Transformation	3710			4420								
Secteur tertiaire	Transport	820	11110	35,8	790	12500	39,3	13300	41,2	16000	47,3	+ 232	+ 206
	Commerces Banques Assurances	4600			5000								
	Services	3350			3920								
	Services publics	2340			2790								
	Total de la zone				31110								

CRÉATIONS DE LITS TOURISTIQUES	Capacité d'accueil en 1975	Capacité d'accueil en 1985	Capacité d'accueil à créer
Hôtels	3 500	3 900	+ 400
Campings-caravanings	8 000	15 000	+ 7 000
Résidences secondaires	32 000	38 000	+ 6 000
Hébergements de groupe	3 200	5 800	+ 2 600
Total	46 700	62 700	16 000

Manche sud



La population totale de la Manche Sud, à l'échéance de dix ans, devrait se situer autour de 80.000 habitants, ce qui suppose un accroissement absolu de l'ordre de 7.000 personnes, soit un accroissement annuel moyen de près de 1 % par an. Cette hypothèse semble possible en raison du dynamisme d'Avranches et de Granville et de la très nette amélioration des autres cantons littoraux. Il est remarquable de constater que la façade littorale de l'arrondissement d'Avranches a enregistré entre 1968 et 1975 :

- une variation positive de 1658 habitants, soit + 2,3 %
- un accroissement naturel de 1972 habitants, soit 2,8 %
- un solde migratoire faible de - 314, soit - 0,4 %.

Pendant la même période, l'ensemble de l'arrondissement d'Avranches enregistrerait une variation négative de 1900 et un solde migratoire de - 5000 personnes (- 4,0 %).

A l'intérieur de cette façade littorale, la zone de Bréhal à Jullouville (24.000 personnes) a enregistré une croissance annuelle moyenne de 1,0 % par an. Les prévisions démographiques de Bréhal, Gran-

ville et Jullouville font que cette zone urbaine pourrait atteindre 27.500 habitants en 1985. (La venue d'une unité de production du secteur électroménager créant un millier d'emplois et la mise en valeur de son potentiel touristique ne feront que confirmer une nette amélioration de la situation démographique). Cependant, à l'intérieur de la Manche Sud, il se produira d'importantes modifications touchant, d'une part les communes urbaines, d'autre part les communes rurales. Dans les communes urbaines, d'après les deux tableaux précédents, Avranches, Granville, Villedieu-les-Poêles vont poursuivre une croissance amorcée depuis 1968. A un moindre degré, Pontorson, Ducey, la Haye-Pesnel et Sartilly marqueront un léger phénomène de concentration en milieu urbain. Dans l'ensemble des communes rurales, la population active se situera autour de 9000 actifs, dont 6000 seront employés dans l'agriculture contre 11.500 en 1968.

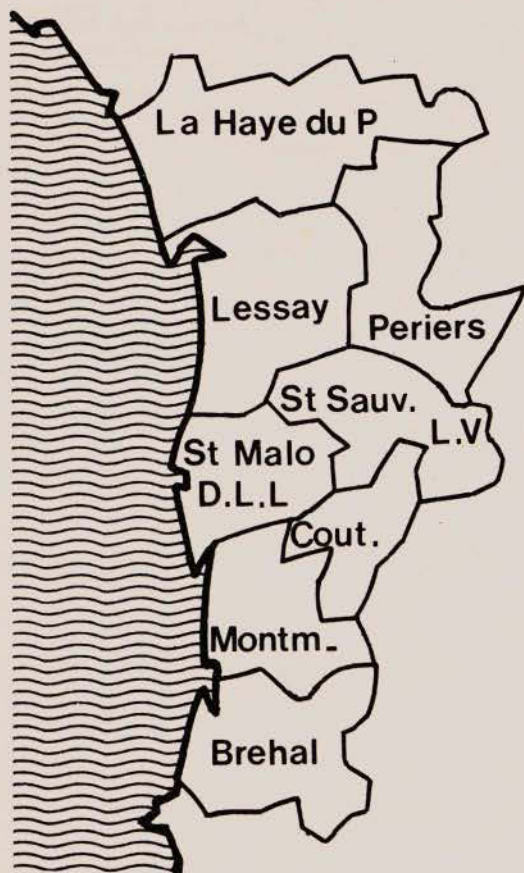
La population active de la Manche Sud, dans l'optique de 80.000 habitants, devrait se situer autour de 33.800 actifs avec un solde absolu de + 2000 par rapport au dernier recensement entièrement exploité et un taux d'emploi de 42,2 (44,7 en 1968). En fonction des politiques sectorielles, les variations d'emplois de 1975 à 1985 pourraient être les suivantes : le secteur primaire perdrait 4.400 actifs et passerait à 18 % de la population active totale en 1985 ; le secteur secondaire augmenterait de 3.200 actifs dont 300 pour le Bâtiment et les Travaux Publics. Il représenterait 35 % de la population active totale ; le secteur tertiaire gagnerait 2.700 actifs supplémentaires dont 500 pour les activités du tourisme et les loisirs. Il représenterait alors 47 % de la population active totale de la zone. L'artisanat qui touche à tous les secteurs d'activité pourrait contribuer à la création de 800 emplois.

Zone B FAÇADE-OUEST	POPULATION TOTALE (sans doubles comptes)								POPULATION ACTIVE (au lieu de travail)		
	1962 RGP.	1968 RGP.	1972 Estim.	1975 RGP.	1985				1968	Hyp. prop. 1985	Variat. totale 68-85
					Evol. 62-68	Evol. 68-75	Hyp. prop.	Evol. natur.			
La Haye-du-Puits	1640	1630	1650	1710	1600	1800	2000	1860	1050	1200	150
Périers	2470	2590	2650	2710	2970	2900	3000	3100	1050	1250	200
Coutances	8600	9060	9200	9850	10550	11100	11500	11050	4400	5300	900
Cérences	1930	1830	1850	1860	2980	1900	2000	2100	750	850	100
Secteur de Lessay	4400	4290	4100	4140	4000	3930	4500	4400	1900	2150	250
Secteur de Geffosses Blainville	3830	3670	3600	3650	3250	3620	4000	3900	1450	1700	250
Secteur Régnéville- Agon	4570	4400	4250	4390	3900	4400	4700	4700	1400	1700	300
Secteur de Bréhal	5870	5930	6300	6430	6150	7200	7000	6850	2400	2650	250
Communes rurales intérieures	30190	28700	27600	27760	22600	24050	24300	32740	11400	8500	— 2900
Total de la zone	63500	62100	61200	61500	58000	60900	63000	70700	25800	25300	— 500

FAÇADE-OUEST		1962			1968			1975 estimation		1985		création moy. an. d'emplois	
POPULATION ACTIVE		détail	total	%	détail	total	%	total	%	total	%	62-68	75-85
Secteur primaire	Pêche	130	16010	59,1	110	13110	50,8	11900	46,7	8000	31,6	— 480	— 300
	Agriculture	15590			12930								
	Industries extractives	290			70								
Secteur secondaire	Bâtiments et Travaux publics	1940	4020	14,8	2200	4950	19,2	5500	21,6	7600	30,1	+ 150	+ 160
	Industries de Transformation	2080			2750								
Secteur tertiaire	Transport	320	7070	26,1	390	7740	30,0	8100	31,7	9700	38,3	+ 110	+ 120
	Commerces Banques Assurances	2790			3150								
	Services	2160			2220								
	Services publics	1800			1980								
Total de la zone		27100	27100	100,0	25800	25800	100,0	25500	100,0	25300	100,0	— 220	— 20

CRÉATIONS DE LITS TOURISTIQUES	Capacité d'accueil en 1975	Capacité d'accueil en 1985	Capacité d'accueil à créer
Hôtels	1 250	1 650	+ 400
Campings-caravanings	5 900	14 900	+ 9 000
Résidences secondaires	23 000	30 500	+ 7 500
Hébergements de groupe	2 600	5 500	+ 2 900
Total	32 750	52 750	19800

Façade ouest



La population totale de la Façade-Ouest, à l'échéance de dix ans, devrait se situer autour de 63.000 habitants, ce qui suppose un accroissement absolu de l'ordre de 1.500 personnes, soit un assez faible accroissement annuel moyen de 0,25%. La situation démographique de cette zone du littoral bas-normand s'est améliorée. Elle a enregistré entre 1968 et 1975 :

- une variation légèrement négative de - 540 habitants, soit - 0,8%,
- un accroissement naturel de + 1.260, soit 2,0%,
- un solde migratoire de - 1.800, soit - 2,9%.

L'évolution à 1985 de la Façade-Ouest est donc estimée volontairement positive. Ces gains prévisibles de population totale résultent d'une mise en valeur des atouts propres de ce littoral : politique cohérente d'équipements touristiques, organisa-

tion, développement de la conchyliculture et de l'aquaculture marine, valorisation des produits de l'agriculture et de la mer.

Les quatre secteurs côtiers (Havres de Lessay, Geffosses-Blainville, Regneville-Agon, la Vanlée), associés à Coutances et aux petits centres intérieurs peuvent être les moteurs d'un redressement démographique. Cet objectif ne signifie pas que l'émigration au départ de la zone intérieure se fera nécessairement vers les secteurs en croissance. En particulier, la mise en place d'une politique de développement littoral demandera un certain temps alors que l'attraction des villes intérieures (Saint-Lô, Caen et à moindre degré Granville et Cherbourg) est un phénomène ancien et soutenu. Tout laisse à penser que le renversement des migrations interviendra progressivement dans les prochaines années et justifiera la croissance du littoral.

La population active de la Façade-Ouest, dans l'optique de 63.000 habitants devrait se situer autour de 25.300, avec un solde annuel pratiquement nul (entre 1962 et 1968, ce solde annuel était de - 220) et un taux d'emploi de 40 % (41 % en 1968).

En fonction des politiques sectorielles, les variations de 1975 à 1985 pourraient être les suivantes : le secteur primaire perdrait 3.900 actifs et passerait à 31,6 % de la population active totale en 1985, le secteur secondaire augmenterait de 2100 dont 300 pour le bâtiment et les travaux publics. Il représenterait 30,1 % de la population active totale. Le secteur tertiaire gagnerait 1600 actifs supplémentaires dont 700 pour les activités du tourisme et des loisirs. Il représenterait alors 38,3 % de la population active totale de la zone.

L'artisanat qui touche à tous les secteurs d'activité pourrait contribuer à la création de 600 emplois nouveaux. Enfin, les activités de la mer et plus particulièrement la conchyliculture, sont en mesure de combler la plus grande partie du déficit en emplois par rapport à 1968, en amenant environ 300 actifs supplémentaires sur l'ensemble de la Façade-Ouest.

Zone C NORD-COTENTIN	POPULATION TOTALE (sans doubles comptes)								POPULATION ACTIVE (au lieu de travail)		
	1962 RGP.	1968 RGP.	1972 Estim.	1975 RGP.	1985				1968	Hyp. prop. 1985	Variat. totale 68-85
					Evol. 62-68	Evol. 68-75	Hyp. prop.	Evol. natur.			
Picauville, Sainte-Mère-Eglise											
Chef-du-Pont	3990	4820	4880	4930	8200	5100	5500	5800	1750	2000	250
Montebourg	1830	2030	2030	2040	2700	2100	2500	2500	800	1000	200
Valognes	5480	5930	5900	5870	7340	5800	7000	7400	2550	3000	450
Quettehou-St-Vaast	3520	3530	3470	3430	3560	3300	4000	4000	1150	1500	350
Cherbourg	72170	79120	81100	82600	101300	87600	95000	97000	29500	38000	8500
Beaumont-Hague + CEA	480	1010	1000	1010	1300	1000	1500	1300	1500	2000	500
Les Pieux-Flamanville + EDF	2680	2570	2480	2420	2300	2200	5000	3000	750	2000	1250
Barneville-Carteret- Portbail, St-Jean et											
St-Georges-de-la-Rivière	3780	3840	3920	3990	4000	4200	5000	4600	1600	2000	400
Briquebec	2870	3060	3110	3140	3650	3300	4000	3700	1350	1700	350
St-Sauveur-le-Vicomte	2100	2140	2160	2170	2250	2200	2500	2500	950	1200	250
Ensemble des points d'appui	98900	108050	110050	111600	136600	116800	132000	131800	41900	54400	12500
Ensemble des communes rurales	59200	55550	52950	51700	44400	46200	43000	63200	18800	13600	- 5200
Total de la zone	158100	163600	163000	181000	163000	163000	175000	195000	60700	68000	- 7300

NORD-COTENTIN		1962			1968			1975 estimation		1985		création moy. an. d'emplois	
		détail	total	%	détail	total	%	total	%	total	%	62-68	75-85
Secteur primaire	Pêche	850	21260	36,5	750	17800	29,2	16000	25,4	12000	18,0	- 570	- 300
	Agriculture	20040			16880								
	Industries extractives	370			170								
Secteur secondaire	Bâtiments et Travaux publics	4680	15450	26,5	5750	18400	30,3	20000	31,7	25000	37,0	+ 490	+ 400
	Industries de Transformation	10770			12650								
	Transport	1750			1720								
Secteur tertiaire	Commerces Banques Assurances	7390	21510	37,0	8300	24600	40,5	27000	42,9	31000	45,0	+ 500	+ 300
	Services	5620			6710								
	Services publics	6750			7870								
Total de la zone		58220	58220	100,0	60800	60800	100,0	63000	100,0	68000	100,0	+ 420	+ 400

CRÉATIONS DE LITS TOURISTIQUES	Capacité d'accueil en 1975	Capacité d'accueil en 1985	Capacité d'accueil à créer
Hôtels	2 750	3 450	+ 700
Campings-caravanings	5 600	14 600	+ 9 000
Résidences secondaires	25 000	33 500	+ 8 500
Hébergements de groupe	3 200	6 200	+ 3 000
Total	36 550	57 750	+ 21 200

Nord Cotentin



La population totale du Nord-Cotentin, à l'échéance de dix ans, devrait se situer autour de 175.000 habitants. Ceci suppose un accroissement de l'ordre de 11.000 personnes, soit un accroissement annuel moyen de 0,65 %. Il est inquiétant de constater que la situation démographique de cette grande zone du littoral bas-normand s'est quelque peu détériorée. Elle a enregistré en 1968 et 1975 :

- une légère variation négative de 235 habitants, soit -0,1 %,
- un accroissement naturel de 9.062, soit + 5,6 %,
- un solde migratoire de -9.297, soit -5,7 %.

Toutefois, il n'est pas irréaliste d'envisager un rétablissement démographique pour le Nord-Cotentin, à l'horizon d'une dizaine d'années. Ces gains modérés de population totale résulteraient d'une mise en valeur des atouts propres du Nord-Cotentin, accompagnée d'une politique offensive d'équipements et de création d'emplois, nécessaires pour combattre le phénomène d'émigration rurale (1).

La population active du Nord-Cotentin, dans l'optique de 175.000 habitants devrait se situer autour de 68.000, avec un solde annuel comparable à celui de la période 1962-1968 et un taux d'emploi assez proche de 40 %. En fonction des politiques sectorielles, les variations d'emplois entre 1975 et 1985 pourraient être les suivantes : le secteur primaire perdrait quelques 4.000 actifs et passerait à 18 % de la population active totale en

1985 (29,2 % en 1968), le secteur secondaire augmenterait de 5.000 dont 1.000 pour le bâtiment et les travaux publics. Il représenterait alors 37 % de la population active totale (30,3 % en 1968). Le secteur tertiaire gagnerait 4.000 actifs supplémentaires dont 500 pour les activités du tourisme et des loisirs. Il représenterait 45 % de la population active totale (40,5 % en 1968). L'artisanat qui touche à tous les secteurs d'activité doit pouvoir contribuer à la création de 1.100 emplois nouveaux. Enfin, dans le domaine maritime, outre le maintien des 1.000 emplois dépendants de la pêche, quelques 250 emplois nouveaux peuvent être attendus de la conchyliculture rénovée et de l'aquaculture marine.

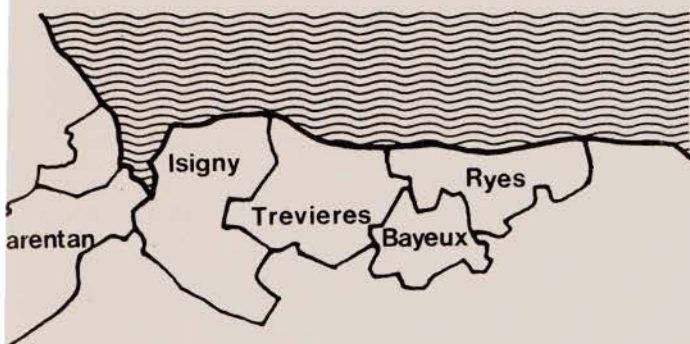
(1) Avis du Conseil Général de la Manche : " La Commission considère que les perspectives de développement de la population souhaitée pour le Nord Cotentin et la Manche en général ne pourront être réalisées uniquement par la mise en valeur des ressources ou le développement des activités existantes et qu'un apport d'activités extérieures basées sur une active politique de décentralisation des secteurs secondaires et tertiaires s'avèrera indispensable ".

Zone D BAIE DES VEYS-BESSIN	POPULATION TOTALE (sans doubles comptes)								POPULATION ACTIVE (au lieu de travail)		
	1962 RGP.	1968 RGP.	1972 Estim.	1975 RGP.	1985				1968	Hyp. prop. 1985	Variat. totale 68-85
					Evol. 62-68	Evol. 68-75	Hyp. prop.	Evol. natur.			
Bayeux	11190	13050	14400	15370	20200	19400	20000	16200	6600	9000	2400
Carentan	5760	6200	6600	6900	7600	8000	8500	7700	8000	4500	1500
Grandcamp-les-Bains Maisy	1930	1880	1840	1310	1750	1700	2300	2280	450	700	250
Isigny-sur-Mer	3110	3260	3230	3180	3750	3100	4200	3900	1300	2100	800
Port-en-Bessin Huppain	1960	2130	2280	2390	2700	2800	3000	2580	800	1200	400
Trévières	860	820	800	800	700	800	1000	940	350	500	150
Ensemble des points d'appui	24810	27340	29150	30450	36700	35800	39000	33600	12500	18000	+ 5500
Ensemble des communes rurales	28690	27060	26050	25450	20500	22900	22000	29400	9000	7000	- 2000
Total de la zone	53500	54400	55200	55900	57200	58700	61000	63000	21500	25000	- 3500

BAIE DES VEYS BESSIN		1962			1968			1975 estimation		1985		création moy. an. d'emplois	
POPULATION ACTIVE		détail	total	%	détail	total	%	total	%	total	%	62-68	75-85
Secteur primaire	Pêche	530	8380	40,7	510	7000	32,6	6300	28,2	4000	16,0	- 230	- 180
	Agriculture	7830			6460								
	Industries extractives	20			30								
Secteur secondaire	Bâtiments et Travaux publics	1520	4600	22,3	1900	5200	24,2	6000	27,0	9000	36,0	+ 100	+ 230
	Industries de Transformation	3080			3300								
Secteur tertiaire	Transport	370	7620	37,0	490	9300	43,2	10000	44,8	12000	48,0	+ 280	+ 150
	Commerces Banques Assurances	3350			4540								
	Services	2430			2410								
	Services publics	1470			1860								
Total de la zone		20600	20600	100,0	21500	21500	100,0	22300	100,0	25000	100,0	+ 150	+ 200

CRÉATIONS DE LITS TOURISTIQUES	Capacité d'accueil en 1975	Capacité d'accueil en 1985	Capacité d'accueil à créer
Hôtels	1 000	1 500	+ 500
Campings-caravanings	3 500	11 500	+ 8 000
Résidences secondaires	10 000	17 000	+ 7 000
Hébergements de groupe	1 800	4 800	+ 3 000
Total	16 300	34 800	+ 18 500

Baie des Veys - Bessin



La population totale de la Baie des Veys-Bessin, à l'échéance de dix ans, devrait se situer autour de 61.000 habitants. Ceci suppose un accroissement de l'ordre de 5.000 personnes, soit un accroissement annuel moyen de 0,8 %. Globalement, la situation démographique de cette partie du littoral bas-normand s'est sensiblement améliorée. Elle a enregistré, entre 1968 et 1975 :

- une variation positive de 1.579 habitants, soit + 3 % ;
- un accroissement naturel de 2.451, soit + 4,6 % ;
- un solde migratoire de - 872, soit - 1,6 %.

Toutefois, cette évolution favorable ne s'est pas répartie d'une manière identique sur l'ensemble de la zone. La croissance de la partie proche de Caen cache la stagnation du Bessin Occidental, essentiellement Trévières et Isigny-sur-Mer. Dans une optique de développement mieux réparti tendant à conforter le Bessin occidental et la Baie des Veys, l'objectif de 61.000 habitants est raisonnable. Ces gains certes modérés de population résulteraient d'une mise en valeur des atouts de la Baie des Veys-Bessin accompagnée d'une politique impérative de création d'emplois, nécessaires pour compenser l'émigration rurale.

La population active de la Baie des Veys-Bessin, dans l'optique de 61.000 habitants, devrait se situer autour de 25.000, avec un solde annuel légèrement supérieur à celui de la période 1962-1968 et un taux d'emploi proche de 41 %. En fonction des politiques sectorielles, les variations d'emplois entre 1975 et 1985 pourraient être les suivantes : le secteur primaire perdrait quelques 2.300 actifs et passerait à 16 % de la population active totale en 1985 (32,6 % en 1968) ; le secteur secondaire aug-

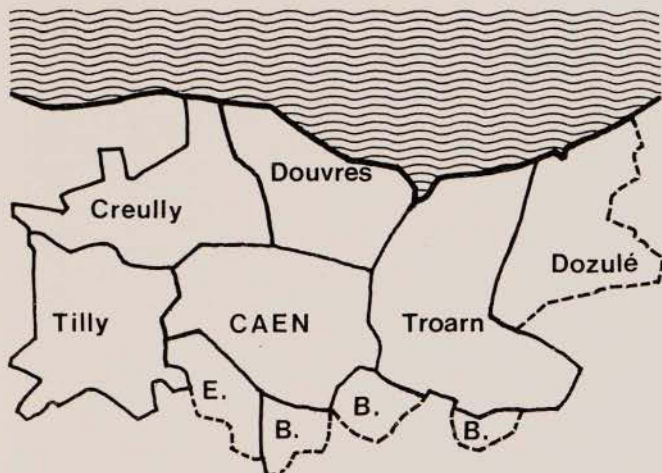
menterait de 3.000 actifs dont 500 pour le bâtiment et les travaux publics. Il représenterait alors 36 % de la population active totale (24,2 % en 1968). Le secteur tertiaire gagnerait 2.000 actifs supplémentaires dont 550 pour les activités du tourisme et des loisirs. Il représenterait 48 % de la population active totale (43,2 % en 1968). L'artisanat qui touche à tous les secteurs d'activité doit pouvoir contribuer à la création de 400 emplois nouveaux. Enfin, dans le domaine maritime, outre le maintien des 800 emplois dépendant directement de la pêche, quelques 100 emplois nouveaux peuvent être attendus de la conchyliculture rénovée et de l'aquaculture marine.

Zone E REGION URBAINE DE CAEN	POPULATION TOTALE (sans doubles comptes)								POPULATION ACTIVE (au lieu de travail)		
	1962 RGP.	1968 RGP.	1972 Estim.	1975 RGP.	1985				1968	Hyp. prop. 1985	Variat. totale 68-85
					Evol. 62-68	Evol. 68-75	Hyp. prop.	Evol. natur.			
S.D.A.U. Caen	145000	180000	199400	214000	322000	273600	280000	226000	79000	110000	31000
dont Agglomération Caen	121000	152300	169600	182700	280000	236000	230000	197000	68500	95500	27000
Ouistreham-St-Aubin	5050	5550	6150	6550	7200	8400	9000	6400	1400	2000	600
Secteur de Lion/Mer	3080	3340	3600	3850	4300	4700	5000	6400	750	1200	450
Secteur de Luc/Mer	4880	4950	5350	5680	5200	6900	7000	5400	1250	2100	850
Secteur de Douvres	2410	2470	2750	2960	2700	3800	3800	2600	850	1800	950
Courseulles	1680	1950	2300	2550	3000	3700	3500	2100	700	1200	500
Dives-Cabourg-											
Houlgate-Varaville	11330	11500	11460	11430	12200	11300	13000	13700	3850	5800	1950
Troarn	920	1140	1620	1980	2200	4300	3500	1300	400	800	400
Moult-Argences	2260	2470	3200	3750	3200	6800	4500	2800	800	1300	500
Dozulé	940	980	1120	1300	1200	1900	2000	1200	400	800	400
Ensemble des points d'appui	172500	208800	231000	247500	356000	317000	322300	261500	88000	125000	37000
Ensemble des communes rurales	19500	19800	20000	20500	22000	19000	19700	24500	4500	5000	+ 500
Total de la zone	192000	228600	251000	268000	378000	336000	342000	386000	92500	130000	37500

REGION URBAINE DE CAEN		1962			1968			1975 estimation		1985		création moy. an. d'emplois	
POPULATION ACTIVE		détail	total	%	détail	total	%	total	%	total	%	62-68	75-85
Secteur primaire	Pêche	250	8000	10,5	300	6000	6,5	5500	5,5	4500	3,5	— 350	— 80
	Agriculture	6900			5200								
	Industries extractives	850			500								
Secteur secondaire	Bâtiments et Travaux publics	10500	28500	37,0	12000	37500	41,0	42000	41,5	56000	43,0	+ 1500	+ 1100
	Industries de Transformation	18000			25500								
Secteur tertiaire	Transport	3800	40000	52,5	3700	49000	52,5	53500	53,0	69500	53,5	+ 1500	+ 1200
	Commerces Banques Assurances	15270			18250								
	Services	10280			13130								
	Services publics	10650			13920								
Total de la zone		76500	76500	100,0	92500	92500	100,0	101000	100,0	130000	100,0	+ 2650	+ 2220

CRÉATIONS DE LITS TOURISTIQUES	Capacité d'accueil en 1975	Capacité d'accueil en 1985	Capacité d'accueil à créer
Hôtels	6 000	7 500	+ 1 500
Campings-caravanings	15 000	25 000	+ 10 000
Résidences secondaires	69 000	81 000	+ 12 000
Hébergements de groupe	6 500	9 500	+ 3 000
Total	96 500	123 000	+ 26 500

Région urbaine de Caen



La population totale atteignait 268.000 habitants permanents au recensement de 1975.

La situation démographique de cette partie centrale du littoral demeure exceptionnelle. Elle a enregistré entre 1968 et 1975 :

- une variation positive de 39.400 habitants, soit + 17,2% ;
- un accroissement naturel de 22.300, soit + 9,7% ;
- un solde migratoire de + 17.100, soit + 7,5%.

Si le solde migratoire annuel moyen s'est quelque peu ralenti par rapport à celui de la période 1962-1968, cette croissance exceptionnelle est maintenant contrôlée et s'organise suivant le principe du polycentrisme défini par le S.D.A.U. de Caen. On assiste, en effet, au phénomène de desserrement de l'agglomération caennaise au profit de ses points d'appui périphériques qui se renforcent dans des proportions importantes. La croissance de l'agglomération caennaise s'est ainsi modérée, passant de 3,9% par an entre 1962 et 1968, à 2,6% entre 1968 et 1975. Les cinq points d'éclatement séparés par une coupure naturelle ou agricole enregistrent aujourd'hui des taux de croissance moyen annuel compris entre 2,2 et 6,1%.

A l'horizon 1985, les calculs fondés sur l'évolution naturelle déterminent les capacités réelles de l'ensemble de la Région Urbaine de Caen, qui, sans les migrations, pourrait atteindre 286.000 habitants. A cet effet, la croissance organisée et contrôlée de l'agglomération caennaise devra tendre à ranimer les "points d'éclatement" : Ouistre-

ham, Courseulles, Douvres-la-Délivrande, Troarn, Moulton-Argences et les "pôles relais" : Bayeux, Villers-Bocage-Aunay-sur-Odon, Falaise, Mézidon, Saint-Pierre-sur-Dives, Dives-sur-Mer-Cabourg-Dozulé. L'objectif de 342.000 habitants prévu au S.D.A.U. paraît réalisable ; ceci suppose une augmentation absolue de 74.000 personnes avec un taux moyen annuel de + 2,4%.

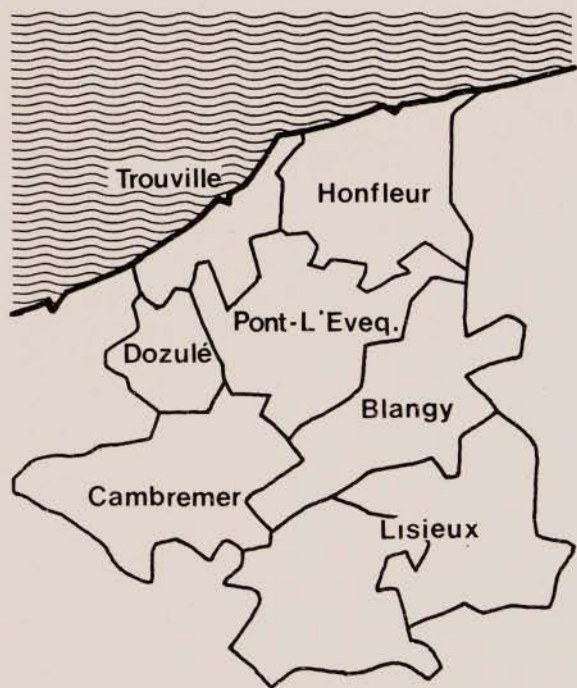
La population active de la Région Urbaine de Caen devrait alors se situer autour de 130.000 avec un solde légèrement inférieur à la pleine période de décentralisation industrielle et un taux d'emploi de 38%. En fonction des politiques sectorielles, les variations d'emploi entre 1975 et 1985 pourraient être les suivantes : le secteur primaire perdrait quelques 1.000 actifs et passerait à 3,5% de la population active totale en 1985 (6,5% en 1968) ; le secteur secondaire augmenterait de 14.000 dont 1.000 pour le bâtiment et les travaux publics. Il représenterait alors 43% de la population active totale (41% en 1968). Le secteur tertiaire gagnerait 16.000 actifs dont 600 pour les activités du tourisme et des loisirs. Il représenterait 53,5% de la population active totale (52,5% en 1968). L'artisanat qui touche à tous les secteurs d'activité doit pouvoir contribuer à la création de 1.700 emplois nouveaux.

Zone F ESTUAIRE CÔTE-FLEURIE	POPULATION TOTALE (sans doubles comptes)								POPULATION ACTIVE (au lieu de travail)		
	1962 RGP.	1968 RGP.	1972 Estim.	1975 RGP.	1985				1968	Hyp. prop. 1985	Variat. totale 68-85
					Evol. 62-68	Evol. 68-75	Hyp. prop.	Evol. natur.			
Deauville Trouville	15200	15560	15960	16270	16640	17200	17000	17500	6660	7300	+ 640
Honfleur	10280	10610	10560	10530	11240	10400	16000	12000	4180	6700	+ 2520
Lisieux	23240	27130	28160	28940	37520	31700	40000	32500	12500	16800	+ 4300
Pont-l'Évêque	3190	3470	3620	3710	4400	4100	5000	4000	1580	2200	+ 620
Ensemble des points d'appui	51910	56770	58300	59450	69800	63400	78000	66000	24920	33000	+ 8080
Ensemble des communes rurales	30930	29130	29000	28850	25200	28600	27000	34000	10980	9000	- 1980
Total de la zone	82840	85900	87300	88300	95000	92000	105000	100000	35900	42000	- 6100

ESTUAIRE CÔTE-FLEURIE		1962			1968			1975 estimation		1985		création moy. an. d'emplois	
POPULATION ACTIVE		détail	total	%	détail	total	%	total	%	total	%	62-68	75-85
Secteur primaire	Pêche	190	9360	28,2	200	7790	21,7	6900	18,6	4900	11,7	- 260	- 150
	Agriculture	9140			7560								
	Industries extractives	30			30								
Secteur secondaire	Bâtiments et Travaux publics	3140	9180	27,6	4080	11430	31,9	12300	33,2	15300	36,4	+ 370	+ 230
	Industries de Transformation	6040			7350								
Secteur tertiaire	Transport	850	14700	44,2	910	16660	46,4	17800	48,2	21800	51,9	+ 330	+ 310
	Commerces Banques Assurances	6930			7600								
	Services	4200			5020								
	Services publics	2720			3130								
Total de la zone		33240	33240	100	35880	35880	100	37000	100	42000	100	+ 440	+ 390

CRÉATIONS DE LITS TOURISTIQUES	Capacité d'accueil en 1975	Capacité d'accueil en 1985	Capacité d'accueil à créer
Hôtels	7000	8000	+ 1000
Campings-caravanings	6500	18500	+ 12000
Résidences secondaires	40000	51000	+ 11000
Hébergements de groupe	2700	6700	+ 4000
Total	56200	84200	+ 28000

Estuaire Côte Fleurie



La population totale atteignait 88.300 habitants au recensement de 1975.

Sans être globalement négative, la situation démographique de cette partie Est du Calvados ne s'améliore pas d'une façon très sensible depuis 1968. Elle a enregistré entre 1968 et 1975 :

- une variation positive de 2.362 habitants, soit + 2,8 %;
- un accroissement naturel de 3.972, soit + 4,6 %;
- un solde migratoire de - 1.610, soit - 1,8 %.

Cependant, si le solde migratoire annuel moyen s'est quelque peu aggravé (- 203) par rapport à celui de la période 1962-1968 (- 147), il est intéressant de remarquer que les cantons de Lisieux, Trouville-sur-Mer et Pont-l'Évêque renforcent leur position. Pour la première fois, en effet, ils enregistrent un solde migratoire positif.

A l'horizon 1985, les perspectives d'évolution naturelle déterminent une population totale, sans migrations, évaluée à environ 100.000 habitants. En tenant compte des projections précédemment définies dans le Livre Blanc, "l'Avenir de la Basse-Normandie", et très sensiblement diminuées à la suite des derniers résultats de 1975, la population totale de "l'Estuaire - Côte Fleurie", à l'échéance

de dix ans, pourrait être de l'ordre de 105.000 habitants. Ceci suppose une augmentation absolue de 17.000 personnes, soit un accroissement annuel moyen de 1,7 %, avec Lisieux 40.000 habitants, Trouville-Deauville 17.000, Honfleur 16.000 et Pont-l'Évêque 5.000.

La population active de "l'Estuaire-Côte Fleurie", dans l'optique de 105.000 habitants devrait alors se situer autour de 42.000 avec un solde annuel légèrement inférieur à celui de la période 1962-1968 et un taux d'emploi de 40 %. En fonction des politiques sectorielles, les variations d'emplois entre 1975 et 1985 pourraient être les suivantes : le secteur primaire perdrait quelques 2.000 actifs et passerait à 11,7 % de la population active totale en 1985 (21,7 % en 1968) ; le secteur secondaire augmenterait de 3.000 dont 400 pour le bâtiment et les Travaux Publics. Il représenterait alors 36,4 % de la population active totale (31,9 en 1968) ; le secteur tertiaire gagnerait 4.000 actifs dont 400 pour les activités du tourisme et des loisirs. Il représenterait 51,9 % de la population active totale (46,4 % en 1968) ; l'artisanat qui touche à tous les secteurs d'activité doit pouvoir contribuer à la création de 800 emplois nouveaux.

3^{ème} partie :

**AVIS ET
DIRECTIVES**

Avis du comité de coordination

Au cours de sa réunion du 22 novembre 1976, le Comité de Coordination a examiné le Schéma d'Aménagement du littoral élaboré par la Mission d'Aménagement de Basse-Normandie sous la forme d'un document provisoire.

Le Comité approuve, dans son ensemble, le document, et souscrit aux dispositions particulières qui doivent en assurer la mise en œuvre.

Cependant, les observations faites par les participants amènent le Comité à souligner plus particulièrement les points suivants :

- L'assainissement et la lutte contre les pollutions, conditions du maintien et de l'exploitation des ressources naturelles du littoral, devront faire l'objet d'une politique de mise en œuvre rigoureuse et prioritaire.

- L'aquaculture devra faire l'objet d'un développement intensif et nécessitera la mise en place d'une politique de recherche scientifique au niveau régional ; à cet effet, l'implantation d'un centre de recherche marine doit être rapidement envisagé sur le littoral bas-normand.

- L'aménagement touristique en profondeur et en général les grands aménagements tels que les centrales nucléaires, devront se faire en concertation étroite avec le milieu rural, notamment dans le cadre des Plans d'Aménagement Ruraux (P.A.R.). Une attention particulière doit être portée aux formes d'accueil du tourisme de passage afin que les communes réceptrices bénéficient prioritairement des ressources que ce tourisme induira.

- L'élaboration d'une politique régionale des ports bas-normands en liaison avec la plate-forme industrielle et portuaire de la Basse-Seine est la condition indispensable à la réussite de tout développement ou aménagement dans ce domaine.

- Les caractéristiques écologiques des fonds entre les îles Chaufey et les Minquiers devraient conduire à proscrire l'exploitation des sables et graviers dans ce secteur.

- Les dispositions du Schéma sur la partie Est du littoral du Calvados devront être développées lors de l'élaboration du Schéma d'Aptitude et d'Utilisation de la Mer (S.A.U.M.) de l'Estuaire de la Seine.

Le document sera rédigé dans sa forme définitive à l'issue des consultations des Assemblées Départementales et Régionales.

Avis du conseil général du Calvados

*SESSION EXTRAORDINAIRE DE
JANVIER 1977*

SEANCE DU VENDREDI 21 JANVIER 1977

APRES-MIDI

*EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS*

SCHEMA D'AMENAGEMENT DU LITTORAL

M. de MOURGUES donne lecture du rapport suivant au nom de la Commission des Travaux Publics.

Nous devons aujourd'hui examiner le projet de schéma d'aménagement du littoral bas-normand. Votre Commission des Travaux Publics s'est penchée sur cet ouvrage de taille qu'en son nom, je souhaite vous présenter de façon peut être un peu académique mais la plus claire possible.

Après avoir rappelé la procédure et les remarques que l'on peut faire sur la forme et la présentation du document, votre rapporteur souhaite très brièvement résumer les grandes lignes de ce schéma pour, ensuite, vous faire part des réflexions que votre Commission a été amenée à émettre tant sur les objectifs que sur les moyens d'action proposés par la M.A.B.N.

1) LA FORME : LA PROCEDURE, LA PRESENTATION, LES EFFETS ET LES CONSEQUENCES QUE PEUT AVOIR LE SCHEMA

1) La procédure

Le schéma est l'aboutissement d'une procédure qui a démarré avec l'élaboration du Livre Blanc de la Basse-Normandie, qui s'appliquait à l'ensemble des trois départements bas-normands. Ce Livre Blanc dressait un constat économique de la région et proposait quelques options assez générales.

Ce livre a été approuvé par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) le 3 août 1972, qui a, alors, demandé à la M.A.B.N. de pousser davantage cette étude et, notamment, de préciser certaines options concernant le littoral.

Un "pré-schéma" a été élaboré tout d'abord : votre Assemblée l'a approuvé le 21 janvier 1975 sur le rapport de M. DUDOUIT ; il s'intitulait rapport d'orientation et annonçait les grandes lignes de l'actuel schéma.

Les instances ayant participé à l'élaboration, tant du rapport d'orientation que du schéma ont été :

- le Comité technique, c'est-à-dire un groupe de travail régional composé des représentants des diverses administrations intéressées,

– le Comité régional de coordination composé d'élus (parlementaires, maires, conseillers généraux) et de représentants des catégories socio-professionnelles, – outre ces deux instances, la M.A.B.N. a consulté certaines collectivités concernées sous forme de groupes de travail réunis par zones géographiques et de façon informelle.

Cette élaboration a abouti au document (provisoire) que nous avons aujourd'hui entre les mains et qui est examiné par les assemblées ; il l'a été par le Comité économique et social de la Région ; il y est en même temps, je crois, par les Conseils généraux de la Manche et du Calvados, il le sera prochainement par le Conseil régional. Notons cependant que celui-ci a récemment examiné et approuvé le P.A.P... qui est en quelque sorte la première tranche opérationnelle du schéma.

Une fois accepté au niveau départemental et régional, le schéma sera examiné par le C.I.A.T. qui, s'il l'approuve, en fera une directive nationale d'aménagement du territoire.

Une telle procédure a appelé, de la part de votre Commission des Travaux publics, les remarques suivantes : à la différence du rapport d'orientation, le comité de coordination ne semble pas avoir eu un rôle moteur pour l'élaboration du schéma. Il y a deux ans, ce Comité s'était, en effet, organisé en trois commissions, (affirmation du rôle de la mer, sauvegarde de l'espace naturel, tourisme et aménagement du littoral) et avait adopté un rapport détaillé. Il n'en a pas été de même pour le schéma. Par ailleurs, des groupes de travail géographiques ont, semble-t-il, été organisés pour élaborer le schéma, mais il ne semble pas que toutes les collectivités concernées aient pu être informées et interrogées. De plus, le caractère relativement discret de leurs travaux, amène votre Commission des Travaux Publics à penser qu'un débat plus approfondi est nécessaire sur ce schéma ; il ne s'agit pas d'approuver ou de rejeter en bloc, mais – et ce, malgré les 400 pages de l'ouvrage – d'étudier avec les élus concernés, cet ouvrage, chapitre par chapitre et proposition par proposition. L'on peut donc s'interroger sur l'opportunité de procéder à une nouvelle et ultime consultation de tous les maires concernés regroupés par zones géographiques.

2) Conséquences et effets du schéma

L'impact de ce document peut être double : au niveau national comme au niveau local.

– Au niveau national, vous savez que chaque région, par l'intermédiaire de sa mission d'études, (qu'elle se nomme ainsi ou qu'elle se nomme Organisme d'étude de l'aire métropolitaine (O.R.E.A.M.) a saisi l'Etat d'un document similaire, suite généralement à un livre blanc.

Les principaux interlocuteurs de ces missions, sont, certes, les Ministères mais aussi la DATAR et le Commissariat au Plan ; l'organe de synthèse est le C.I.A.T.

L'étude de ces documents par les administrations centrales et le Gouvernement aboutit (en principe), à l'élaboration de textes réglementaires (arrêtés, décrets ou même circulaire : celle du 4 août dernier, relative à la protection et à l'aménagement du littoral en est un exemple récent) et guide l'Etat dans l'attribution des aides et des subventions. Il ne s'agit donc pas d'une étude anodine et sans suite comme les assemblées en voient passer fréquemment, mais d'un document qui, s'il n'a pas lui-même un caractère réglementaire et contraignant, aura, ne nous y trompons pas, des conséquences sans doute juridiques et sûrement financières pour nos collectivités.

– Au niveau départemental, la M.A.B.N. a, comme toute administration de mission, un pouvoir qui réside plus dans l'information, la persuasion, la coordination que dans la prise de décisions ayant un effet juridique immédiat. Son efficacité réside donc dans la qualité de ses membres, ce qui est le cas, et ce dont nous devons pleinement nous féliciter. Son action ne s'est d'ailleurs pas limitée aux études, et grâce à la compétence de ses animateurs, elle a su, lorsque c'était nécessaire, devenir opérationnelle : SALLENELLES et le groupement régional des pêches et cultures marines en sont deux témoignages.

Il est cependant certain qu'une double condition existe pour qu'un tel schéma puisse un jour devenir opérationnel : tout d'abord, une prise en charge financière par l'Etat de très nombreux projets qu'il n'est pas question d'envisager sans une aide nationale et, en second lieu, une conformité des P.O.S. des diverses communes au schéma.

Il n'empêche qu'une fois le schéma accepté, une collectivité aurait beaucoup de difficultés à faire adopter par l'Administration, un projet tout à fait contraire à la lettre comme à l'esprit du schéma.

Certes, il est vraisemblable que de nombreux projets inclus dans le schéma seront, pour certains, abandonnés, pour d'autres maintes fois revus, amodiés, discutés, largement modifiés, mais nous devrons, et l'administration sera là pour nous le rappeler, tenir compte des dispositions du schéma.

Sans encore, d'aucune façon, prendre position au fond sur le contenu du schéma, votre Commission des Travaux Publics tenait donc simplement, mes chers collègues, à attirer votre attention sur les conséquences que peut avoir un tel document.

3) La force

Votre Commission, avant d'entrer dans le vif du sujet, souhaite, puisqu'il s'agit d'un document provisoire, insister sur quelques points de détail concernant la présentation et la rédaction du rapport.

Nous pensons que les développements purement descriptifs ne devraient pas figurer dans le schéma définitif ; ils risquent, en effet, d'alourdir ce document (qui a actuellement 400 pages) et de noyer les propositions d'action.

Un document plus synthétique, plus ramassé, pourrait ainsi faciliter la lecture et faire ressortir l'essentiel. Un schéma qui n'est plus seulement "d'étude" mais peut être opérationnel, devrait être plus précis, plus bref et plus synthétique.

Par ailleurs, votre Commission pense que les rédacteurs devraient, pour chaque département, établir un tableau relativement précis des financements et des structures administratives préconisés pour chacune des propositions prévues dans le schéma : il s'agirait donc d'affiner et de compléter le tableau concernant les actions foncières.

Enfin, il serait, dans un but de clarté, intéressant de rappeler, lorsqu'il y a lieu, l'existence d'un programme d'action prioritaire d'intérêt régional et notamment celui concernant la valorisation de la façade maritime, afin de mieux situer la mesure dans laquelle les propositions du schéma s'intègrent - ou non - dans les programmes retenus par la région dans le cadre du VII^e Plan. (1).

Mais votre Commission des Travaux publics s'est surtout attachée au contenu du document et à ses propositions ; avant de vous faire connaître, mes chers collègues, les réflexions qu'ont inspiré à votre Commission les objectifs et les méthodes proposées dans ce document, permettez-moi, brièvement, d'en résumer l'essentiel.

2) L'ARMATURE DU SCHEMA SE COMPOSE DE 5 CHAPITRES PRINCIPAUX : UN CONSTAT DE LA REGION ETUDIEE, DES GRANDES ORIENTATIONS, LA FIXATION D'UN NOYAU DUR D'OPERATIONS A REALISER (OU DEMARRER) D'ICI 1985, DES SCHEMAS SYNTHETIQUES PAR ZONES ET, ENFIN, DES PROPOSITIONS CONCERNANT LES FINANCEMENTS ET LES STRUCTURES ADMINISTRATIVES

Je précise, tout d'abord, que votre Commission ne s'est attardée que sur les développements concernant le département du Calvados ; comme vous le savez, le schéma porte sur tous les cantons côtiers du Calvados plus ceux de Pont-l'Évêque, Blangy-le-Château, Cambremer, Caen et Bayeux. La quasi totalité du départe-

ment de la Manche y est, par contre, incluse. D'autre part, toutes les prévisions du schéma sont à l'horizon 1985.

A) LE CONSTAT SUR 450 KMS DE CÔTES

- démographique : 54% de la population régionale vit sur le littoral, ce qui suffit à souligner l'importance de la mer dans notre région. La M.A.B.N. pense qu'un accroissement notable de la population active tertiaire interviendra : 49,4% en 1985 contre 44,7% en 1968.

- l'agriculture : constatant à la fois, une concurrence accrue du secteur tertiaire sur la main-d'œuvre agricole, et le développement d'une spéculation foncière nuisible à l'agriculture, les auteurs du schéma envisagent pour elle une forte concentration de ses structures ainsi qu'une rationalisation des exploitations. Deux objectifs sont à poursuivre : améliorer le niveau de vie agricole et maintenir et défendre les espaces agricoles côtiers.

- la pêche : 2000 hommes en vivent. Elle est, selon les auteurs du schéma, à rénover en grande partie. Le schéma compte que l'aquaculture permettra de créer 1000 emplois nouveaux. Mais nous y reviendrons.

En résumé, les structures du secteur primaire doivent davantage s'adapter à la mer.

- l'industrie occupe actuellement 22% de la population active totale. Déjà importants, deux secteurs doivent être relancés : les constructions navales, les industries agro-alimentaires.

- tertiaire et tourisme : celui-ci emploie déjà 20.000 personnes. Le schéma table sur une augmentation annuelle de 250 emplois nouveaux.

Par ailleurs, 1/10 des actifs du littoral sont des artisans. A ce propos, signalons que le schéma préconise un fonds régional de relance du secteur des métiers.

B) LES ORIENTATIONS

Quatre points principaux sont traités :

a) La protection de l'environnement

1 - La protection du littoral

- contre l'homme : constatant l'insuffisance des moyens réglementaires actuels pour protéger les espaces naturels, les dunes, les marais, le schéma préconise l'achat puis l'aménagement, par la collectivité, des sites les plus menacés ou les plus dignes de protection.

- contre la mer : le schéma préconise une politique globale de lutte contre l'érosion marine en fonction d'un plan d'ensemble au niveau du département ou de la région ou de secteurs géographiques homogènes. La M.A.B.N. constate, en effet, la carence des propriétaires riverains et les dangers de ne réaliser que des protections isolées et éparpillées et préconise la création d'un organisme maître d'ouvrage des opérations de défense contre la mer pour tout le littoral.

(1) NDR : Les remarques ont été observées pour la présente édition du schéma.

2 - La protection de l'eau contre la pollution

Evoquant la pollution radio-active à la Hague, industrielle dans la Baie de Seine, les auteurs insistent sur la pollution balnéaire. Ils préconisent un développement des stations dans les communes balnéaires et l'extension aux rivières de la Touques et de la Sienne, de l'opération réalisée pour la Vire.

b) les ressources marines

1 - La pêche

Constatant le vieillissement actuel de la flotte, le schéma préconise de renouveler celle-ci grâce à un plan d'aide conforme aux propositions du P.A.P. "Valorisation de la façade maritime" incluant des bonifications d'intérêt accordées sur les prêts F.D.E.S. par le Conseil Général et portant sur un programme de 25 bateaux en 5 ans (investissement total : 23,7 millions).

Par ailleurs, le schéma préconise un développement du secteur de transformation de produits de la mer (praires ou coquilles) et une amélioration des conditions d'accueil dans les ports de pêche.

2 - La conchyliculture

Le schéma préconise là, une hausse des rendements et une meilleure utilisation des espaces concédés, ce qui amènerait une augmentation de la production.

3 - l'aquaculture

c'est-à-dire la production d'animaux ou de végétaux marins autres que la cueillette sur la pêche côtière.

Un déficit important existe en France actuellement. Une place est à conquérir et la Basse-Normandie pourrait la briguer pour les palourdes, les coquilles, les crevettes, les salmonidés.

Le schéma préconise donc le développement de plusieurs sites (intéressent le Calvados : Arromanches et Grandcamp), avec une double maîtrise : acquérir les sites terrestres pour les préserver, attribuer des concessions aux organisations professionnelles.

Par ailleurs, outre les organismes scientifiques existants, la M.A.B.N. souhaite le soutien scientifique de l'Université de Caen.

Enfin, elle préconise la création d'une structure régionale de production qui pourrait être une société d'économie mixte réunissant les organismes publics de recherches, les collectivités et les groupements de professionnels, dont la mission serait d'acquérir les sites, dégager les financements et promouvoir la production.

4 - Les agrégats - sable et graviers marins

Le principal gisement est la Baie de Seine. La M.A.B.N. attire l'attention sur les dangers du fait de la sur-exploitation des gisements, de dégradation du milieu naturel et préconise des contrôles annuels.

c) Le tourisme

En 1974, dans la zone d'études, il y a eu 20 millions de journées vacances l'été, plus 5 millions hors saison. Pour 1985, le schéma retient l'hypothèse de 33 l'été au lieu de 20 actuellement et de 12 millions hors saison au lieu de 5.

Le schéma constate, par ailleurs, que chacun des départements intéressés mène déjà une politique touristique ; celle de la Manche, plus axée vers les équipements légers et la promotion commerciale et menée par le syndicat mixte d'équipement touristique, celle du Calvados caractérisée par un effort d'aide aux équipements relativement lourds (aide chiffrée à 100 millions en 10 ans).

Le schéma expose trois objectifs principaux en matière de tourisme.

1) PROTEGER LE LITTORAL EN L'AMENAGEANT

Le schéma préconise de substituer à la juxtaposition actuelle des équipements, un plan d'aménagement touristique global fondé sur deux idées de base :

- maîtriser l'expansion géographique du tourisme et la réorienter ;

- promouvoir le tourisme social et concilier la protection de l'environnement avec l'ouverture des sites au public,

ainsi, il s'agirait d'alterner les zones d'urbanisation avec des fenêtres naturelles vertes, rejeter vers l'arrière-pays tous les équipements dont la présence sur le littoral n'est pas absolument nécessaire.

Ces principes guident 6 actions développées par le schéma :

- les bases littorales de loisirs et de nature : l'objet est de préserver et mettre à la disposition du public, des espaces littoraux encore libres, proches de zones de peuplement permanent et saisonnier. Deux sont citées : Sallenelles qui a déjà démarré et dont le Président CHABRIAC pourrait vous parler beaucoup plus savamment que moi, et les Marais d'Asnelles à Ver afin de protéger cette fenêtre naturelle, de renforcer l'animation de la Côte de Nacre, d'aménager en profondeur et de relier ainsi au littoral, les vallées de la Seulles et de la Mue.

- les massifs dunaires : les protéger et organiser dans l'arrière-pays des aires de loisirs et de parkings. Ce programme intéresse surtout la Manche et notamment Beaubigny.

- les parcs récréatifs littoraux : la M.A.B.N. en préconise 2 dans l'immédiat : les marais de Blonville-Villers ; Courseulles-Bernières et Luc-Douvres dans un avenir plus lointain. Afin d'assurer "une gestion dynamique des sites naturels faisant coupure entre 2 zones urbanisées", ces parcs comporteraient à la fois des

zones d'animation et des zones de loisirs (pelouses, boisements alternant avec des activités socio-éducatives type théâtre et spectacles ou des activités sportives ou de services).

- les marais de l'Isthme du Cotentin aménagés afin de protéger la nature et créer des structures touristiques et complétés par 5 aires de loisirs dans les environs.

- les forêts : leur aménagement est également souhaité. Les moyens prévus sont, soit l'acquisition des espaces à aménager, soit la signature de conventions entre les propriétaires forestiers et la collectivité publique.

- aménager l'entourant touristique du milieu rural par l'organisation de routes touristiques balisées, de centres de loisirs (plan d'eau, village artisanal, golf, centre hippique).

2) ANIMER PAR LA PLAISANCE

L'effort d'investissement serait à faire sur le Bessin, la Baie des Veys, la Manche. Le schéma table sur un doublement de la capacité d'accueil actuelle (de 3000 à 6000 places) concentrées actuellement à DEAUVILLE, OUISTREHAM, COURSEULLES. Plusieurs projets sont en cours ou en voie d'aboutir : GRANDCAMP, COURSEULLES, CAEN, CABOURG. Le schéma préconise le développement de la plaisance à PORT et ISIGNY.

Traitant des écoles de voile, le schéma préconise la création d'un 2^e centre régional de nautisme à OUISTREHAM et souhaite que les collectivités aident davantage les écoles de nautisme et notamment celles pratiquant la location des bateaux.

3) HEBERGER

3 points principaux sont abordés par le schéma :

- hôtellerie de plein air : le schéma estime nécessaire de doubler d'ici 1985, la capacité d'accueil existante (45.000 lits campings pour la zone étudiée). Le Calvados devrait en créer 30.000 nouveaux.

Deux principes pourraient être appliqués : implantation dans l'arrière-pays (80% sont actuellement concentrés sur le littoral) et créer des formules nouvelles d'accueil du type gîtes légers ou maisons démontables ;

- développer l'équipement hôtelier, inciter les propriétaires de résidences secondaires à louer sous forme de meublés touristiques, sont les autres moyens proposés par le schéma pour accueillir plus de monde ;

- enfin, organiser à l'Université de Caen la formation des personnels touristiques.

d) Les ports

L'étude du schéma porte sur GRANVILLE, CHERBOURG, CAEN, HONFLEUR. Votre Commission ne s'est penchée que sur les deux derniers.

Outre une longue partie descriptive concernant CAEN, le schéma estime que seraient possibles :

- l'extension de la zone d'influence portuaire et ce, notamment aux dépens de ST-MALO et de la Bretagne.

- l'implantation de nouvelles entreprises susceptibles d'utiliser les possibilités offertes par le port tout en faisant une sélection des entreprises en fonction de la nécessité qu'ont certaines, et pas d'autres, d'être établies le long du port ;

- drainer une partie des surplus agricoles exportables de la plaine d'Alençon et rechercher un nouvel armateur intéressé par le site de Caen, sont les autres idées émises par ce rapport.

En définitive, la M.A.B.N. n'envisage qu'un développement modéré du port de Caen au sein de la catégorie des ports secondaires et dans le seul cadre d'une insertion régionale.

- HONFLEUR : Outre un développement descriptif, le schéma constate rapidement la nécessité pour la zone portuaire d'HONFLEUR, de se développer en complémentarité avec celles du HAVRE et de ROUEN.

C) FIXATION D'UN NOYAU DUR D'OPÉRATIONS À RÉALISER OU À COMMENCER D'ICI 1985

Le schéma énumère 15 "opérations majeures" :

- 8 sont ponctuelles quant à la zone géographique ou quant à la matière traitée : il s'agit des dunes de Beaubigny, de l'aménagement des marais du Cotentin, du Mont Saint-Michel, des Îles Chausey, du complexe aquacole de St-Vaast-la-Hougue, des Bases de nature et de loisirs, des parcs récréatifs littoraux, du camping ;

- les autres concernent la protection du littoral (défense contre l'érosion marine, lutte contre les pollutions), l'exploitation de la mer (la pêche, la conchyliculture, la gestion des fonds marins), l'aménagement touristique de l'arrière-pays, et enfin, les ports de commerce.

Il serait inutile et fastidieux, mes chers collègues, de revenir sur chacune des opérations majeures concernant notre département : j'y ai déjà fait et j'y ferai allusion.

Je note simplement que l'opération majeure "camping" préconise une aide financière sous forme de création d'un fonds départemental d'intervention destiné à financer les hébergements de tourisme social et le camping. Ce fonds serait alimenté par l'Etat, l'E.P.R. et les départements.

Le schéma souhaite également que soit encouragée l'initiative privée et créée une cellule d'assistance technique aux collectivités locales.

D – dans une 4^e partie, le schéma propose une synthèse des propositions par zones géographiques, recensées au nombre de 6 ; La Manche sud, la Façade Manche Ouest, le Nord Cotentin, le Bessin et la baie des Veys, la région de Caen, la Côte Fleurie. Je ne m'y étendrai pas.

Enfin, la dernière partie du rapport qui s'intitule voies et moyens, propose quelques solutions administratives et tente de chiffrer le coût de certaines propositions dont les financements sont esquissés.

Le schéma chiffre à 2200 hectares la maîtrise des sols à réaliser d'ici 1985, d'une valeur estimée à 70 millions auxquels il faut ajouter 250 hectares au titre de l'aquaculture.

Le schéma souhaite que ce programme d'action foncière soit coordonné par l'E.P.R. et que soit créé un corps de fonctionnaires spécialisés qui contrôlèrent et conseilleraient les collectivités.

Par ailleurs, il préconise la mise en œuvre de la politique touristique du Calvados par un syndicat mixte d'équipement touristique, semblable à celui de la Manche. Il envisage, à plus long terme, la création d'une société d'économie mixte régionale chargée de la mise en valeur touristique de la région.

2) LES REFLEXIONS DE VOTRE COMMISSION SUR LE CONTENU DU SCHEMA PORTANT A LA FOIS SUR LES OBJECTIFS POURSUIVIS ET SUR LES METHODES PROPOSEES

Votre Commission tient d'abord à rendre hommage au travail considérable accompli par la M.A.B.N. en liaison avec les administrations concernées. Malgré ses imperfections, ce document a le mérite d'exister et, tant sur le plan de l'information que sur celui de l'action, il contient des indications très précieuses pour un élu local.

A - En ce qui concerne les objectifs, plusieurs remarques peuvent être faites

Il est incontestable que les auteurs du rapport sont avant tout préoccupés par la protection de l'environnement et le développement du tourisme.

– Votre commission des Travaux publics ne peut que souscrire à l'objectif de préservation des sites, dignes d'intérêt, aussi bien dans la partie peu urbanisée du littoral, (c'est-à-dire tout ce qui représente le Bessin et la baie des Veys) que dans la région nord de Caen et la Côte fleurie où l'objectif est là, de préserver des fenêtres vertes coupant deux zones urbanisées ;

– quant au tourisme, il est incontestablement une des chances de développement du littoral ; votre Assemblée en est d'ailleurs consciente depuis plusieurs années puisqu'elle a adopté un plan décennal d'équipement et qu'elle a créé une commission ad hoc chargée de ces problèmes. A cet égard, il est essentiel de rappeler qu'il constitue, pour le littoral du Bessin notamment, une chance à saisir dans les années à venir. Il ne faut pas la laisser passer sous prétexte d'un développement industriel qu'il ne faut pas exclure, mais qui paraît bien aléatoire.

Votre Commission approuve la préoccupation du schéma tendant à contrôler, afin de protéger les sites, la croissance des hébergements touristiques. Il n'est, en effet, pas question de laisser libre cours à l'urbanisation désordonnée et diffuse le long d'un littoral qui constitue une incontestable richesse naturelle.

– Enfin, votre Commission approuve la nécessaire protection des agrégats marins et l'élaboration indispensable d'une politique cohérente en la matière : il est certain, que dans les années à venir, les vallées de l'Orne et de la Seine risquent d'être le théâtre d'une bataille, autour des ressources en agrégats marins, dans laquelle les pêcheurs auront un rôle important à jouer.

Plusieurs points nous ont cependant inquiété

1) La conception touristique du schéma repose sur l'association de deux idées : protection, animation collective. Il n'est, à notre avis, pas souhaitable de vouloir systématiquement associer ces deux fonctions. Certes, nous sommes conscients - et les études pour SALLENELLES le montrent - que prévoir des pôles d'animation, permet de protéger en partie une zone naturelle. Mais il n'empêche que ceci ne devrait être réalisé que dans le cadre des bases littorales de nature et de loisirs. Celles-ci sont une bonne chose (à condition que le concept nature l'emporte sur celui de loisirs), il y en a deux prévues dans le schéma ; nous y souscrivons pleinement. Par contre, les parcs récréatifs littoraux nous paraissent contenir des dangers. Je crains que composés exclusivement de zones d'animation et de loisirs axées vers les activités socio-éducatives, l'aspect protection de la nature soit difficile à respecter.

Certes, nous sommes conscients que ces parcs ont surtout, dans des zones déjà très peuplées, pour but d'éviter une urbanisation, et en cela, ils sont positifs, mais protéger un site n'est pas toujours synonyme d'animation socio-éducative. Oui aux deux bases, oui aux fenêtres vertes mais attention à l'animation socio-éducative systématique. Protéger, c'est aussi conserver à la nature son caractère sauvage. Les équipements réalisés doivent donc être très légers et strictement destinés à canaliser le public (sentiers, aires de pique-nique) mais rien de plus.

Ceci est vrai également pour la protection des massifs dunaires ou des marais.

Par ailleurs, n'est-il pas utopique de vouloir rejeter tous les équipements lourds - et notamment les hébergements - loin de la côte ? Protéger le littoral ne signifie pas obligatoirement en exclure tous les hébergements. Cela ne correspond d'ailleurs pas du tout au désir des estivants ou des touristes. Ne suffirait-il pas de contrôler - au moyen des P.O.S. - les types d'urbanisation à développer en certains points de la côte et, au besoin, de créer une assistance architecturale permanente pour tout le littoral ? De plus, n'est-ce pas un danger pour l'arrière-pays ? Ne risque-t-on pas d'abîmer les vallées en les urbanisant, alors que celles-ci doivent justement conserver un caractère naturel et sauvage, lieu de promenade et de visite. Les équipements d'animation très légers y ont incontestablement leur place. Pour les équipements d'hébergement, il convient d'être prudent.

Il semble donc indispensable à votre Commission d'alterner zones urbanisées et zones vertes sauvages. Si possible au sein des zones urbanisées à venir, de contrôler l'urbanisation en l'intégrant dans le site, sauvegardant ainsi l'arrière pays de trop nombreux équipements d'hébergement.

2) Le Schéma nous est apparu bien léger sur les activités qui ne sont pas directement liées à la protection de l'environnement.

- L'artisanat et l'agriculture ne font l'objet que de développements rapides. Seul, l'aspect écologique des activités agricoles retient réellement l'attention des auteurs.

- Le plan de développement de la pêche paraît insuffisant à votre commission : 5 bateaux par an pendant 5 ans. Une étude beaucoup plus approfondie devrait être faite, aboutissant à de nouvelles propositions. Ce n'est pas avec le programme d'action préconisé que la pêche bas-normande retrouvera et développera ses activités.

- Le développement des ports est étudié de façon superficielle : pour HONFLEUR, une esquisse, un survol très rapide en est fait sans approfondir (1).

Dans ce port, votre commission a constaté qu'aucun investissement majeur n'a été entrepris depuis 100 ans, or le sort de la ville dépend en grande partie de la survie de son port de commerce. Elle souhaite que ce point soit revu.

Quant à CAEN, votre Commission déplore d'une part, que le schéma se résigne à voir le port ronronner et décliner. Les propositions ne sont à la mesure ni des problèmes rencontrés, ni du rôle que devrait avoir dans l'avenir, le port de la capitale bas-normande. D'autre part, votre commission pense que ce n'est pas en se

posant dès maintenant, comme rival de la Basse Seine qu'il pourra se développer. Un port ne se développera pas ex nihilo mais à partir d'un arrière-pays industriel, consommateur ou producteur des matières transportées. C'est d'abord en développant des industries lourdes par l'utilisation des ports de la Basse Seine que CAEN préparera son expansion portuaire qui devra d'abord se faire en complémentarité par rapport à la Basse Seine. Une fois consolidé son potentiel industriel, l'effet de masse, l'inter-action port-industrie jouera, et le port de CAEN pourrait connaître une expansion importante. Tel est, après avoir entendu le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie, le sens dans lequel votre commission souhaiterait que ce chapitre soit réétudié (2).

Tout en estimant ni réaliste, ni souhaitable une industrialisation systématique du littoral - optique qu'écarte très nettement le schéma - votre commission souhaite cependant que la porte ne soit pas close pour toute implantation de P.M.I. C'est pourquoi elle regrette qu'aucune allusion ne soit faite aux petites et moyennes industries, liées ou non aux zones portuaires. Il est téméraire de s'axer uniquement sur le tourisme (dont une crise économique profonde pourrait nous montrer la vulnérabilité). Il est luxueux de ne s'intéresser qu'aux industries portuaires. Nous ne sommes ni assez riches, ni assez industrialisés pour opérer une solution, faire la fine bouche en ne réservant les zones littorales qu'aux activités strictement portuaires.

Une des mesures à prendre - et ceci pourrait être indiqué dans le schéma - serait d'étendre à tout le littoral les aides accordées par la DATAR en matière de création ou de maintien d'emplois industriels.

4) Toujours en ce qui concerne les objectifs, votre commission a relevé quelques silences :

- En ce qui concerne le problème de la création d'un car-ferry au départ de OUISTREHAM, je propose au Conseil Général de suivre la position prise sur ce sujet par le Conseil Régional, à savoir réserver notre attitude tant que les études en cours menées par les administrations compétentes n'ont pas été achevées.

- Pour être un document de synthèse, tel qu'il est conçu actuellement, le schéma aurait dû rappeler rapidement les orientations décidées par les pouvoirs publics en matière d'équipements routiers, qui constituent les éléments essentiels pour le développement du Bessin et du Littoral manchot. La mise à 4 voies CAEN - CHERBOURG promise par les pouvoirs publics, peut avoir des conséquences considérables pour le développement du littoral.

- Une indication aurait également pu être donnée en matière de politique d'aide aux villes moyennes : ce qui a été fait et ce qui pourrait être fait en ce domaine.

(1) NDR : Les programmes concernant Honfleur seront approfondis dans le cadre du SAUM de l'estuaire de la Seine en cours d'élaboration

(2) Une étude particulière, faisant suite au schéma a été commandé par la C.C.I. de Caen, au B.C.E.O.M. et constitue un programme raisonnable de développement et d'aménagement du Port de Caen.

B) LES MOYENS PRECONISES PAR LE SCHEMA

La nécessité de la maîtrise foncière des sols concernés par les opérations prévues est évidente et votre Commission y souscrit pleinement, car elle est le seul moyen, à la fois, d'éviter la spéculation et de protéger les sites.

Mais les structures envisagées pour réaliser les objectifs du schéma ainsi que le financement, ont amené votre Commission à émettre les réflexions suivantes :

a) Les structures et les méthodes : la défense contre la mer, la politique foncière et touristique, la politique forestière.

La Commission s'est félicitée que la défense contre la mer soit considérée comme un objectif important. Votre Assemblée y participe d'ailleurs très largement en subventionnant, depuis plusieurs années, la construction des ouvrages de défense. Elle ne pense donc pas que la politique menée jusqu'à présent, l'a été de façon dispersée, aboutissant à un saupoudrage de subventions qui se révéleraient, compte tenu des impératifs techniques souvent inefficaces.

Votre commission s'interroge sur l'opportunité et la possibilité de créer un organe maître d'ouvrage au niveau régional, des opérations de défense contre la mer. Outre la difficulté de mettre en place une telle structure, votre Commission insiste sur la nécessité de laisser les personnes morales concernées (communes ou particuliers riverains) être maîtres d'ouvrage et participer au financement de tels investissements. De plus, un tel plan régional se monterait à 65 millions de francs, ce qui est considérable (1).

C'est donc ponctuellement et sur l'initiative des intéressés que doit être menée une politique réaliste de défense contre la mer ; de plus, compte tenu du financement départemental, important, c'est à notre Assemblée et non à un organe supra-départemental spécialisé, de prendre les décisions en la matière.

Votre Commission souhaiterait, par ailleurs, que soit étudiée l'affectation d'une partie de la redevance domaniale, perçue lors du prélèvement des agrégats marins au financement des ouvrages de défense contre la mer.

En matière de politique foncière, votre Commission s'étonne que le schéma préconise d'une part, le niveau régional pour la mise en œuvre de la politique foncière (portant à 2200 hectares) et même la création de corps de fonctionnaires spécialisés, et, d'autre part, la création d'un syndicat départemental pour la réalisation de toutes les opérations touristiques prévues. Il ne semble, en effet, pas souhaitable de gonfler la structure régionale, conçue pour être quelque chose de léger. Par

ailleurs, un syndicat départemental ne permettrait pas, d'associer toutes les collectivités concernées par ces aménagements. De plus, est-il opportun de différencier les deux aspects ? (maîtrise foncière, gestion) (2).

Votre Commission souhaite donc que soient utilisées les structures existantes, à savoir le Département et vos Commissions du Tourisme et des Travaux Publics, pour la conception et la décision des opérations, auxquelles viennent s'ajouter, quand il est nécessaire, des structures ad hoc pour chaque opération du type syndicat mixte de SALLENELLES. Une telle organisation permet :

– la prudence, à savoir : ne créer une structure que lorsque c'est nécessaire.

– la concertation et la consultation de toutes les communes et collectivités concernées par les projets : seul un syndicat mixte ad hoc le permet, ce qui ne serait le cas ni d'une vaste structure régionale, ni d'un syndicat départemental. N'oublions pas, mes chers collègues, que pour de tels aménagements, la prudence, la consultation de toutes les communes, quitte à aller plus lentement, doivent être la règle si nous voulons éviter de commettre des erreurs.

De tels syndicats ad hoc pourraient donc, en règle générale, à la fois être compétents pour la maîtrise foncière et la gestion de l'opération.

L'utilisation des structures existantes n'empêche d'ailleurs pas que les opérations de maîtrise foncière, compte tenu des retards qui peuvent apparaître pour la création des syndicats, soient exceptionnellement menées par des organismes déjà existants tels que le Conservatoire du littoral ou le Département qui, comme nous l'avons vu il y a quelques jours, va disposer d'ici peu, de ressources et de moyens grâce à la mise en vigueur dans le Calvados, de la législation sur les périmètres sensibles, à charge pour eux de rétrocéder le moment venu, la propriété des terrains au syndicat ad hoc.

Pour la politique forestière, votre Commission est réservée sur la possibilité réelle de signer des conventions (entretien - ouverture au public) avec les propriétaires, et se demande si cette proposition est tout à fait réaliste.

b) Le financement

Le schéma ne chiffre pas l'ensemble de ses propositions, cela est certes très difficile compte tenu de l'étalement dans le temps des réalisations, du fait qu'il s'agit d'un catalogue, et que tout ne sera sans doute pas réalisé. Néanmoins, il serait intéressant de le faire. Mais, d'ores et déjà, nous savons que la maîtrise foncière coûterait 70 millions pour 2200 ha (ce qui paraît d'ailleurs sous-estimé) ; que la défense contre la mer coûterait 65 millions. Il faut ajouter à cela 1,2 million

(1) Annuellement dépensé.

(2) A revoir.

environ correspondant aux charges du département pour la pêche. Certes, pour les deux premiers chiffres, le financement qui nous serait demandé, serait loin de ces chiffres qui concernent tout le littoral et dont il faudrait soustraire les apports des autres collectivités.

J'ajoute qu'il s'agit là d'investissements dont la très grande majorité peut être considérée comme non "rentables" et de peu de retombées fiscales.

Enfin, ce programme suppose la prise en charge de très nombreuses participations par l'Etat : à cet égard, le tableau du programme d'actions foncières nous paraît optimiste quant aux apports de l'Etat.

D'avantage de précisions sont donc indispensables au niveau du financement.

En conclusion, ce schéma qui s'intitule d'ailleurs provisoire, nécessiterait selon votre Commission, des aménagements et des précisions. Il a le grand mérite d'avoir posé les problèmes et ouvert le débat sur des options qui, sans nous engager juridiquement, pèseront sans doute lourd dans les années à venir pour tous les projets concernant notre littoral. Il faut d'ailleurs préciser que de nombreuses idées contenues dans le schéma sont déjà en cours de réalisation.

Votre commission et votre rapporteur n'ont pas la prétention d'avoir traité tous les problèmes. Des aspects essentiels ont été omis - ne serait-ce que la discussion des projets zone par zone - et c'est plus un survol qui vient d'être fait qu'une analyse précise. Votre commission a souhaité vous faire part de ses impressions sur ce document qui, même s'il doit être encore modifié, honore ses auteurs par le sérieux de leurs études et l'importance du travail accompli.

Votre Commission a donc tenté de synthétiser l'ensemble du schéma, s'est interrogée sur un certain nombre d'options et n'a fait que poser des questions auxquelles votre Assemblée devra répondre.

En définitive, si vous approuviez ce rapport, notre assemblée pourrait demander que soit élaboré, sous le contrôle de la Commission des Travaux Publics à laquelle se joindraient nos 3 représentants au comité de coordination (MM. RAULINE, DUNCOMBE et LENORMAND), un document plus résumé et moins descriptif (qui pourrait avoir 100 pages environ) et qui prendrait en considération les observations de fond contenues dans le rapport.

Un tel document pourrait être présenté une ultime et dernière fois à tous les Conseillers Généraux concernés, au cours de quelques réunions par zones géographiques.

LE PRESIDENT

M. de BOURGOING - Je remercie M. de MOURGUES de l'important travail qu'il a effectué. Il est

toujours difficile de résumer un ouvrage de 400 pages et de condenser les réflexions nombreuses qui ont été faites à la Commission des travaux publics. Vous avez été très sage sur les conséquences de l'adoption de ce schéma. Ce n'est pas une simple formalité car cela risque de conduire la politique du département pendant de nombreuses années et donc d'être contraignants. Vos conclusions sont prudentes lorsqu'il s'agit de traiter le problème sur le plan région. Elles le sont également quand vous conseillez d'utiliser les structures existantes, de consulter les collectivités locales intéressées, quand vous préconisez que les actions s'insèrent dans les formules existantes et enfin quand vous abordez le problème essentiel du bilan financier.

M. DUDOUIT - Après un rapport aussi complet et aussi fouillé que celui que nous venons d'entendre, il y a peu de choses à ajouter. Le Livre Blanc sur la Basse-Normandie qui a été approuvé le 3 août 1972 devait être suivi d'une étude plus affinée de la Mission d'aménagement de Basse-Normandie. C'est cette étude qui vous est présentée. Elle est très bien mais je la trouve encore insuffisante.

En effet, à mon avis, l'aménagement doit être étudié sur l'ensemble des 3 départements beaucoup plus en profondeur et notamment pour le Calvados. Si l'on veut obtenir l'harmonie nécessaire, il faut que l'étude porte sur l'ensemble du territoire du département.

Je veux rendre hommage à la méthode employée par les techniciens de la M.A.B.N. qui ont su éviter l'utilisation de méthodes qu'on reproche souvent à ceux qui ont leur formation. En effet, ils ont, dès le début, assuré la concertation avec les responsables et les élus, ce qui a évité bien des errements.

En ce qui concerne la partie consacrée au tourisme, fort importante d'ailleurs, nous souhaitons que le Directeur de la M.A.B.N. vienne discuter avec les membres de la Commission du tourisme. Cette concertation me semble indispensable. Il en va de l'avenir de notre département.

L'étude de la M.A.B.N. est destinée à l'Etat. Nous sommes soucieux de "coller" au plus près à son élaboration. La M.A.B.N. sait aussi être concrète et fonctionnelle ; elle l'a prouvé dans l'affaire de la Baie de Salles. Je note au passage, le problème de l'acquisition de certains sites terrestres.

Je me rallie à l'avis de notre rapporteur lorsqu'il demande un document plus condensé.

M. le Dr DUNCOMBE - J'ai participé en qualité de représentant du Conseil Général, à l'élaboration de ce schéma. Ce schéma a pour objectifs de protéger la nature mais aussi, entre autres, de favoriser l'industrie, la pêche, le tourisme. On a un peu tendance à vouloir tout faire. Il y aurait peut-être des options plus précises à

déterminer, et à choisir des priorités. On ne pourra jamais tout réaliser, notre littoral ne serait pas assez grand. Je me suis intéressé spécialement à la sauvegarde des espaces naturels. Je suis satisfait de ce qui a été prévu comme l'ont été les écologistes et les biologistes qui avaient préparé un pré-rapport à ce sujet.

On veut développer l'industrie, l'urbanisation mais aussi préparer l'aquaculture. Il faudra veiller à ce que cette industrialisation et cette urbanisation n'entraînent pas de nouvelles pollutions qui iraient à l'encontre des projets d'aquaculture.

Il faudra veiller aussi à ce que l'exploitation des agrégats marins n'entraîne pas de perturbations trop importantes des fonds où s'opère la reproduction.

On a parlé aussi d'aménagement en profondeur, c'est-à-dire vers l'arrière-pays. Cela me paraît utopique. Ceux qui viennent sur nos côtes ne souhaitent pas résider loin de la mer. Comme la Commission du Tourisme l'a fait, il faut créer des points d'animation dans l'arrière-pays.

En conclusion, et c'est là surtout l'objet de mon intervention, je me demande qui va contrôler et coordonner l'exécution de ce schéma, qui en est, je crois, à sa troisième ou quatrième mouture et qui n'aura jamais un caractère définitif. Je suggère que la Commission des Travaux, à laquelle pourraient s'adjoindre nos collègues représentant les cantons du littoral et ceux qui font partie de la Commission du Tourisme, suivent le déroulement de ce schéma et interviennent pour son adaptation.

M. CHABRIAC - Le rapport fondamental de M. de MOURGUES au nom de la Commission des Travaux Publics est très intéressant.

Je rappelle que le littoral bas-normand d'une longueur de 450 km représente 1/6e du littoral de notre pays. Comme notre rapporteur, je regrette que ce schéma d'aménagement ait été aussi discret en ce qui concerne la pêche.

J'ai tout de même constaté une grande lacune dans ce dossier : c'est celle qui concerne l'épuration des eaux. On parle de la défense contre la mer mais il n'est pas question d'une action en faveur de la mer. En effet, les stations d'épuration des communes côtières sont très insuffisantes tant au point de vue quantité que qualité. Actuellement, on procède à des épurations physico-chimiques mais on n'a pas encore fait le nécessaire pour l'épuration biologique. Des expériences sont en cours en utilisant les rayons ultra-violet. J'espère qu'elles seront concluantes et nous permettront, enfin, de rejeter en mer des eaux complètement épurées.

En ce qui concerne les ports, j'attire l'attention de l'Assemblée sur le projet de terminal à OUISTREHAM, du car-ferry avec l'Angleterre. Cette réalisation ne

gênera en rien la plaisance et confortera l'activité du port de CAEN. Des débats ont déjà eu lieu à ce sujet dans différentes assemblées. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

Enfin, en ce qui concerne la baie de Sallenelles, je précise qu'il s'agit d'un projet qui entraînera l'achat d'environ 400 ha. 51 sont sur le point d'être acquis par l'Etat qui, je vous le rappelle, supporte les dépenses d'investissement. Par contre, le fonctionnement est assuré par l'intermédiaire d'un syndicat dans lequel le département prend en charge 75 % de la dépense.

M. le Président de BOURGOING - La Commission des Travaux Publics, vous le savez, s'intéresse particulièrement au problème de l'assainissement des communes côtières surtout pendant la période estivale. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

M. MEXANDEAU - Nous sommes en face d'échéances contradictoires. D'une part, aller vite pour protéger le littoral bas-normand, et notamment celui du Calvados, des pollutions qui s'aggravent et des risques de catastrophe par pollution pétrolière. Il y a aussi un appauvrissement des fonds de pêche et enfin, ces constructions anarchiques contre lesquelles nous n'avons pas encore trouvé de solution pour nous y opposer. D'autre part, il faut être prudent car la charge financière, notamment, risque d'être lourde.

Je me demande si nous ne pouvons pas consacrer une séance spéciale à ces problèmes car il me paraît difficile aujourd'hui, de traiter au fond de ce projet. Bien sûr, des missions vont être confiées à la Commission des Travaux publics mais il me paraîtrait préférable de créer des Commissions ad hoc ou alors de charger chacune de nos commissions internes d'étudier les problèmes de leurs compétences. En attendant, il nous faut demander aux Pouvoirs Publics d'être vigilants afin que la législation en vigueur, notamment concernant la protection des fonds marins, soit respectée. On se préoccupe actuellement des conséquences des ballastières à l'intérieur du pays. Il faudrait aussi veiller à protéger la plate-forme continentale où se reproduisent les poissons et les coquillages.

A propos de l'activité du port de CAEN, et notamment de la création du car-ferry qui accosterait à OUISTREHAM, j'estime qu'il doit y avoir une concertation sur le plan régional car cette réalisation ne doit pas gêner l'activité du port de CHERBOURG. Il ne faudrait d'ailleurs pas croire que ce projet résoudra le problème de l'activité du port de CAEN. Ce ne sera qu'un palliatif qui ne remplacera pas l'activité industrielle liée à l'économie de l'arrière-pays. Nous constatons actuellement une récession, notamment parmi les entreprises moyennes. Le maintien de l'activité du port de CAEN est lié à celui des activités industrielles. Il

s'agit de sujets extrêmement vastes qu'il serait vain de vouloir traiter dans le temps très bref réservé à cette discussion.

M. le Président de BOURGOING - On ne vous propose pas de décider aujourd'hui puisque dans son rapport, M. de MOURGUES demande que soit élaboré un nouveau document plus résumé.

M. DELISLE - C'est toujours avec une certaine méfiance que j'examine les documents tels que ceux qui nous ont été présentés par la Mission d'aménagement de Basse-Normandie. En effet, notre département doit éviter de devenir un lieu privilégié de résidences secondaires alors que la Seine Maritime, dans le même temps, se verrait confirmée dans sa vocation de zone industrielle. Je souhaite donc, comme mon collègue MEXANDEAU, que nous revoyons ce projet plus en détail.

M. CHABRIAC - Je suis heureux des déclarations de M. MEXANDEAU à propos du car-ferry. J'espère que ce projet se réalisera à court terme.

M. de MOURGUES - Avant de poursuivre le débat aujourd'hui, il me paraîtrait nécessaire de demander à l'Assemblée départementale si elle retient la proposition qui lui a été faite de création d'une ou de nouvelles commissions pour discuter plus en détail de ce schéma d'aménagement du littoral. En effet, si cette proposition est adoptée, il faudra que tout soit remis en chantier.

M. le Président de BOURGOING - Je vous propose de répondre aux différentes interventions et je soumettrai vos conclusions à l'Assemblée.

M. de MOURGUES, rapporteur - M. le Dr DUNCOMBE s'est inquiété des objectifs de ce schéma. Je rappelle qu'il a surtout pour objet la protection de l'environnement et le tourisme. Si une allusion a été faite aux problèmes de l'industrie, ce n'est pas dans le but de fermer la porte à toute nouvelle implantation sur nos côtes mais seulement pour éviter que se renouvelle, par exemple, FOS sur MER. Je suis d'accord avec sa proposition d'affiner ce schéma mais il ne faut pas être trop perfectionniste.

Un condensé pourrait être fait avec l'aide de M.A.B.N. tenant compte des observations qui ont été faites par la Commission des Travaux publics et par nos collègues qui sont intervenus en séance.

Je suis également d'accord pour qu'une instance qui nous reste à déterminer, suive le déroulement et la coordination de ce schéma.

Le schéma d'aménagement du littoral répond aux préoccupations de M. CHABRIAC concernant l'épuration. Un plus long développement pourra intervenir sur ce sujet (1).

Je vous propose de modifier les conclusions de mon rapport qui pourrait être ainsi rédigé :

Notre Assemblée demande que soit élaboré sous le contrôle de la Commission des Travaux publics, à laquelle se joindraient les membres de la Commission du tourisme et MM. RAULINE, Dr DUNCOMBE et LENORMAND qui représentent le Conseil Général au Comité de Coordination, un document qui prendrait en considération les observations de fonds contenues dans le rapport.

Un tel document pourrait être présenté une ultime et dernière fois à tous les Conseillers Généraux concernés au cours de quelques réunions par zone géographique. Après cette consultation, le Conseil Général en serait saisi rapidement.

M. MEXANDEAU - Je suis d'accord sauf sur la fin de la procédure et je dépose un amendement tendant à ce que chacune des commissions internes du Conseil Général en soit saisie et qu'un débat spécial soit organisé en séance publique. Il me semblerait, en effet, anormal, que la moitié du Conseil Général soit appelée à prendre position en séance politique avant d'avoir pu faire, éventuellement, des observations en séance de commissions.

M. le Président de BOURGOING - Le schéma d'aménagement du littoral a été remis à chaque membre de l'Assemblée. Le procès verbal des travaux de la Commission élargie qui vous est proposée sera remis à chacun d'entre vous et pourra ensuite, être examiné par chacune des commissions internes.

M. MEXANDEAU - Dans quels délais le Conseil Général sera-t-il saisi à nouveau ?

M. le Président de BOURGOING - Plusieurs mois me semblent nécessaires. Je mets donc aux voix les conclusions du rapport de la commission des travaux publics telles qu'elles viennent de vous être lues par M. de MOURGUES.

Le rapport est adopté à l'unanimité.

2^e Avis du conseil général du Calvados

Compte rendu de la séance du groupe de travail chargé de suivre le dossier du schéma d'aménagement du littoral

SEANCE DU 17 MAI 1977

Il a été décidé d'envoyer à l'examen du C.I.A.T., trois documents :

1) Le schéma provisoire tel qu'il est rédigé actuellement.

(1) NDR : Ce développement a été inclus dès la présente édition.

2) L'extrait du registre des délibérations de la séance du vendredi 21 janvier 1977 du Conseil Général tenue sur le schéma d'aménagement du littoral.

3) Un rapport complémentaire dont la teneur est la suivante :

Le Conseil Général insiste, tout particulièrement, sur l'importance de 5 chapitres du schéma.

1) La protection du littoral contre une urbanisation sauvage. Il constate l'insuffisance des moyens réglementaires, actuellement, pour protéger les espaces naturels, les dunes, les marais, et préconise l'achat puis l'aménagement par la collectivité des sites les plus menacés ou les plus dignes de protection.

Il insiste sur la nécessité de préserver des fenêtres vertes sur l'ensemble du littoral du Calvados.

2) Le tourisme : le Conseil Général approuve totalement la priorité donnée par le schéma au tourisme dans la mesure où elle est, aussi bien, un élément de protection des sites que de créations d'activités.

Dans le cadre des considérations développées par le rapport, il insiste, particulièrement, sur la nécessité de réaliser les parcs de loisirs, les parcs récréatifs littoraux et le développement et l'aide au camping.

3) La pêche : le Conseil Général attache la plus haute importance au développement de cette activité et à l'aide que pourraient lui apporter toutes les collectivités intéressées.

4) Le Conseil Général insiste sur la nécessité de compléter les procédés d'épuration des eaux par un complément de type biologique ou autres moyens de lagunage.

5) Le Conseil Général souhaite que soit entreprise une aide efficace à l'artisanat, le long du littoral. Il retient l'idée d'un fonds de relance de l'artisanat et souhaite que d'autres moyens réglementaires de développement soient trouvés. Par ailleurs, il demande qu'une étude soit faite sur les possibilités offertes en matière d'emploi dans ce secteur.

6) Le Conseil Général insiste, tout particulièrement, sur la nécessité de préserver les agrégats marins. Il est nécessaire que soient contrôlés, en priorité, à la fois les gisements de sable, de graviers marins, ainsi que leur exploitation ; celle-ci pourrait faire l'objet de contrôles mensuels.

Telles sont, parmi l'ensemble des propositions du schéma provisoire, les priorités auxquelles notre assemblée attache le plus d'importance.

Par ailleurs, le groupe de travail a accepté de modifier le rapport en deux points particuliers :

– d'une part, page 14, premier paragraphe : remplacer "Le développement des ports est étudié... approfondi" par "Le développement des ports mériterait une étude encore plus approfondie : pour Honfleur, des

développements plus approfondis semblent nécessaires",

– d'autre part, page 14, paragraphe 7, le groupe de travail supprime à la ligne 2, les mots : "suivre la position prise sur le sujet par le Conseil Régional à savoir..."

Avis du conseil général de la Manche

COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES

Réunion du 4 février 1977

SCHEMA D'AMENAGEMENT DU LITTORAL DE LA BASSE-NORMANDIE

Par délibération en date du 14 janvier 1977, le Conseil Général, réuni en Session Ordinaire, a donné délégation à sa Commission des Affaires Economiques pour exprimer son avis sur le Schéma d'Aménagement du Littoral de la Basse-Normandie préparé par la Mission d'Aménagement de Basse-Normandie et annexé au rapport de M. le Préfet inscrit sous le n° 516 à l'ordre du jour de la Session.

La Commission des Affaires Economiques à laquelle s'étaient joints de nombreux membres de l'Assemblée Départementale, s'est réunie à cet effet le vendredi 4 février à 16 h 30, à la Préfecture de la Manche, salle Henri Cornat sous la présidence de M. AGUITON, Conseiller Général de BRECEY.

M. FROUIN, Secrétaire Général de la Manche, représentant M. le Préfet, assistait à la séance.

Après avoir entendu l'exposé de M. BERQUIN, Chef de la Mission d'Aménagement de la Basse-Normandie, la Commission des Affaires Economiques a relevé sur les chapitres ci-après désignés, les précisions et observations suivantes :

I - LES POLITIQUES

a) L'exploitation des Ressources Marines

En ce qui concerne l'exploitation des ressources marines, la Commission souligne les ambiguïtés du rapport entre le développement du Tourisme et le développement de la conchyliculture et de l'Aquaculture en général. Il convient donc d'éviter toute systématisation de la vocation des différentes zones. Dans ce but, la Commission demande que le Schéma tienne compte de l'étude Tourisme-Aquaculture réalisée en accord avec les Elus, les Services de la Marine Marchande et la Direction de l'Equipement. Ce document, en limitant les volumes de production globale et par

voie de conséquence, les aires d'implantation, constitue une référence sérieuse pour éviter toute incompatibilité entre la promotion du Tourisme et le développement de l'Aquaculture.

b) L'organisation Touristique du Littoral

La Commission note qu'à la page 139 du rapport, l'école de voile de COUDEVILLE a été omise.

La Commission prend acte des assurances qui lui sont données en ce qui concerne les constructions de résidences secondaires, qu'il ne s'agit pas de limiter, mais d'organiser pour favoriser leur insertion dans les sites actuels en évitant la dispersion et les extensions en linéaire.

Au titre des nouvelles capacités d'accueil, le rapport préconise la progression de campings ruraux mais ne parle pas des campings en bord de mer. Or, on ne peut envisager le développement rapide des campings dans la Manche si on n'autorise pas leur implantation dans les zones N.E. du littoral avec, bien entendu, les précautions qui s'imposent. Il y a donc là, dans le texte, une lacune à combler.

c) L'aménagement industriel et portuaire

Pour le Port de CHERBOURG, à propos de la mutation des ilots urbains de la zone Est dont fait état le rapport, il est précisé qu'il s'agit, non pas du développement du port mais de la création d'un certain nombre d'activités en milieu urbain de façon à favoriser une liaison entre le port, les activités tertiaires et la ville elle-même.

En ce qui concerne les installations portuaires proprement dites, il convient de prévoir en dehors du point d'appui construit dans le prolongement du Quai de Normandie, la construction de quais, de forme de radoub et autres installations de nature à favoriser le développement du Port.

II - LES OPERATIONS MAJEURES

a) La lutte contre les pollutions :

Le rapport constate que l'essentiel des pollutions vient des rivières. Il est donc important de faire figurer parmi les objectifs, l'approfondissement de la recherche dans la lutte contre cette pollution. D'autre part, au titre de la qualité de l'environnement, si les usines d'épuration donnent de bons résultats dans le traitement de l'eau, il n'en est pas de même en ce qui concerne les odeurs. Des études doivent donc être poursuivies sur ce point.

b) La gestion des fonds :

Au titre de la Gestion des Fonds, il y a lieu de souligner l'intérêt que représente l'expérience qui vient

d'être mise en place pour la gestion rationnelle et l'étude de repeuplement du homard par le Comité des Pêches de Blainville sur la côte Ouest du Cotentin.

III - LE DEVELOPPEMENT ET L'AMENAGEMENT PAR ZONES

Il convient de préciser que l'Equipement touristique concerne non seulement Agon et Gouville, mais l'ensemble Agon-Blainville-Gouville avec, en support, St-Malo-de-la-Lande et Tourville.

La présentation du 2e tableau "Nord-Cotentin-Population active" devrait être modifiée pour bien faire apparaître, qu'à partir de 1975, le chiffre indiqué correspond non pas au seul secteur de l'Agriculture, mais à l'ensemble "Pêche, Agriculture, Industrie extractive".

Sur le plan plus général, la Commission considère que les perspectives de développement de la population souhaitées pour le Nord Cotentin et la Manche en général, ne pourront être réalisées uniquement par la mise en valeur des ressources ou le développement des activités existantes.

Il y aurait donc lieu de noter qu'un apport d'activités extérieures basées sur une active politique de décentralisation des secteurs secondaires et tertiaires s'avèrera indispensable pour atteindre les objectifs énoncés.

En conclusion, la Commission des Affaires Economiques, agissant en vertu de la délégation spéciale du Conseil Général en date du 14 janvier 1977, donne son accord aux directives contenues dans le Schéma d'Aménagement du Littoral de la Basse-Normandie, annexé au rapport de M. le Préfet, sous réserve qu'il soit tenu compte des précisions et observations ci-dessus indiquées.

Avis du comité économique et social de Basse-Normandie

Séance des 17 et 18 décembre 1976

Le Comité Economique et Social de Basse-Normandie s'est réuni les 17 et 18 décembre 1976, à la Salle des Gardes, dans l'enceinte de la mairie de Caen, sous la présidence de M. MOUCHEL et en présence de M. DELAUNAY, Préfet de Région, à l'effet notamment d'examiner le Schéma d'Aménagement du Littoral.

Après avoir pris connaissance du rapport préparé par la M.A.B.N. sur le Schéma d'Aménagement du Littoral Bas-Normand.

Après avoir entendu le rapport du Président de la Commission n° 4 "Aménagement de l'Espace Urbain, Rural et Maritime - Habitat" ainsi rédigé :

"Le Comité Economique et Social confirme son accord sur les grandes lignes d'action présentées dans le schéma d'aménagement du littoral bas-normand et qui avaient été déjà approuvées par notre Assemblée lors de sa session du 9 janvier 1975 dans le Rapport d'Orientation.

Le Comité Economique et Social apprécie l'importance et le sérieux du travail effectué par la M.A.B.N. pour l'élaboration de ce document sur des thèmes qui ne sont pas tous classiques pour notre Région.

Aussi regrette-t-il d'autant plus que la forme ne souligne pas le dynamisme des propositions, quand elle ne l'estime pas complètement.

En cette période économique difficile, un tel manque de "percutant" permet d'interpréter fallacieusement le schéma comme issu de préoccupations qui n'apparaissent pas, de prime abord, essentielles. Et pourtant, les véritables propositions d'avenir y sont en fait présentes, mais noyées dans un détail souvent inutile.

Le Comité Economique et Social souhaite donc une refonte totale de la rédaction : (1)

- soulignant le développement économique indispensable de la frange littorale qui n'est pas suffisamment pris en compte dans le texte proposé ;

- mettant clairement en évidence les perspectives économiques contenues dans les choix proposés, tant en ce qui concerne l'exploitation du milieu marin que la saine gestion des autres milieux qui participent à sa richesse ;

- faisant disparaître les redites qui alourdissent l'ensemble et ralentissent l'intérêt du lecteur consciencieux ;

- ôtant les exemples conjoncturels qui peuvent être dépassés ou sans objet d'ici quelques années.

Chaque partie du document doit être allégée de ce qui est repris dans les chapitres suivants :

- le "redéploiement des secteurs d'activité" a besoin d'être élagué des propositions reprises ensuite dans les "politiques" ; il n'en aura que plus de force ;

- les "politiques" doivent rester des politiques, c'est-à-dire des "manières de diriger l'aménagement", les actions individualisées ayant leur place aux chapitres suivants, intitulés "les opérations majeures" et "développement et aménagement par zone".

- la lutte contre les pollutions, priorité maintes fois reconnue par l'E.P.R., est la première des opérations majeures à présenter. Elle conditionne le développement de la pêche, de l'aquaculture, de la conchyliculture, donc l'implantation des industries de trans-

formation associées ; elle influe également sur le tourisme ;

- "rénovation de la conchyliculture", "gestion des fonds" et "complexe aquacole de Saint-Vaast-la-Hougue" sont trois facettes d'une même opération majeure qu'il conviendrait de refondre dans une présentation unique.

Le Comité Economique et Social pense que les fiches sectorielles "développement et aménagement par zone" sont plus de la compétence des Conseils Généraux.

Le Comité Economique et Social enfin demande que l'Etablissement Public Régional soit appelé à prendre position selon un calendrier précis sur le développement économique des ports et sur l'ensemble de la politique proposée par le schéma.

Après en avoir délibéré,

Le Comité Economique et Social de Basse-Normandie, par 24 voix pour, moins 5 contre, 1 abstention et 1 refus de vote, adopte les conclusions du rapport de la Commission n° 4 « Aménagement de l'Espace Urbain, Rural et Maritime - Habitat ».

Le PRESIDENT :
Jean MOUCHEL

Avis du conseil régional de Basse-Normandie

Séance des 5 et 6 juillet 1977

Le Conseil Régional de Basse-Normandie s'est réuni à CAEN à la salle des Gardes, lieu habituel de ses séances, les 5 et 6 juillet 1977 sous la présidence de Monsieur JOZEAU-MARIGNE et en présence de Monsieur DELAUNAY, Préfet de Région, à l'effet notamment d'examiner le schéma d'aménagement du littoral.

Après avoir pris connaissance de l'avis du Comité Economique et Social en date des 17 et 18 décembre 1976.

Après avoir entendu le rapport présenté par Monsieur AGUITON, membre de la Commission n° 5 ainsi rédigé :

"Nous voici donc à la dernière étape de l'examen du Schéma d'Aménagement du Littoral Bas-Normand, dernière étape avant sa présentation au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, qui est prévue en principe pour le présent mois.

(1) NDR : Ces remarques ont été observées pour la présente édition du schéma.

Trois années ont été nécessaires pour voir la fin de cet important travail, vous vous souvenez de la procédure suivie, notamment à partir du début de l'année 1976. Des groupes de travail ont été constitués par secteurs géographiques. Ils étaient composés des membres du Comité de Coordination auquel s'étaient joints des maires, des professionnels et des représentants de l'Administration. Ces groupes se sont réunis à GRANVILLE pour le littoral Manche-Sud et façade Ouest, à BAYEUX pour le Bessin, à CAEN pour la région urbaine de CAEN et à TROUVILLE pour la côte fleurie.

La Mission d'Aménagement pour la Basse-Normandie a largement tenu compte des observations et suggestions émises ici ou là. Et pendant les derniers 6 mois, il a été procédé aux dernières consultations pour arrêter la forme définitive du document qui est soumis à votre approbation.

Voici très sommairement résumés les avis exprimés :

COMITE TECHNIQUE

Ce Comité a donné son aval au document, sous réserve de certaines modifications dans la présentation.

COMITE DE COORDINATION

Ce Comité a approuvé, dans son ensemble, le document en insistant toutefois, pour que soient soulignés les points suivants :

- Politique d'assainissement et de lutte contre la pollution.
- Politique de recherche scientifique au niveau régional pour le développement de l'aquaculture.
- Cohérence entre aménagements touristiques et plans d'aménagements ruraux.
- Politique régionale des ports bas-normands en cohérence avec la Basse-Seine.
- Pas d'exploitation de sable et graviers de la Côte Ouest.
- Enfin, cohérence du schéma avec le S.A.U.M. de l'estuaire de la Seine.

COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL

Il a donné son accord également aux grandes lignes d'action du schéma, il a approuvé l'importance et le sérieux du travail effectué. Il a toutefois regretté que la forme ne souligne pas suffisamment le dynamisme des propositions. Il a demandé enfin que l'Etablissement Public Régional soit consulté sur un calendrier des actions à entreprendre.

CONSEIL GENERAL DU CALVADOS

Il a travaillé fort longuement et de façon très sérieuse et détaillée sur ce schéma et a émis deux avis successifs et d'ailleurs complémentaires.

Le Conseil Général du Calvados est dans l'ensemble favorable au schéma mais il a, cependant, fait ressortir les points suivants :

Il estime que le Comité de Coordination n'a pas suffisamment joué un rôle moteur pour l'élaboration du schéma. Il pense que le schéma est un guide efficace dans la mesure où les opérations proposées sont aidées par l'Etat, mais qu'il est contraignant dans la mesure où les communes doivent en tenir compte.

Il estime que le texte gagnerait à être plus synthétique et plus précis, le chiffrage plus complet et la liaison avec les P.A.P.I.R. plus évidente.

Il indique encore que la dualité Protection-Animation ne semble pas devoir être applicable dans tous les cas d'aménagements touristiques liés à la protection des espaces naturels.

Il ajoute que l'aménagement en profondeur ne semble pas devoir être élevé au rang de système.

Il a enfin, dans son premier avis, souligné que les structures proposées pour la maîtrise d'ouvrage de la défense contre la mer ou en matière de réserves foncières n'étaient peut-être pas suffisamment bien adaptées, et par un avis plus récent, le Conseil Général du Calvados a ajouté 6 remarques sur 6 chapitres du schéma.

Je vais me borner si vous le voulez bien, à vous indiquer les titres de chapitre de ces remarques, laissant éventuellement aux collègues du Calvados le soin de les approfondir.

Le Conseil Général du Calvados insiste sur les 6 points suivants :

1) Protection du Littoral contre une urbanisation sauvage.

2) En ce qui concerne le Tourisme : Approbation totale de la priorité donnée par le Schéma à cette activité.

3) La pêche : il attache la plus haute importance à son développement.

4) Il insiste sur la nécessité de compléter les procédés d'épuration des eaux par un complément de type biologique ou autre moyen de lagunage.

5) Il souhaite que soit entreprise une aide efficace à l'artisanat le long du littoral.

6) Enfin, il insiste tout particulièrement sur la nécessité de préserver les agrégats marins.

CONSEIL GENERAL DE LA MANCHE

Il a donné son accord aux directives du schéma, sous réserve seulement qu'il soit tenu compte des quelques observations suivantes :

- pour l'exploitation des ressources maritimes, on devra tenir compte de l'étude tourisme et aquaculture ;

– pour les résidences secondaires, le Conseil Général de la Manche demande plus une organisation qu'une limitation ;

– il insiste sur un objectif qui lui semble quasi-prioritaire : la lutte contre la pollution et notamment la pollution issue des rivières ;

– Enfin, il a insisté tout particulièrement sur le fait que les perspectives de développement souhaitées pour le Nord Cotentin, (globalement la région de CHERBOURG) ne pourront être réalisées uniquement par la mise en valeur des activités existantes, et qu'il faudrait donc une politique de décentralisation qui pourrait notamment toucher les secteurs secondaire et tertiaire.

Mais est-il possible, à notre tour, de tenter une synthèse ?

Deux objectifs primordiaux se dégagent de l'ensemble des examens et consultations :

1) Il faut protéger et aménager l'espace rare qu'est notre littoral.

2) Mais il faut, en même temps, y développer les activités.

Les politiques préconisées par le schéma sur la mer côtière, les espaces naturels, le tourisme, les ports et l'industrie littorale, ainsi que l'aménagement en profondeur, tendent, c'est évident, à concilier ces deux objectifs.

De là, trois affirmations :

- Aménagement
- Développement
- Cohérence

AMENAGEMENT

Pour lutter contre la disparition progressive des espaces naturels de qualité, il est nécessaire de suivre une politique spatiale différenciée, je souligne le mot, qui tiendrait compte des caractéristiques de chaque zone.

C'est ainsi que les grands massifs dunaires de la côte Ouest de la Manche, BEAUBIGNY, ANNOVILLE, par exemple, les falaises remarquables comme celles de la Hague ou du Bessin, autre exemple, les grands marais : font l'objet de protections, voire d'acquisitions passant notamment par la délimitation des zones de préemption, des périmètres sensibles ou par l'intervention d'organismes du type du Conservatoire de l'espace littoral.

Dans les secteurs côtiers très urbanisés, la création de parcs récréatifs littoraux, peut être envisagée.

Lorsque l'intérêt écologique est primordial, la formule de base littorale de nature et de loisirs, en insistant peut-être davantage sur le mot nature plutôt que sur celui des loisirs, est à retenir. C'est le cas, par exemple, pour la Baie de SALLENELLES.

Il convient, par ailleurs, d'associer côte et intérieur dans l'aménagement. Cette association littoral et arrière-pays nécessite en particulier, l'amélioration des liaisons, d'où, par exemple, l'urgence bien connue par notre assemblée, du renforcement de la RN 13.

DEVELOPPEMENT

Prendre en compte l'espace maritime, c'est au premier chef, exploiter ses richesses propres, de là, par exemple, la nécessité d'une politique volontariste en faveur de l'aquaculture qui devra bien sûr être compatible avec les activités touristiques et le maintien de la qualité des eaux, assainissement des villes et des fleuves, maintien des havres en l'état naturel. En ce qui concerne le tourisme et les loisirs, il faudra répondre aux nouveaux besoins, tant en matière d'équipement que de capacité d'accueil.

La promotion de l'hôtellerie de plein air se poursuivra. L'une des idées directives en matière d'accueil est bien sûr, l'aménagement en profondeur, objectif bien difficile à respecter, nous le savons tous, mais qui peut seul, nous le savons également, permettre d'économiser l'espace rare de notre littoral.

Le développement du nautisme est primordial, selon les besoins et la nature des côtes, les solutions seront évidemment différentes.

La technique des ports d'échouage sans travaux d'endiguage lourd, sera probablement prépondérante mais non exclusive.

L'industrie littorale reposera surtout, c'est à la fois une constatation et un vœu, sur de petites et moyennes entreprises, qui doivent aisément trouver leur place dans les ports secondaires bas-normands.

COHERENCE

Les politiques annoncées par le schéma sont intimement liées. C'est une tentative d'aménagement et de développement global qui est engagée. Elle s'appuie d'ailleurs sur des éléments structurants et des opérations majeures.

Un certain nombre de ces dernières ont été retenues par la Région, au cours de la dernière session, au titre d'un premier Programme d'Action Prioritaire, consacrant ainsi l'importance de la valorisation de la façade littorale de la Basse-Normandie, je les rappelle très brièvement en citant les titres de chapitre :

- pêche et aquaculture :
 - le programme de gestion des fonds marins
 - le renouvellement de la flottille de pêche
 - la constitution des complexes de formation et d'enseignement de la côte Est du Cotentin et de production de la côte Ouest ;
- activités portuaires, (un programme d'amélioration de valorisation des infrastructures portuaires est

souhaité et d'ores et déjà sur certains points, engagé).

- tourisme (la réalisation de la base de nature et de loisirs de SALLENELLES et de développement des hébergements du tourisme social est également lancée).

- assainissement et protection des côtes. Un programme d'assainissement et d'alimentation en eau potable, la réalisation d'une politique régionale de défense contre la mer sont à envisager.

- gestion et protection du patrimoine naturel : la création d'un parc marin des Iles Chausey est en bonne voie ainsi que la protection sinon l'aménagement des dunes de BEAUBIGNY. Certaines de ces actions, engagées à l'initiative de la Mission d'Aménagement de la Basse-Normandie, sont en cours. Les autres font l'objet ou ont déjà fait l'objet d'études approfondies qui permettront de les engager rapidement. Enfin, d'autres opérations, par exemple les Salmonidés en rade de CHERBOURG, le parc récréatif littoral de BLONVILLE ainsi que l'unité d'accueil de l'Anse de Moidrey sont également en bonne voie.

J'en ai fini Messieurs de cet exposé, vous pouvez je crois, suivre l'avis de votre Commission n° 5 et approuver ce schéma. Nous nous donnerons, ainsi une charte, non intangible certes, mais qui servira de cadre aux actions qui seront menées pour protéger, aménager et développer notre beau littoral bas-normand".

Après en avoir délibéré,

Le Conseil Régional décide, à l'unanimité, d'adopter les conclusions du rapport de la Commission n° 5.

Le PRESIDENT,
Léon JOZEAU-MARIGNE.

Avis du conseil interministériel d'aménagement du territoire du 23 novembre 1977 (extraits)

2) PROTECTION ET AMENAGEMENT DU LITTORAL

2.1 Schémas d'aménagement du littoral

Le C.I.A.T. prend acte de l'élaboration des schémas d'aménagement du littoral de Basse-Normandie, Bretagne et Centre-Ouest Atlantique.

En conséquence :

2.1.1 Les principales orientations de ces schémas, décrites dans la communication, sont approuvées :

a) Basse-Normandie

L'aménagement du littoral bas-normand sera fondé sur un développement conjoint et complémentaire du tourisme et des activités marines, ce que rend possible la faible fréquentation actuelle des sites et la bonne qualité des milieux naturels, particulièrement dans l'Ouest de la Région.

La première orientation est donc le maintien de la qualité des sites et des milieux.

Compte tenu de la situation de la région, le tourisme littoral doit viser avant tout la satisfaction des besoins liés aux loisirs de fin de semaine ; ceci signifie que l'accent sera mis sur le développement des équipements de loisirs et de l'hébergement banalisé, sans rechercher pour autant une croissance très importante de la capacité totale d'hébergement.

Le développement des activités de production marine sous toutes leurs formes sera accéléré, notamment dans le département de la Manche.

Enfin, l'aménagement du littoral sera conduit en recherchant la plus grande diffusion possible des activités économiques sur l'ensemble du littoral.

2.1.2 Les suites concrètes à donner à chaque schéma seront périodiquement examinées sous la responsabilité de la DATAR ; les résultats de cet examen seront notamment pris en compte dans la régionalisation du budget de l'Etat.

2.1.3 Chaque Préfet de Région concerné :

- établira, dans un délai de six mois, une directive d'aménagement régional au sens de l'article R.122.1 du Code de l'Urbanisme, en application du schéma et de l'instruction du Premier Ministre sur l'aménagement et la protection du littoral.

- Fera rapport annuellement de la mise en œuvre des schémas au Ministre de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire.

2.2 Mesures particulières

2.2.1 Administration et gestion du littoral

a) Le Ministre de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire réunira un groupe de travail interministériel qui sera chargé, dans un délai de six mois, sous réserve des travaux interministériels en cours, et notamment de ceux du groupe interministériel de coordination de l'action des administrations (GICAMA) :

- de proposer les moyens de renforcer, sur le plan administratif, la cohérence et l'unité de la gestion du littoral terrestre et maritime, en examinant de quelle façon la participation des collectivités pourrait être affirmée ;

– de réexaminer les modalités juridiques actuelles de la protection et de la mise en valeur du domaine public maritime, en proposant éventuellement les modifications nécessaires ;

– de proposer des actions nécessaires à la protection et à la mise en valeur du rivage.

b) Un inventaire des grands ensembles naturels du littoral sera poursuivi par le Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire conjointement avec les Ministres de la Culture et de l'Environnement et de l'Agriculture, dans un délai de six mois. Chacun de ces ensembles fera l'objet d'un plan de gestion établi sous la responsabilité des Préfets de départements qui désigneront un fonctionnaire chargé de suivre l'élaboration et l'application de ces plans de gestion. Ces plans seront élaborés en liaison avec le Conservatoire du Littoral et rendus publics.

c) En ce qui concerne la coordination des politiques de protection et de préservation du littoral :

– un rapport sera présenté chaque année par les Préfets de Région sur l'état des différentes actions de protection concernant leur région. Ce rapport sera soumis à une assemblée d'élus selon des modalités que le Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire définira dans un délai de trois mois.

– un dispositif d'assistance technique d'aménagement sera mis en place par façade littorale avant 1979. Ce dispositif devra permettre notamment :

– l'association des élus concernés, notamment des Conseils de Rivage ;

– la mise à disposition de spécialistes confirmés en matière d'aménagement et d'écologie auprès des collectivités locales ou des services de l'État ;

– la formation et l'information des agents de l'État ou des collectivités locales.

Le Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire fera les propositions nécessaires avant la fin de l'année.

d) Le Ministre de la Culture et de l'Environnement mettra en place les structures nécessaires à la définition des schémas d'aménagement et d'objectifs de qualité des fleuves côtiers et des littoraux contigus, à partir, en particulier, des modalités déjà mises en œuvre dans les bassins de la Vire et de la Haute Moselle.

2.2.2 Développement de la production biologique du littoral

a) Afin d'obtenir une meilleure insertion des problèmes et besoins de la conchyliculture dans les documents d'urbanisme, notamment les Plans d'Occupation des Sols :

Le Ministre de l'Équipement précisera par une circulaire, les modalités de prise en compte des besoins de la conchyliculture dans les POS. Cette circulaire sera

envoyée au plus tard, dans un délai de quatre mois et insistera en particulier sur la présence nécessaire de représentants des sections régionales conchylicoles dans les Commissions locales d'Aménagement et d'Urbanisme et sur la nécessité, pour les groupes de travail constitués pour l'étude des POS, d'entendre, en tant que personnalités qualifiées, les représentants des sections spéciales conchylicoles.

b) Pour ce qui concerne le développement de la production biologique du littoral, les opérations pouvant être mises en œuvre par les populations littorales sont à privilégier. Il est rappelé que ces opérations se feront dans le respect des règles s'appliquant aux interventions respectives du Ministère de l'Agriculture et du Secrétariat Général à la Marine marchande.

En outre :

– Un comité de développement de l'aquaculture et des productions biologiques du littoral est institué. Il sera présidé par le Secrétaire général à la Marine marchande et comprendra les représentants des ministères concernés, des organismes scientifiques et professionnels. Il précise les orientations de l'action publique, leurs modalités d'application et les règles d'utilisation des crédits de l'État.

– A partir des travaux de ce Comité, le Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire soumettra au Gouvernement, dans un délai de six mois, les propositions concernant les aides à la production biologique, pour arriver notamment à une coordination améliorée.

– Le développement des productions biologiques du littoral sera effectué en priorité sur les trois zones suivantes :

– Zone A : Littoral de la Bretagne et celui du département de la Manche ;

– Zone B : Marais entre Loire et Gironde ;

– Zone C : Etangs et littoral du Languedoc, y compris la Camargue.

A cette fin :

– Un responsable administratif sera mis en place par le Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire pour les zones A et C, par le Ministre de l'Agriculture pour la zone B et la Camargue.

– En conséquence, il sera créé, au siège de la Préfecture de la Région de Bretagne, une délégation de la Direction régionale des affaires maritimes Bretagne/Vendée et au siège de la Préfecture du Languedoc-Roussillon, une délégation de la Direction régionale des affaires maritimes de Méditerranée.

2.2.3 Développement des loisirs

Le Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire proposera, en liaison avec les ministères concernés, dans un délai de six mois, les mesures

concrètes permettant l'application réelle du principe d'aménagement en profondeur.

3) PROGRAMME D'ASSAINISSEMENT DU LITTORAL DE L'OUEST

3.1 Le programme d'assainissement du littoral de l'Ouest présenté par les établissements publics régionaux de Basse-Normandie, de Bretagne, des Pays de la Loire et du Poitou-Charentes est approuvé.

3.2 Les travaux à engager d'ici la fin de 1980, dont le montant total atteint 757 MF, se répartissent comme suit :

– Région Basse-Normandie :

Littoral du Calvados	49,0 MF
Baie des Veys	2,5
Nord du Cotentin	24,0
Zone des Havres	15,0
Baie du Mont Saint-Michel (partie Est)	9,4
TOTAL	99,9 MF

3.3 Les travaux seront engagés à raison de :

100 MF en 1977
185 MF en 1978
236 MF en 1979
236 MF en 1980

3.4 La participation de l'Etat au financement du programme sera de 30 % en moyenne, soit : 227,1 MF.

3.5 La répartition de l'Etat sera répartie comme suit :

– Ministère de l'Agriculture chapitre 61-66	115,8 MF
– Ministère de l'Intérieur chapitre 65-50	96,3 MF
– F.I.A.T.	10,0 MF
– F.I.A.N.E.	5,0 MF
TOTAL	227,1 MF

3.6 Le Ministre de la Culture et de l'Environnement proposera au C.I.A.N.E. de financer en 1978 sur le F.I.A.N.E. à hauteur de 2,6 MF certaines opérations du programme présentant un intérêt particulier du point de vue de l'expérimentation des techniques d'assainissement, en complément des 2,4 MF attribués par le C.I.A.N.E. de juin 1977.

3.7 Un crédit de 7,896 MF sera transféré en 1977 du F.I.A.T. sur le chapitre 61-66 du Ministère de l'Agriculture pour le financement des opérations.

Concernant la Basse-Normandie :

Départements	Commune	Montant des travaux	Subventions chapitre 61-66
Calvados	Grandcamp-Maisy	0,800 MF	0,240 MF
Manche	Granville	0,840	0,252
	Jullouville	0,800	0,240
	Dragey-Tornbelaine	0,750	0,225

3.8 Un crédit de 2,66 MF sera transféré en 1977 du F.I.A.T. sur le chapitre 65-50 du Ministère de l'Intérieur pour le financement des opérations.

Concernant la Basse-Normandie :

Départements	Commune	Montant des travaux	Subventions chapitre 65-50
Manche	Cherbourg	0,500 MF	0,150 MF

3.9 Les crédits affectés au programme d'ici la fin de 1978 seront répartis de la façon suivante :

– Ministère de l'Agriculture, chapitre 61-66

Basse-Normandie	3,5 MF
Bretagne	17,7
Pays de la Loire	10,6
Poitou-Charentes	6,8
TOTAL	38,6 MF

– Ministère de l'Intérieur, chapitre 65-50

Basse-Normandie	5,8 MF
Bretagne	15,7
Pays de la Loire	4,5
Poitou-Charentes	6,1
TOTAL	32,1 MF

3.10 L'effort de l'Etat en-dehors des zones prioritaires définies par le programme d'assainissement du littoral sera maintenu, soit 49,5 MF en 1978 (Intérieur : 33,1 MF dont 10 MF dégagés lors du débat budgétaire au Sénat ; Agriculture : 16,4 MF dont 5 MF prélevés sur le Fonds national d'adduction d'eau).

3.11 Les crédits affectés au programme seront individualisés dans les délégations annuelles aux Préfets ; dans le cadre de la régionalisation du budget, le Ministre de la Culture et de l'Environnement établira un rapport sur la mise en œuvre du programme et les résultats obtenus.

3.12 Le Premier Ministre (Commissariat général du Plan) indiquera aux Préfets de région les modifications apportées aux engagements pris par l'Etat au titre des P.A.P.I.R. concernés et notifiés le 6 janvier 1977.

Ministère de l'environnement et du cadre de vie

Décret n° 79-716 du 25 août 1979 approuvant la directive d'aménagement national relative à la protection et à l'aménagement du littoral

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du ministre de l'intérieur, du ministre de l'environnement et du cadre de vie, du ministre de l'agriculture, du ministre de l'industrie, du ministre des transports et du ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs,

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 111-1, L. 122-1, L. 123-1, L. 142-1 et R. 111-15 ;

Vu le code du domaine de l'Etat, notamment ses articles L. 52, L. 64 et R. 145 ;

Vu la loi n° 63-1178 du 28 novembre 1963 relative au domaine public maritime,

Décrète :

Art. 1^{er} — Il est ajouté au chapitre 1^{er} du titre 1^{er} du livre 1^{er} de la deuxième partie du code de l'urbanisme une section ainsi rédigée :

SECTION V

Directives d'aménagement national

Article R. 111-27

Est approuvée la directive d'aménagement national ci-annexée relative à la protection et à l'aménagement du littoral. Les dispositions du chapitre II de ladite directive sont opposables aux tiers, conformément à l'article R. 111-15 du code de l'urbanisme.

La présente directive est applicable dans les communes du littoral et riveraines des lacs et étangs figurant sur la liste annexée au présent article.

Art. 2 — Le ministre de l'intérieur, le ministre de l'environnement et du cadre de vie, le ministre de l'agriculture, le ministre de l'industrie, le ministre des transports et le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 août 1979.

Par le Premier Ministre : RAYMOND BARRE.

Le ministre de l'environnement et du cadre de vie,
MICHEL D'ORNANO

Le ministre de l'intérieur,
CHRISTIAN BONNET.

Le ministre de l'agriculture,
PIERRE MEHAIGNERIE

Le ministre de l'industrie,

Le ministre des transports, ANDRE GIRAUD
JOËL LE THEULE

Le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs,
JEAN-PIERRE SOISSON.

Directive sur la protection et l'aménagement du littoral

1. OBJET DE LA DIRECTIVE

La protection du littoral est un impératif national auquel doit satisfaire toute décision d'aménagement.

Espace par nature physiquement limité et écologiquement fragile, le littoral est de plus en plus convoité par des activités souvent concurrentes et incompatibles, susceptibles de détruire ce qui en fait la valeur. Il est déjà fortement occupé par des constructions et installations les plus diverses. Il est par conséquent indispensable de préserver les zones restées à l'état naturel (forêts, dunes, marais, etc...) pour sauvegarder le caractère de ces richesses. Cette qualité des sites et des paysages conditionne en outre l'attrait des régions côtières et donc le développement des activités de loisirs et de tourisme qui constituent pour ces régions une ressource économique importante.

Les pouvoirs publics ont déjà pris de nombreuses mesures en ce sens. Il apparaît cependant nécessaire de renforcer les moyens juridiques existants pour mieux concilier protection et développement du littoral.

La présente directive fixe trois objectifs :

Combattre l'urbanisation désordonnée du littoral et préserver les espaces naturels, les équilibres biologiques et les possibilités de développement des activités économiques liées à la mer ;

Adapter les équipements au caractère du littoral, exploiter au mieux la richesse collective qu'il représente ;

Veiller à la qualité architecturale des constructions.

Une instruction particulière est prise par ailleurs en ce qui concerne l'utilisation de la zone dite des "cinquante pas géométriques" dans les départements d'outre-mer.

2. ORGANISER ET MAÎTRISER L'URBANISATION SUR LE LITTORAL

2.1 L'organisation et la maîtrise de l'urbanisation sur le littoral reposent sur trois orientations :

Eviter un développement linéaire des constructions à proximité du rivage, que ce soit par une ligne continue de bâtiments ou par une juxtaposition de lotissements ou de constructions dispersées ;

Reporter les constructions le plus possible en arrière du rivage afin de le laisser ouvert et accessible à tous ;

Ménager entre les zones urbanisées, des zones naturelles ou agricoles suffisamment vastes.

2.2 A cette fin :

a) Hors des zones actuellement urbanisées des agglomérations existantes, la construction est interdite dans les espaces naturels préservés ou à préserver en raison de leur destination agricole, forestière ou aquacole ou de la qualité des sites et des paysages, sauf dans les zones d'urbanisation future prévues dans les documents d'urbanisme rendus publics ou approuvés ; sont seules admises dans les espaces cultivables, forestiers ou aquacoles, les constructions liées et nécessaires aux activités correspondantes.

Les zones d'urbanisation future sont strictement délimitées de manière à permettre l'extension normale des agglomérations existantes ;

b) Dans les zones d'urbanisation future, les constructions (quelle que soit la procédure utilisée) s'implantent en ménageant des espaces libres suffisants entre elles et le rivage. A cet effet, une bande littorale d'une profondeur de l'ordre de 100 mètres doit être préservée, sauf cas particulier faisant l'objet d'une justification explicite sur la base de motifs urbanistiques ou de contraintes topographiques.

Cette disposition ne s'applique pas aux installations destinées à des services publics ou à des activités dès lors qu'ils exigent la proximité immédiate de la mer ou des plans, d'eau ;

c) Les dispositions des alinéas a et b ci-dessus s'appliquent aux installations touristiques légères (terrains de camping, caravanes, habitat léger de loisir) ; les terrains du bord de mer régulièrement occupés par ces installations sont maintenus dans cette affectation ; ces installations sont à implanter de préférence dans les zones urbaines actuelles ou dans certains secteurs naturels délimités par les documents d'urbanisme et choisis en raison du site, de leurs équipements et avec le souci de ne pas dégrader des milieux naturels ; les préfets usent des pouvoirs qu'ils tiennent de l'article R. 433-3 du code de l'urbanisme pour limiter le stationnement dispersé et désordonné des caravanes ;

d) Les documents d'urbanisme prévoient que les espaces boisés sont soumis au régime défini à l'article L. 130-1 du code de l'urbanisme ;

e) Le fait qu'un terrain soit riverain d'une voie publique ou privée carrossable et équipé en réseaux d'infrastructures (eau, électricité) n'a pas pour effet de le rendre constructible. Pour apprécier leur constructibilité, les terrains ne sont pas considérés comme desservis en voirie s'ils ne sont accessibles que par des pistes et des voies construites pour la défense contre l'incendie et l'amenée des moyens de secours en

cas d'accident ou des chemins d'exploitation agricole ou forestier ;

f) Aucune zone d'aménagement concerté (Z.A.C.) ne peut être créée en l'absence de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.) approuvé ou de document d'urbanisme approuvé ou rendu public ;

g) Hors des agglomérations existantes et des zones d'urbanisation future, l'extension des réseaux de desserte en eau potable, de distribution d'électricité et de gaz, d'assainissement et de téléphone est limitée aux besoins des services publics, des exploitations agricoles ou forestières, de pêche, de conchyliculture et d'aquaculture, et à la desserte des constructions existantes ;

h) La construction ne peut être autorisée dans les zones d'urbanisation future qu'après réalisation d'un réseau d'assainissement et d'un dispositif d'épuration des effluents permettant le respect des normes de qualité des eaux exigées pour les usages de la mer et des plans d'eau. Les installations d'assainissement individuelles ne sont admises qu'aux mêmes conditions.

2.3 Mise en application

a) Les communes disposeront toutes, dans un délai de quatre ans de documents d'urbanisme rendus publics ou approuvés, conformes aux prescriptions ci-dessus.

La prescription de ces documents doit être décidée au plus tard six mois après la publication de la présente directive ;

b) Dans les communes dont les plans sont en cours d'établissement, le respect des orientations prescrites doit être assuré par application des articles R. 111-14-1, R. 111-14-2, R. 111-21, R. 315-28 du code de l'urbanisme et des dispositions correspondantes applicables aux terrains de camping, aux installations légères ainsi qu'aux carrières.

c) Les documents d'urbanisme rendus publics dont les dispositions applicables aux zones naturelles ou aux zones d'urbanisation future ne sont pas compatibles avec les orientations de la présente directive sont réexaminés et réajustés à cette fin à l'occasion de leur approbation.

Il en est particulièrement ainsi lorsque sont prévues des zones d'urbanisation diffuse proches du littoral, pour des espaces qui ne sont pas actuellement affectés par une telle urbanisation.

Les opérations contraires à ces orientations sont refusées sur le fondement des articles visés à l'article R. 111-1 du code de l'urbanisme et des règles opposables aux tiers de la présente directive en attendant l'approbation des plans réajustés.

d) Lors de leur réexamen, les documents d'urbanisme approuvés sont modifiés et réajustés aux mêmes fins ; en attendant l'entrée en vigueur des plans modifiés ou révisés, les opérations contraires à la présente directive sont refusées comme prévu au paragraphe c (3^e alinéa).

e) Les communes qui ne disposent pas de documents d'urbanisme rendus publics, ni approuvés, sont portées sur la liste prévue par l'article R. 442-1 du code de l'urbanisme afin que les installations et travaux divers puissent y être contrôlés.

3. PROTEGER ET METTRE EN VALEUR LES MILIEUX NATURELS

Les espaces naturels terrestres ou marins doivent faire l'objet d'une utilisation compatible avec la sauvegarde de leurs caractéristiques écologiques.

3.1 Mesures et précautions particulières :

a) les enlèvements de matériaux terrestres (tels que terre, sable, graviers, enrochements, etc...) qui ne sont pas soumis au régime des carrières sont contrôlés au titre des installations et travaux divers en application des articles R. 442-2 et suivants du code de l'urbanisme ;

b) Les extractions de matériaux en mer ne peuvent être autorisées dans les zones d'herbiers, frayères, nurseries et gisements naturels de coquillages vivants dont l'inventaire est élaboré conjointement par le ministère de l'industrie, le ministère de l'environnement et du cadre de vie et le ministère des transports. Les autorisations d'extraction ne doivent être accordées qu'en tenant compte de leurs incidences sur le milieu marin, la stabilité des plages et les autres exploitations marines.

c) Les marais, vasières et toutes zones humides ou milieux constamment ou temporairement immergés doivent être maintenus en l'état. Tout projet éventuel d'endiguage, de comblement ou d'assèchement les concernant doit faire l'objet d'une étude d'impact appréciant son incidence esthétique et écologique dont sera saisie la commission des sites siégeant en formation de protection de la nature. La même règle s'applique, sauf en cas d'urgence, aux ouvrages de défense du littoral contre la mer.

d) Des prescriptions particulières concernant le dispositif d'assainissement et des restrictions à l'implantation d'activités conformes à la destination des zones agricoles ou naturelles sont imposées au voisinage des zones utilisées ou destinées à la conchyliculture ou à l'aquaculture, afin que les eaux respectent les normes de qualité qu'elles requièrent.

3.2 Protections complémentaires :

Les espaces de haute qualité sont protégés au titre de la loi du 2 mai 1930 ou classés en réserves naturelles ou en forêts de protection. Un programme des mesures de protection à prendre au cours des cinq années à venir est établi dans chaque département. Il repose sur les schémas régionaux d'aménagement pris en considération par le comité interministériel d'aménagement du territoire.

3.3 Actions foncières :

a) S'ils ne concernent qu'une étroite bande littorale, les périmètres sensibles sont largement étendus et englobent les principales agglomérations ;

b) Le remembrement, la récupération des terres incultes, la mise en place des opérations groupées d'aménagement foncier et d'établissement rural se conjuguent pour maintenir dans les zones littorales une activité agricole compétitive.

c) L'action de l'Etat, du conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres et celle des collectivités locales et des organismes régionaux sont coordonnées. A cette fin, les préfets établissent dans chaque département un programme de financements coordonnés en vue d'acquisitions foncières et de la gestion d'espaces naturels.

4. ADAPTER LES EQUIPEMENTS AUX CARACTERISTIQUES DU LITTORAL

Les équipements dont l'utilisation est directement liée à la mer sont seuls admis sur la frange littorale. Ils doivent être conçus de manière à s'intégrer aux sites. En particulier, aucune construction à usage d'habitation n'est autorisée sur le domaine public maritime.

4.1 Opérations portuaires

a) La création et l'extension de ports de commerce, de pêche, de plaisance et de zones industrielles portuaires sont conçues de façon à compromettre le moins possible l'utilisation libre et l'écosystème de la frange littorale.

b) Les ports de plaisance sont conçus de façon à réduire autant que possible l'occupation du rivage, même lorsqu'ils sont situés dans une agglomération.

Leur programme de réalisation est établi de façon à ce que l'accueil des bateaux consomme le minimum d'espace littoral.

Selon les caractéristiques du littoral, d'autres formules, telles que les équipements légers de protection et d'accueil, le stockage à terre, les mouillages organisés en rivières, qui n'entraînent pas une affectation

irréversible du littoral doivent être de préférence utilisées.

Une meilleure utilisation des infrastructures existantes, dans les ports de plaisance, de pêche et de commerce doit par ailleurs être recherchée en priorité en préservant la sécurité des divers types de navigation.

L'autorité concédante d'un port de plaisance peut, si nécessaire, accorder la concession en demandant la reconstitution d'une surface de plage artificielle ou d'un potentiel conchylicole ou aquacole équivalents à ce qui a été détruit par les travaux, ainsi que la réimplantation d'herbiers.

c) Sur le domaine public maritime, seuls sont autorisés les constructions et les équipements à usage collectif ou hôtelier nécessaires à l'exploitation et à l'animation du port, et les outillages privés nécessaires à l'exploitation des établissements de pêche et de cultures marines.

4.2 Plages :

a) Les concessions de plages sont accordées au vu d'un plan d'aménagement de la plage et de l'arrière-plage.

b) Lors de leur premier renouvellement, les concessions de plages sont révisés aux fins de réduire les espaces accueillant une exploitation commerciale et de limiter les droits des permissionnaires à une prestation de service et non à une occupation privative de l'espace.

Les clauses des sous-traités de concession prévoyant des clôtures sont interdites.

c) Les plages naturelles et artificielles de dimension réduite (c'est-à-dire d'une longueur de l'ordre de 100 mètres en Méditerranée et au bord des plans d'eau, de 300 mètres sur les autres littoraux) doivent être librement ouvertes au public sur la totalité de leur surface. Au besoin, les renouvellements de concessions existantes ne sont pas accordés.

d) Les plages naturelles sont sauvegardées ; leur accessibilité aux piétons doit être généralisée sauf si elles méritent une protection particulière justifiée par des raisons écologiques.

4.3 Routes et chemins :

Les réseaux routiers sont établis ou aménagés de façon à limiter la circulation de transit sur la partie voisine du rivage et éviter de desservir le littoral par des voies parallèles au rivage à proximité de la mer et des plans d'eau. A cette fin, sauf contraintes fortes liées à la configuration des lieux, les mesures suivantes sont appliquées :

a) Les nouvelles routes de transit sont localisées à une distance de l'ordre de 2000 mètres au moins du rivage, il ne doit être créé de nouvelles routes en corniche ni sur les cordons lagunaires ni sur les dunes.

Les voies de desserte du rivage sont tracées autant que possible perpendiculairement au littoral.

b) La libre circulation du public le long du littoral est facilitée en accélérant la mise en œuvre de la servitude de passage des piétons instituée par l'article L. 160-6 du code de l'urbanisme.

c) Exception faite pour les véhicules de secours et d'exploitation des activités littorales, les voies routières, y compris les chemins ruraux, ne permettent pas aux véhicules automobiles d'accéder directement au rivage : le stationnement est organisé en arrière de la dune littorale et des plages en évitant toute dégradation du site et l'obstruction des vues sur la mer et les plans d'eau.

5. VEILLER A LA QUALITE ARCHITECTURALE DES CONSTRUCTIONS

a) L'architecture des constructions édifiées sur le littoral prend en compte les données caractéristiques de cet espace, notamment en ce qui concerne la nature des matériaux utilisés et la pente des toits. Un soin particulier est consacré à la forme, aux dimensions et à l'implantation des constructions de manière à réduire les gênes apportées à la vue du plan d'eau depuis la terre, et à la vue du rivage depuis l'eau.

b) Afin d'améliorer la qualité des constructions, les services départementaux de l'architecture établissent des cahiers de recommandations architecturales pour chaque secteur sensible du littoral.

Ces cahiers sont portés à la connaissance du public pour guider les constructeurs et joints au document d'urbanisme.

6. DISPOSITIONS PARTICULIERES

6.1. Littoraux particuliers :

La présente directive est applicable au littoral du Languedoc-Roussillon et de l'Aquitaine, en dehors des périmètres des opérations d'aménagement définis par les schémas propres à ces régions, dont la réalisation a été engagée ou confirmée, ou fait l'objet d'une décision conjointe du ministre de l'environnement et du cadre de vie et du ministre chargé de l'aménagement du territoire.

6.2 Mise en œuvre :

Les dispositions de la présente directive ne s'appliquent pas aux opérations qui ont fait, selon le cas,

l'objet d'une déclaration de compatibilité avec les autres usages du domaine public maritime ou d'une décision de prise en considération, d'autorisation ou d'approbation et dont les travaux ont été engagés.

Les préfets saisissent le ministre de l'environnement et du cadre de vie, sous le timbre de la direction de l'urbanisme et des paysages, des difficultés éventuelles d'interprétation de la présente directive, tant à l'occasion de l'élaboration des documents d'urbanisme que des décisions d'autorisation ou d'aménagement.

Listes des communes où est applicable la directive d'aménagement national relative à la protection et à l'aménagement du littoral

CALVADOS

Ablon
Amfreville
Arromanches-les-Bains
Asnelles
Auberville
Benerville-sur-Mer
Bernières-sur-Mer
Blonville-sur-Mer
Cabourg
Colleville-Montgomery
Colleville-sur-Mer
Commes
Courseulles-sur-Mer
Cricquebœuf
Cricqueville-en-Bessin
Deauville
Dives-sur-Mer
Englesqueville-la-Percée
Géfosse-Fontenay
Gonneville-sur-Mer
Grandcamp-Maisy
Graye-sur-Mer
Hermanville-sur-Mer
Honfleur
Houlgate
Isigny-sur-Mer
Langrune-sur-Mer
Lion-sur-Mer
Longues-sur-Mer
Louviers
Luc-sur-Mer
Manvieux
Merville-Franceville-Plage
Meuvaines
Osmanville
Ouistreham
Pennedepie
Port-en-Bessin-Huppain
Sallenelles-Rivière-St-Sauveur
St-Aubin-sur-Mer
St-Côme-de-Fresne
St-Honorine-des-Pertes
St-Laurent-sur-Mer
St-Pierre-du-Mont
Tourgeville
Tracy-sur-Mer
Trouville-sur-Mer
Varaville
Ver-sur-Mer
Vierville-sur-Mer
Villers-sur-Mer
Villerville

MANCHE

Agon-Coutainville
Angoville-en-Saire
Anneville-sur-Mer
Annoville
Ardevon
Audouville-la-Hubert
Auderville
Aumeville-Lestres
Avranches
Barfleur
Barneville-Carteret
Beaubigny
Beaumont-Hague
Beauvoir
Biville
Blainville-sur-Mer
Bréhal
Bretteville-en-Saire
Bretteville-sur-Ay
Brévands
Bréville-sur-Mer
Bricqueville-sur-Mer
Brucheville
Carolles
Céaux
Champeaux
Cherbourg
Cosqueville
Coudeville
Courtis
Crasville
Créances
Denneville
Digosville
Digulleville
Donville-les-Bains
Dragéy-Tombelaine
Eculleville
Equeurdreville-Hainneville
Fermanville
Flamanville
Fontenay-sur-Mer
Foucarville
Gatteville-le-Phare
Geffosses
Genêts
Glatigny
Gouberville
Gouville-sur-Mer
Granville
Gréville-Hague
Hauteville-sur-Mer
Héauville
Herqueville
Heugueville-sur-Sienne

Huisnes-sur-Mer

Jobourg
Jullouville
Lessay
Lestre
Lingreville
Marcey-lès-Grèves
Maupertus-sur-Mer
Moitiers-d'Allonne (Les)
Montchaton
Montfarville
Montmartin-sur-Mer
Mont Saint-Michel (Le)
Morsalines
Neville-sur-Mer
Omonville-la-Petite
Omonville-la-Rogue
Pieux (Les)
Pirou
Pontaubault
Pontorson
Portbail
Querqueville
Quettehou
Quinéville
Régnéville-sur-Mer
Ravenoville
Réthoville
Réville
Rozel (Le)
St-Georges-de-la-Rivière
St-Germain-de-Varreville
St-Germain-des-Vaux
St-Germain-sur-Ay
St-Jean-de-la-Rivière
St-Jean-le-Thomas
St-Lô-d'Ourville
St-Marcouf
Ste-Marie-du-Mont
St-Martin-de-Varreville
St-Pair-sur-Mer
St-Rémy-des-Landes
St-Vaast-la-Hougue
Siouville
Surtainville
Surville
Tourlaville
Tourville-sur-Sienne
Tréauville
Urville-Nacqueville
Vains
Val-Saint-Père (Le)
Vasteville
Vauville
Veys (Les)
Vrasville

Le Schéma d'Aménagement du Littoral Bas-Normand a été établi sous l'autorité de Jacques DELAUNAY puis de Paul FEUILLOLEY, successivement Préfets de la Région de Basse-Normandie. Préfets du Calvados.

Les études ont été réalisées sous la responsabilité de Jean-Claude DOUVRY et de Pierre LEFORT. Ingénieurs des Ponts et Chaussées, successivement Directeurs de la Mission d'Etudes pour l'Aménagement de la Basse Vallée de la Seine et de la Mission d'Aménagement de la Basse-Normandie.

Sous la Direction d'André BERQUIN, Architecte Urbaniste, ont participé à son élaboration :

Jérôme DUBOURG. Juriste.

Jean-François GUILLAUD. Ingénieur agronome détaché du C.N.E.X.O.

Jacques LEHERICY. Economiste, spécialiste du tourisme.

Jean-Claude LEMOSQUET. Urbaniste D.I.U.U.P., Directeur des Etudes du Service Régional de l'Equipement de Basse-Normandie.

Dominique MACOUIN. Paysagiste, détachée des Affaires Culturelles.

Auguste MAUREL. Géographe, chargé de l'animation touristique.

Jean-Claude PASDELOUP. Ecologiste, détaché de l'Environnement.

Pierre POUPINET. Géologue-Ecologiste.

Jean-Noël RENAN. Economiste, chargé du développement maritime et industriel.

Les plans et documents graphiques ont été réalisés par :

Pierre-Yves FONTAINE. Graphiste.

Jean MARIE. Dessinateur du Service Régional de l'Equipement de Basse-Normandie.

Le secrétariat et la dactylographie ont été assurés par Nicole CHUQUET et Anne du PONTAVICE.

Ont été associés étroitement à ces travaux :

Les Préfets de la Manche Pierre CAZEJUST et Jean-Claude QUYOLLET.

Le Conseil Régional, présidé par Maître Léon JOZEAU-MARIGNE.

Le Comité Economique et Social, présidé par Guy STRITTMATTER.

Le Conseil Général de la Manche, présidé par Maître Léon JOZEAU-MARIGNE.

Le Conseil Général du Calvados, présidé par Robert BISSON.

La Mission Régionale de Basse-Normandie dirigée successivement par Jacques HOUILLIER-TRESCASES et Marc AMOUDRY, assistés de MM. BOZZI, GUITTET, CARON, BROSSARD.

Le Directeur Régional de l'Equipement de Basse-Normandie Georges LEPELTIER.

Le Directeur Régional de l'Agriculture Jules VASSEUR, assisté de Claude LEROY.

Le Délégué Régional à l'Environnement Claude PERRET.

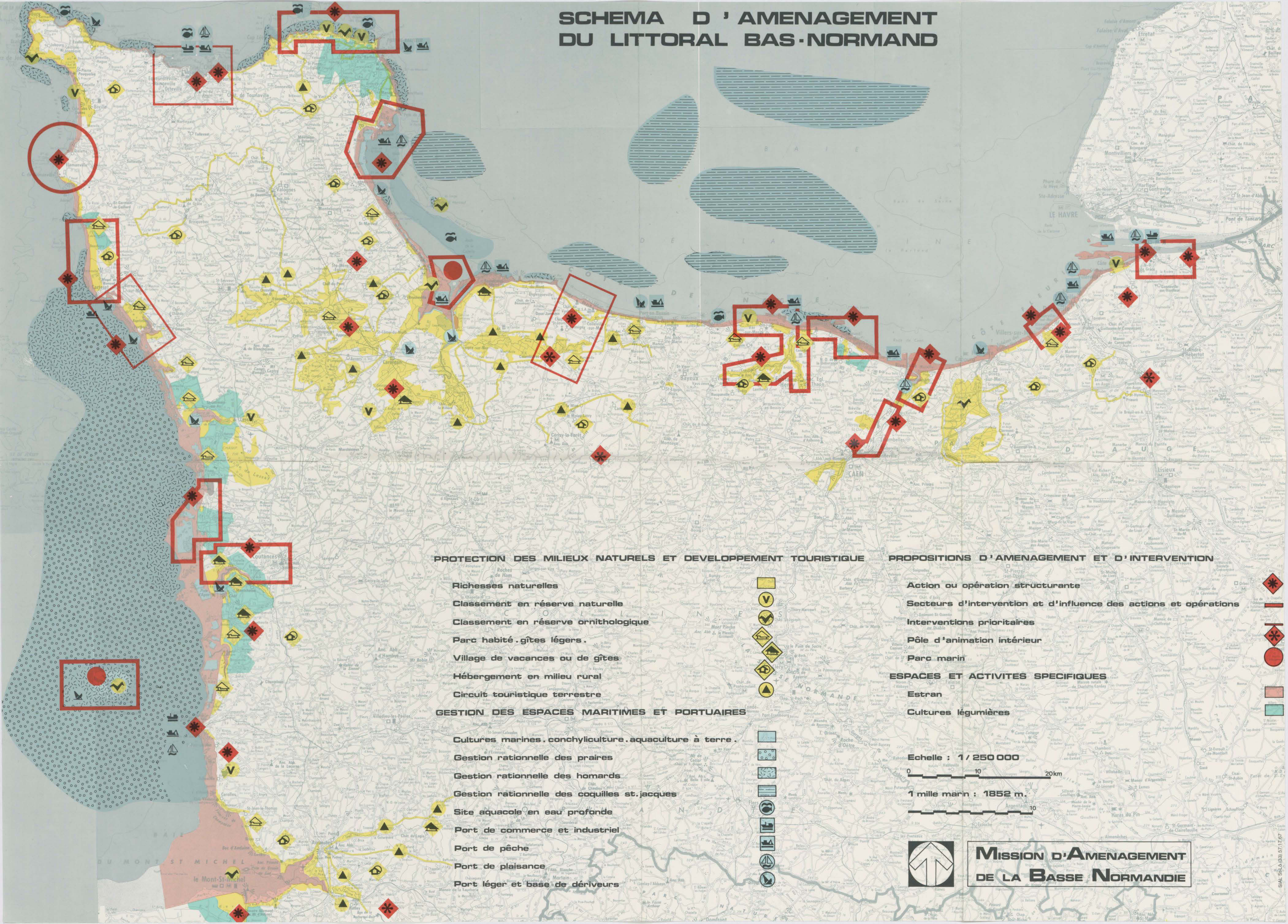
Les Administrateurs des Affaires Maritimes Alain COUDRAY et Jean BERNIGAUD.

Le Directeur Régional des Affaires Culturelles Philippe SIGURET, assisté de Jean-Pierre TIPHAIGNE.

Le Groupement Régional des Pêches et Cultures Marines de Basse-Normandie, présidé par Jean DELANGLE.

La MISSION d'AMENAGEMENT de la BASSE-NORMANDIE tient à remercier toutes les personnes et les nombreux organismes départementaux, régionaux et nationaux qui ont apporté leurs concours à la mise au point de ce Schéma d'aménagement du littoral bas-normand.

SCHEMA D'AMENAGEMENT DU LITTORAL BAS-NORMAND



PROTECTION DES MILIEUX NATURELS ET DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE

- Richesses naturelles
- Classement en réserve naturelle
- Classement en réserve ornithologique
- Parc habité, gîtes légers.
- Village de vacances ou de gîtes
- Hébergement en milieu rural
- Circuit touristique terrestre

GESTION DES ESPACES MARITIMES ET PORTUAIRES

- Cultures marines, conchyliculture, aquaculture à terre.
- Gestion rationnelle des prairies
- Gestion rationnelle des homards
- Gestion rationnelle des coquilles St-Jacques
- Site aquacole en eau profonde
- Port de commerce et industriel
- Port de pêche
- Port de plaisance
- Port léger et base de dériveurs

PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT ET D'INTERVENTION

- Action ou opération structurante
- Secteurs d'intervention et d'influence des actions et opérations
- Interventions prioritaires
- Pôle d'animation intérieur
- Parc marin
- ESPACES ET ACTIVITES SPECIFIQUES
- Estran
- Cultures légumières

Echelle : 1 / 250 000

1 mille marin : 1852 m.



**MISSION D'AMENAGEMENT
DE LA BASSE NORMANDIE**