

Aménagement du littoral

Antoine Maniatis

Chercheur-associé du CDMO de l'Université de Nantes, Postdoc, HDR

Résumé

La plage doit être libre pour le public tandis qu'au littoral est étroitement associé le navire, qui fait preuve de purification, sous forme de baptême, de purification relative aux espaces exotiques envahissants (EEE) et au ballast selon les Conventions internationales AFS et BWM, et de sa restauration, notamment s'il est en bois. Le navire mériterait une approche innovatrice, inverse à son anthropomorphisme, du point de vue de similitude de l'homme à ceci, illustrée par le mot grec « anermatisto » (« ανεργμάτιστο»), lequel signifie « dépourvu de ballast », ayant un sens métaphorique pour l'individu. La gestion du littoral est régie par le principe de développement durable et prend la forme de gestion intégrée des zones côtières (GIZC), institutionnalisée pour la Méditerranée sur la base du principe d'unicité de la partie marine et de la partie terrestre de la zone côtière, par le protocole correspondant de la Convention de Barcelone, laquelle par son amendement n'est plus réservée à l'espace marin mais elle est applicable même au littoral. Enfin, le repli stratégique et la relocalisation illustrent la nouvelle méthodologie de protection du littoral, face à celle des digues, modernisée par le projet réussi « Mose » à Venise.

Abstract

The beach must be free for the public, whilst the ship is closely associated with the coastline, demonstrating purification in the form of baptism, of purification in relation to invasive alien species (IAS) and ballast in accordance with the AFS and BWM International Conventions, and of restoration, mainly if it is made of wood. The ship would deserve an innovative approach, being reverse to its anthropomorphism, from the point of view of man's similarity to this, illustrated by the Greek word "anermatisto" ("ανεργμάτιστο"), which means "devoid of ballast", having a metaphorical meaning for the individual. Coastal management is governed by the principle of sustainable development and takes the form of integrated coastal zone management (ICZM), institutionalised for the Mediterranean on the basis of the principle of the uniqueness of the marine and land parts of the coastal zone, by the corresponding protocol of the Barcelona Convention. This Convention through its amendment is no longer reserved for the marine space but is applicable even to the coastline. Lastly, strategic withdrawal and relocation illustrate the new methodology for protecting the coastline, against the methodology of dykes, modernised by the successful "Mose" project in Venice.

Mots-clés

aménagement du littoral, gestion intégrée des zones côtières (GIZC), purification du navire, relocalisation par rapport au littoral, similitude de l'homme avec le navire, unicité des parties marine et terrestre de la zone côtière

Keywords

spatial planning of the coast, integrated coastal zone management (ICZM), purification of the ship, relocation in relation to the coastline, similarity of man to ship, uniqueness of the marine and land parts of the coastal zone

Introduction

Le littoral constitue un espace terrestre, à proximité des eaux¹, notamment de la mer, lequel s'avère convoité. En grec ancien, au contrepied du vocable « océan », lequel signifiait la grande mer, se trouvait le substantif « Hydata », au sens des « Eaux », afin de déclarer les lieux dotés d'eaux thermales ou minérales. Donc, les eaux servaient de nom de lieu pour une région terrestre, laquelle selon le cas pourrait faire partie d'une zone de portée cruciale, telle que le littoral.

La présente recherche se réfère au phénomène du littoral et notamment à l'aménagement de cet espace, et a une orientation vers le nouveau.

D'abord, elle examine la question du littoral en tant que paysage disponible pour le public (I).

Puis, elle traite la question de purification des navires (II).

Juste après, elle réalise une ouverture vers une nouveauté institutionnelle, telle que la gestion intégrée des zones côtières (GIZC), avec emphase au protocole correspondant de la Convention de Barcelone (III).

Enfin, elle se réfère aux digues pour la protection du littoral, notamment à un certain projet à Venise, et à la relocalisation des activités et des biens du littoral (IV).

I. La liberté d'accès à la plage

Le littoral illustre le bien du paysage, lequel est un système écologique en ce qu'il détermine et régule par sa structure, la circulation des espèces, des flux d'eau et de minéraux, lesquels impactent en retour l'aspect visuel et sonore du paysage². Selon l'article 1-a de la Convention européenne du paysage, du 20 octobre 2000, le paysage désigne « *une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations* ». Il en résulte qu'il est lié à des représentations culturelles³, en particulier des personnes qui participent activement aux usages du paysage, comme cela est le cas de la plage par rapport à des activités orientées à la mer, dont la natation et la pêche.

Si le littoral est protégé sur la nouvelle base juridique du droit international, qui consiste en paysage, d'autant plus d'une manière indépendante à des critères esthétiques, il n'est

¹ La présente étude est liée à l'« Axe 3. Mer protégée » du programme de recherche 2022-2026 du Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO) de l'Université de Nantes.

² M. Moliner-Dubost, *Droit de l'environnement*, Éditions Dalloz, 2015, p. 181.

³ B. Le Baut-Ferrarese, *Les énergies marines renouvelables et la protection des paysages*, in N. Boillet et G. Goffaux Callebaut, *Le patrimoine maritime : entre patrimoine culturel et patrimoine naturel, Actes du colloque de Brest 23 et 24 juin 2016*, Editions A. Pedone, Paris, 2018, p. 111.

pas exempt d'approches économiques. À titre d'exemple, dans l'ordre juridique français l'article L. 121-4 du code de l'urbanisme justifie l'autorisation des aménagements dans les espaces remarquables par la nécessité de leur mise en valeur notamment économique, donc c'est le tourisme qui retient l'attention⁴. En tout cas, il importe de signaler que les motifs justifiant l'accès au rivage et spécialement aux plages font preuve d'une vocation démocratique⁵. En effet, selon l'article L. 31-9 du Code de l'environnement, « *L'accès des piétons aux plages est libre sauf si des motifs justifiés par des raisons de sécurité, de défense nationale ou de protection de l'environnement nécessitent des dispositions particulières. L'usage libre et gratuit par le public constitue la destination fondamentale des plages au même titre que leur affectation aux activités de pêche et de cultures marines* ».

La Grèce est dotée d'une diversité d'attractions touristiques, laquelle inclut des plages, tandis que de nombreuses formes de tourisme y sont apparues dans un effort de renouvellement de l'image et de l'attractivité internationale du pays, dont le tourisme balnéaire⁶. Dans ce contexte, il est à signaler qu'en été 2023 un nouveau mouvement de la société des citoyens est né, surtout par rapport à l'île de Rhodes. Il s'agit du mouvement des bancs solaires, à l'encontre des intérêts d'entrepreneurs privés qui avaient occupé d'une manière arbitraire une part des plages. Il existe aussi le phénomène de construire des installations stables dans la mer, pour les offrir en tant que bancs solaires aux touristes. Cette pratique illégitime provoque une image touristique inesthétique et une altération du profil des paysages.

En outre, le littoral subit des pressions touristiques par excellence en été, saison au cours de laquelle les personnes exploitant les plages, illustrées par les municipalités, sont tenues de recruter des sauveteurs en mer, selon la législation adoptée par l'Union européenne. Une telle évolution a institutionnalisé la figure du nageur sauveteur accrédité, tout en créant un relativement nouveau marché de travail. En effet, l'introduction d'une telle figure a impliqué une humanisation de la nature, laquelle consiste en professionnalisation spécifique de la personne chargée de la sécurité des nageurs, par contraposition à d'autres professionnels à mission générale, tels que les membres du corps des garde-côtes.

Au fur et à mesure que la mission de sécurité des nageurs est assurée par des personnes morales de droit public, telles que les municipalités, chose qui est d'ordinaire la réalité établie, et non pas par des entreprises privées exploitant des installations balnéaires, tels que des hôtels, il s'agit d'un véritable service public, lequel est bien adapté au principe de qualité dans le cadre de prestation de services aux touristes, en droit du tourisme.

Il est aussi remarquable que les municipalités, en raison de leur caractère politique par excellence et donc de leur potentielle influence par les facteurs du marché local, peuvent jouer un rôle protecteur des entrepreneurs au sujet de la pénétration des touristes. Par

⁴ L. Touzeau-Mouflard, A. Verjat, *La protection et la mise en valeur du patrimoine maritime immobilier*, in N. Boillet et G. Goffaux Callebaut, *Le patrimoine maritime : entre patrimoine culturel et patrimoine naturel, Actes du colloque de Brest 23 et 24 juin 2016*, Editions A. Pedone, Paris, 2018, p. 108.

⁵ R. Romi, *L'accès au public et la protection du patrimoine*, in M. Cornu et J. Fromageau (dir.), *Le patrimoine culturel et la mer. Aspects juridiques et institutionnels*, tome 2, L'Harmattan, 2002, p. 13.

⁶ E. Kardoulia, *Cadre juridique du tourisme en Grèce. Droit public et privé du tourisme*, Éditions universitaires européennes, 2017, p. 7.

exemple, en Italie, le maire de Laignueglia a pris le 26 août 2016 la décision de bloquer l'accès à la plage, la nuit, suite d'une demande de part des entreprises qui exploitent des installations balnéaires⁷. Il importe de signaler que le principe de proportionnalité n'a pas été transgressé, au sens qu'initialement on avait pris des mesures moins intenses, telles que le placement des panneaux et plus tard la distribution de tracts⁸. Les campings en plein air ainsi que l'occupation de plages à accès libre, actes qui constituent des infractions, constituent un phénomène aggravé pendant les derniers ans.

II. La purification du navire

Le navire, lequel constitue un moyen de transport et aussi une « communauté navigante », est, de par sa nature, étroitement lié au littoral, comme cela est le cas des ports et du cabotage. En outre, le mot « purification » fait preuve de significations variées, telles que le nettoyage à travers le débarrasement des impuretés et le rite religieux qui délivre d'impuretés, de souillures morales. Dans cet ordre d'idées, il serait possible de désigner le processus de purification du navire, lequel est conçu dans la pratique sociale sous divers aspects, comme les suivants, lesquels sont mentionnés à titre indicatif.

En premier lieu, cette purification va de pair avec un rite ayant des racines religieuses, tel que le baptême. Plus précisément, les bateaux sont des objets (et non pas des sujets) de droit, et la doctrine italienne rejette depuis longtemps péremptoirement la théorie qui configure le navire comme une personne morale, défendue par certains auteurs, comme cela a été le cas de De Nora, au début du XX^e siècle⁹. Mais la personnalité juridique du navire est au contraire communément admise – au moins sur le plan procédural – en droit américain, et la doctrine française fait preuve d'une certaine indécision¹⁰. En tout cas, il est indéniable que les navires ressemblent aux personnes physiques, et cela se passe sous plusieurs aspects, tels que le linguistique, le social et le juridique. Leur anthropomorphisme est illustré par le cas précité du baptême, lequel est en principe typique pour l'homme, dont une des principales caractéristiques consiste en nom, attribué à travers ce rite. Qui plus est, une femme intervient formellement en tant que marraine. En France, le nom de baptême d'un navire marchand - on dit plus simplement son « Baptême » - est inscrit de part et d'autre de son étrave à la proue, et en tableau à la poupe¹¹. Le vocable « Baptême » est indicatif de la signification de ce rite d'appartenance, dans le cadre de la culture française.

Le fait que l'on emphatise le baptême, déjà au niveau linguistique, acquiert une importance accrue, dans le contexte de pratiques comparées. À titre d'exemple, en Grèce, le terme « baptême » n'est pas en usage, malgré le fait qu'il s'agit d'un mot de provenance étymologique hellénique, lequel est très répandu pour le religieux des gens. L'ironie du sort est là, il existe en usage un mot anglais, tel que « ceremony » ou des substituts, tels que « inauguration ». Même l'expression « nom de baptême » n'est guère usitée pour un

⁷ L. Rebagliati, *Laignueglia chiude le spiagge di notte*, Il Secolo XIX Martedì 23 agosto 2016, p. 10.

⁸ A. Maniatis, *Les droits au tourisme et à l'hospitalité. Étude de droit du tourisme*, Éditions universitaires européennes, 2022 (mémoire HDR), p. 97.

⁹ A. Fiale, *Diritto della navigazione (marittima e aerea)*, V Edizione Aggiornata al giugno 1992, Edizioni Simone, 1992, p. 72.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ M. Martin, *Le nom de bateau, une poésie onomastique inscrite entre anthropomorphisme et pluralité linguistique*, Nouvelle revue d'onomastique, n° 57, 2015, p. 254.

navire tandis qu'elle n'est pas marginale pour se référer au prénom, d'ordre religieux, d'une personne physique.

Il est aussi notable que la simplification précitée est comparable avec une autre simplification du contexte maritime, laquelle consiste en mot « nautisme » pour l'ensemble des règles sur les activités nautiques. Si en italien le vocable « droit nautique » est usité, cela n'est pas le cas en français, à travers la consécration du terme « nautisme » ou plutôt « droit du nautisme »¹².

En outre, le nom de port d'attache, lequel constitue un des éléments d'individualisation du navire selon le droit maritime, ne figure qu'à l'arrière sous le baptême. Il en résulte que le bateau est formellement distingué *inter alia* par le nom de son port, donc par la partie du littoral à laquelle il est juridiquement lié. D'ailleurs, cette caractéristique illustre, elle-aussi, l'anthropomorphisme, au fur et à mesure que les gens disposent d'une résidence en tant que lieu officiel de leur installation permanente.

En second lieu, la purification a pris une forme particulière dans une branche innovante, telle que le droit de l'environnement, par rapport aux activités maritimes. Cela est le cas de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, dite « BWM ». Selon cet instrument juridique, adopté le 13 février 2004 et mis en vigueur le 8 septembre 2017, tous les navires faisant des voyages internationaux sont en principe tenus de gérer leurs eaux de ballast et sédiments, en respectant certaines normes, conformément à un certain plan de gestion des eaux et de ballast spécifique, préparé et approuvé d'avance. Le littoral constitue le véritable point de référence pour la gestion du ballast réglée par cette Convention, laquelle va commencer à être pleinement applicable d'une manière définitive à partir du 8 septembre 2024.

De plus, la BWM s'apparente fortement à la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, adoptée le 5 octobre 2001 et mise en vigueur le 17 septembre 2008. Ce texte, dit « AFS », interdit les organostanniques nuisibles dans les peintures antisalissure, lesquelles sont utilisées sur la coque afin d'empêcher les algues et mollusques de s'y fixer. Il établit un mécanisme essentiel qui vise à prévenir l'usage éventuel de systèmes antisalissure incluant d'autres substances nocives. Les deux Conventions de la nouvelle génération du droit maritime de l'environnement sont très relatives l'une à l'autre puisqu'elles concernent les espèces exotiques envahissantes, dites « EEE », lesquelles s'avèrent très dangereuses pour l'espace aquatique et aussi pour le littoral, en particulier à cause du dommage provoqué à l'image touristique de ceci. À travers l'application du système prévu par l'AFS, une purification des navires est assurée, laquelle est compatible avec l'écosystème marin du point de vue écologique. Il s'agit d'une véritable purification étant donné que ce terme d'ordinaire est usité pour décrire un processus à la fois éliminant des éléments impurs ou étrangers d'une substance et respectant le milieu dans lequel il a lieu.

En troisième lieu, la purification équivaut au sauvetage d'un bateau menacé par perte, en tant que moyen de transport ou même en tant qu'entité physique et elle est basée sur le concept de patrimoine culturel. Par exemple, depuis les deux dernières décennies du XXème siècle, le mouvement de construction d'un patrimoine maritime de la région de

¹² A. Maniatis, *Les droits au tourisme et à l'hospitalité*, *op. cit.*, p. 34.

Bretagne repose sur la prise de conscience du risque de disparition totale des anciens bateaux de travail qui avaient animé les côtes bretonnes pendant plusieurs siècles ; ce qui a entraîné la création de petites associations locales¹³. Les premières sont nées en rade de Brest dans le but de restaurer et de faire vivre les derniers représentants de ces bateaux qui venaient tout juste d'être désarmés ou qui achevaient de pourrir au fond des rias et des ports : gabarres de transport, bisquines, chasse-marées, sloop de pêche...¹⁴ À ce moment ce sont les premières fêtes du patrimoine maritime qui ont fait leur apparition et un littoral festif et sportif a peu à peu émergé. Il en découle un rapprochement de deux termes simplifiés susmentionnés, « baptême » et « nautisme », dans un contexte de durabilité culturelle. On apprend des techniques, dont la construction navale en bois, on restaure les vieux bateaux de travail, bientôt on en construit de nouveaux¹⁵. Il s'agit d'un enrichissement du littoral, lequel gagne en patrimoine culturel (bateaux restaurés, musées) et en biens culturels immatériels (art de construction navale, culture festive et identitaire etc...).

En général, dans le cas où les navires sont en matériaux vivants et malléables tels que le bois, leur anthropomorphisme est renforcé. Le fait que les pêcheurs grecs ont été amenés à détruire officiellement un très grand nombre de leurs bateaux de pêche pour des raisons financières liées à la politique halieutique de l'Union européenne illustre cette similitude¹⁶. Mais il est plausible que la loi 4926/2022 sur le yachting favorise d'une manière spécifique les navires de plaisance en bois. Les bateaux de cette catégorie sont soumis à une période d'affrètement obligatoire réduite, pour être soutenus, car leur entretien est particulièrement coûteux¹⁷. Ainsi, le législateur a l'intention de soutenir les activités de construction et de réparation navales, par les entreprises de construction et de réparation de bateaux en bois. De cette manière, c'est la purification des navires, lesquels inter alia risquent de pourrir, qui est promue.

En outre, quant au phénomène précité des eaux de ballast, il est notable que le navire mériterait une approche innovatrice, inverse à son anthropomorphisme, du point de vue de similitude de l'homme à ceci, illustrée par le mot grec « anematisto » (« ανεματίστο »). Cette expression signifie « dépourvu de ballast », ayant un sens métaphorique pour l'individu. Il en résulte que le navire constitue un point de référence pour les gens, même ceux qui n'ont pas la qualité de marins, d'une manière qu'il est possible de faire parole du phénomène de « similitude de l'homme avec le navire ».

¹³ F. Péron, *Les logiques de construction du patrimoine maritime culturel. De l'émergence d'un concept à sa prise en compte dans les politiques territoriales*, in N. Boillet et G. Goffaux Callebaut (dir.), *Le patrimoine maritime : entre patrimoine culturel et patrimoine naturel. Actes du colloque de Brest 23 et 24 juin 2016*, Editions A. Pédone, 2018, p. 17.

¹⁴ *Ibid.*, p. 17-18.

¹⁵ *Ibid.*, p. 18.

¹⁶ A. Maniatis, *Aspects de la Politique Commune des Pêches (PCP) avec emphase au tourisme*, Neptunus, Vol. 25, 2019/3.

¹⁷ C. Giazitzis, P. Kotsonis, *Bateaux de plaisance et bateaux journaliers touristiques 2024*, AST Books Éditions, 2024 (en grec), p. 15.

Il conviendrait d'ajouter qu'il existe des similarités diverses entre le navire et d'autres éléments de la civilisation maritime. À titre d'exemple, selon l'article 20 de la loi grecque 4278/2014, comme il a été remplacé par l'article 66 de la loi 5110/2024, des personnes physiques ou morales peuvent s'engager, à titre gratuit, à effectuer des travaux ou à couvrir les frais d'installation, d'entretien, de réparation ou de promotion d'un ou de plusieurs phares pendant une certaine période. Il s'agit du système de parrainage des phares, dans le cadre duquel les bénévoles sont officiellement déclarés « Parrains de Phare ». Une telle valorisation des phares gérés par le ministère de la défense nationale, introduite par la loi précitée de 2014 qui a modernisé plus amplement la législation en la matière, va de pair avec la nouvelle vague de politique sur les phares en tant qu'éléments du patrimoine culturel dans divers pays, comme cela est le cas de la France¹⁸.

III. La gestion intégrée des zones côtières (GIZC)

L'aménagement du littoral est régi par le principe de développement durable, auquel est liée la gestion intégrée des zones côtières (GIZC), qui se trouve au contre-pied d'une approche sectorielle. Ce modèle est basé sur le précédent archétypique de l'adoption du texte législatif « Coastal Zone Management Act » par le Congrès des États-Unis, en 1972. Mais le document de référence en principe consiste en chapitre 17 du programme d'action de l'Agenda 21, adopté à Rio en 1992, par la conférence des Nations unies pour l'Environnement.

La mise en marche de cette nouveauté a été considérée tardive, par exemple en France, laquelle a été orientée vers le concept de « territoires ». Du fait d'une conception essentiellement naturaliste du « bon environnement » nécessaire à l'épanouissement des individus et des sociétés, héritée des origines nord-américaines de la notion de GIZC, les héritages historiques sont difficiles à intégrer dans le cadre de ce mode de gestion des « zones côtières » ; les espaces littoraux n'ayant pas droit, ici, même dans les mots, à la qualité de « territoires »¹⁹.

Il est à souligner le fait que ce pays a joué un rôle décisif dans la procédure de mise en marche du protocole relatif à la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) de la Méditerranée, de la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée, adoptée à Barcelone le 16 février 1976 et modifiée le 10 juin 1995 sous les auspices du Plan d'action pour la Méditerranée du Programme des Nations Unies pour l'environnement. Ce premier instrument juridique supra-étatique spécifiquement dédié à la gestion des zones côtières de la Méditerranée est à la fois le premier instrument de ce type à être introduit dans le contexte d'une mer régionale à climax mondial, ainsi faisant de la Méditerranée une région pionnière. Il a été fait le 21 janvier 2008 et a été ouvert à la signature de toute Partie contractante à cette Convention pour un espace d'un an. Selon l'article 38, il entrerait en vigueur le trentième jour à compter de la date du dépôt d'au moins six instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. Cette évolution a été atteinte le 24 mars 2011 avec l'intervention minimale prévue, de cinq pays

¹⁸ L. Touzeau-Mouflard, *op. cit.*, p. 101.

¹⁹ F. Péron, *op. cit.*, p. 24.

(Albanie, Espagne, France, République Arabe Syrienne, Slovénie) et de l'Union européenne.

Cinq autres pays ont signé ce texte le 21 janvier 2008 mais ils ne sont pas encore devenus Parties contractantes, bien que la voie d'adhésion soit disponible. Cela est le cas de la Grèce, laquelle a fait traditionnellement face à des problèmes plus ou moins sérieux d'érosion du littoral. Le 3 juin 2024 une part de l'opposition parlementaire²⁰ a indiqué qu'il faut adhérer immédiatement à ce protocole, lors du débat de la commission permanente spéciale des régions, du Parlement, sur un projet de loi, intitulé « Érosion des côtes – Méthodes d'affrontement ». Une telle approche a été combinée par le reproche que le contrat de sous-concession relatif au port de Kavala, ratifié à travers la loi 5112/2024, n'a consacré aucun outil de contrôle du point de vue environnemental, bien loin de l'esprit de la Convention de Barcelone, ainsi que par le constat que l'État s'est abstenu de l'adoption d'un plan spécial d'aménagement des zones côtières. Dans cet ordre d'idées, on a invoqué la science en tant que valeur à respecter, au sens que le pouvoir devrait la consulter. Cependant, la question s'avère politique par excellence, puisqu'il existe aussi une approche plutôt réservée par rapport à la doctrine. Plus précisément, une autre part de l'opposition²¹ a formulé l'opinion que la science devrait empêcher l'État d'agir de manière arbitraire, compte tenu du fait que des améliorations ont été apportées dans la zone côtière mais cela s'est passé dans des régions « prospères ».

Le protocole, à l'article 1, prévoit qu'en conformité avec la Convention de Barcelone et de ses autres protocoles, les Parties établissent un cadre commun pour la gestion intégrée des zones côtières de la mer Méditerranée et prennent les mesures nécessaires pour renforcer à cette fin la coopération régionale. De plus, la « zone côtière » est définie comme l'espace géomorphologique de part et d'autre du rivage de la mer où se manifeste l'interaction entre la partie marine et la partie terrestre à travers des systèmes écologiques et systèmes de ressources complexes comprenant des composantes biotiques et abiotiques coexistant et interagissant avec les communautés humaines et les activités socio-économiques pertinentes.

Il est à souligner que la Convention de Barcelone a été initialement centrée sur le milieu marin. Mais à travers sa révision, elle a couvert les zones côtières. Désormais, les Parties contractantes ont pris des mesures en la matière, mais celles-ci étaient dépourvues de force juridiquement contraignante. Le protocole a offert une solution à ce problème, en comblant la lacune. Il cite que la zone d'application comprend la zone de la mer Méditerranée, délimitée à l'article premier de la Convention susmentionnée, et définie en outre vers la mer, par sa limite de la zone côtière définie par la limite extérieure de la mer territoriale des Parties et aussi vers la terre, par la limite de la zone côtière définie par la limite des entités côtières compétentes telles que définies par les Parties. Il en résulte une approche unitaire du territoire côtier et de l'espace marin, chose qui est comparable au fait que cela se passe même au niveau doctrinal au sujet des zones du droit de la mer. À titre d'exemple,

²⁰ Député Mme Théopisti Perka (Nouvelle Gauche).

²¹ Député M. Nicolas Vretos, (Mouvement Patriotique Démocratique « Victoire »).

des théoriciens font usage du vocable générique « côte *lato sensu* », tout en regroupant les eaux intérieures et la mer territoriale²², et se réfèrent à l'adage « *la terre domine la mer* »²³.

Selon l'article 6 du protocole, dans la mise en œuvre des dispositions de ce texte, les Parties sont guidées par le principe de GIZC lequel consiste en prendre spécialement en compte la richesse biologique, la dynamique et le fonctionnement naturels de la zone intertidale (estran) ainsi que la complémentarité et l'interdépendance entre la partie marine et la partie terrestre formant une entité unique. Il est aussi plausible que le protocole prévoit l'engagement des Parties à assurer une protection spéciale aux îles, avec référence *inter alia* au tourisme, et à adopter toutes les mesures appropriées pour préserver et protéger le patrimoine culturel de la zone côtière, y compris le patrimoine culturel subaquatique, comme cela est bien le cas des épaves historiques des navires et aéronefs. De plus, il garantit l'accès libre et gratuit du public à la mer et le long du rivage, d'une manière moins réservée que le Code français de l'environnement. D'ailleurs, il est utile d'une manière plus ample, comme cela est le cas de la thématique du tourisme et des loisirs, illustrée par le phénomène de récolte de coquillages²⁴.

Enfin, le Cadre régional commun pour la GIZC en Méditerranée²⁵ a été adopté en 2019²⁶. Il se réfère, parmi les instruments et outils pour la mise en œuvre de ceci, à l'outil intersectoriel de planification de l'espace marin (PEM)²⁷. Bien que la PEM ne soit guère mentionnée expressément dans le protocole, son champ d'application géographique et la définition de la zone côtière figurant dans son article 3 comprennent à la fois une partie marine et une partie terrestre. Il est donc logique que la planification doive s'appliquer aux deux composantes, et l'intérêt de la PEM est sous-jacent.

IV. Les digues et la relocalisation par rapport au littoral

Les digues constituent une méthode traditionnelle et répandue contre les submersions marines²⁸. Elles ont récemment été revalorisées au sujet d'un projet qui concerne Venise, la cité de mystère qui mérite par excellence l'intérêt académique, sous divers aspects. Il s'agit du projet baptisé Mose, lancé en 2003. Le nom de cette construction consiste en acronyme des mots de l'expression « module expérimental électromécanique²⁹ » contre le phénomène « *Acqua Alta* ». Mais l'acronyme a également une référence biblique : Mosé est le nom italien de Moïse³⁰, lequel a étendu son bâton au-dessus de la mer, et Dieu a

²² F. Galletti, *Le droit de la mer, régulateur des crises pour le contrôle des espaces et des ressources : quel poids pour des États en développement ?*, Mondes en Développement, Vol. 39-2011/2-n° 154, p. 121.

²³ V. Boré Eveno, *Chapitre 112. Espaces adjacents au territoire*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4^e édition, Éditions Dalloz, 2021, p. 72.

²⁴ Article 9, paragraphe 2, numéroté d) iii) *in fine*.

²⁵ Prévu *inter alia* à l'article 1 du protocole, selon une indication déjà faite.

²⁶ Par la décision IG.25/5 de la 21^{ème} réunion des Parties contractantes à la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée et ses protocoles (COP21), qui s'est tenue à Naples du 2 au 5 décembre 2019.

²⁷ V4. Planification de l'espace marin (PEM) (articles 3, 5, 6 10 et 11).

²⁸ A. Maniatis, *Risques littoraux*, *Digesta Online*, 2024.

²⁹ En italien « *modulo sperimentale elettromeccanica* »

³⁰ D. Ingiusto, *Venise enfin sauvée des eaux ? Le projet Mose expliqué en quatre infographies*, L'Express, le 08/12/2022, <https://www.lexpress.fr/environnement/venise-enfin-sauvee-des-eaux-le-projet-mose-explique-en-quatre-infographies-2AFNWW4W6JAYDM6WPIF2RMJP44/>

soufflé un vent fort qui a divisé les eaux de la mer Rouge en deux. Il conviendrait d'ajouter que Venise pourrait être associée à une autre image biblique, telle que celle de la « Boîte de sauvetage », quant au rôle du tourisme en faveur des biens de la civilisation locale, comme cela est le cas des gondolas, qui n'ont pas été retirées surtout en raison de la demande relative aux flux touristiques³¹.

Les 78 barrières mobiles de la construction Mose, protégeant les trois entrées de la lagune, abaissées en période normale, se remplissent d'air et s'élèvent lors des grandes marées et des tempêtes, empêchant ainsi la mer de pénétrer et réduisant la hausse du niveau des eaux³². Ce projet a été contesté, ses adversaires plaidant pour l'implantation de grandes digues sur toute la côte nord-est de l'Italie, à l'image de ce qui a été réalisé dans le Zuiderzee aux Pays-Bas³³.

Mais ce système présenté comme synonyme de corruption, d'inefficacité et de gouffre financier, lequel est opérationnel depuis fin 2020, où il a été pour la première fois testé avec succès, il a prouvé son efficacité³⁴. Les intempéries qu'a connues Venise le 24 novembre 2022 auraient dû causer une inondation de la ville, vu que le niveau de l'eau a atteint les 170 centimètres mais grâce au Mose, le niveau de la place Saint-Marc est resté à 80 centimètres³⁵. Il en découle un résultat exceptionnel, qui est estimé prometteur pour l'avenir, et voire pour le site le plus convoité de la ville hydraulique qui constitue le symbole mondial de surtourisme.

En outre, en France comme les digues s'avèrent être une mesure coûteuse, complexe et néfaste pour l'environnement, elles sont peu à peu concurrencées par des techniques plus douces, dont le repli stratégique, introduit par la loi n° 95-101 du 2 février 1995, relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi « Barnier », et renforcé par la loi « Bachelot » de 2003³⁶.

Afin de localiser les éventuelles nuances entre le repli stratégique et la relocalisation, il est à signaler que la première méthode, contrairement à la seconde, n'est pas nécessairement liée à un processus de recomposition globale du territoire impliqué. La relocalisation est conçue comme dispositif d'adaptation aux risques littoraux et aux changements climatiques, à travers le déplacement préventif des activités et biens, du front de mer vers l'intérieur des terres, afin de les mettre à l'abri des aléas.

La stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) a été mise en place par la loi du 12 juillet 2010, dite loi Grenelle 2³⁷. Elle est révisée tous les six ans et dans sa forme courante, pour la période 2024-2030, s'appelle SNML 2 et a fait l'objet d'une publication par décret au Journal officiel le 10 juin 2024. Elle avoue nettement que l'accélération du changement climatique, avec toutes ses conséquences (événements météorologiques, trait de côte,

³¹ A. Maniatis, *Les droits au tourisme et à l'hospitalité*, *op. cit.*, p. 87.

³² Y. Veyret, *Puissance et fragilité des villes hydrauliques*, in *L'Atlas de l'eau et des océans*, Le Monde, hors-série, p. 70.

³³ *Ibid.*

³⁴ D. Ingiusto, *op. cit.*

³⁵ *Ibid.*

³⁶ V. Mulot, A.-L. Vigneron et M.-L. Lambert-Hadid, *Le littoral face aux changements climatiques*, Méditerranée, 115, 2010, p. 131-137, <https://journals.openedition.org/mediterranee/5264>

³⁷ N. Hutten, *Chapitre 521. Intégration des politiques du littoral*, in P. Chaumette (dir.), *Droits Maritimes*, 4^e édition, Éditions Dalloz, 2021, p. 1229.

réchauffement et acidification des océans, perte de biodiversité, etc.), a été insuffisamment prise en compte dans la précédente stratégie (SNML1)³⁸. De plus, elle fixe les quatre grandes priorités pour les six ans à venir : neutralité carbone, biodiversité, équité, économie maritime et littorale bleue³⁹. Dans le cadre de l'objectif 5 « S'adapter aux effets du changement climatique et accompagner l'évolution du trait de côte », elle se réfère explicitement à la relocalisation. Il s'agit de la mesure de planifier et accompagner la relocalisation d'activités (mise à l'abri des populations et des biens, garantir l'accès à la mer des activités)⁴⁰. Il est ajouté que dans les Outre-mer, le développement des connaissances pourra passer par la mise en place de pôles d'excellence et de recherche sur les stratégies d'adaptation et d'atténuation au changement climatique adaptées à chaque territoire⁴¹. La forte littoralisation des habitats et activités économiques en Outre-mer accentue les impacts du changement climatique dans ces territoires, dont notamment un recul du trait de côte très marqué. Face à ce phénomène, plusieurs communes [Miquelon (975), Awala-Yalimapo (973)] organisent la relocalisation d'une partie des habitations. Ces projets peuvent être des expérimentations d'opérations amenées à se multiplier sur le territoire national.

En outre, il est notable que les solutions d'adaptation proposées pour limiter l'impact du changement climatique sur les zones côtières sont multiples et parmi elles, la relocalisation des biens est une éventualité de plus en plus mise en avant par les pouvoirs publics, en particulier depuis le lancement de la Stratégie Nationale de Gestion Intégrée du Trait de Côte en 2012⁴².

Les exemples de recul anticipé et de relocalisation restent rares et ponctuels tandis que de leur conception à leur application, les mesures de relocalisation soulèvent bien des questionnements, se heurtant à des problématiques d'acceptabilité sociale et au faible engouement des propriétaires et des élus⁴³.

Déjà avant la SNML 1, la doctrine a signalé qu'il importe d'anticiper sur le phénomène de vulnérabilité du littoral, afin de construire, notamment, un droit de la relocalisation des activités et des biens qui soit acceptable, durable et équitable⁴⁴. Les outils juridiques disponibles pour imposer l'abandon des immeubles des territoires littoraux sont assez extrêmes, à savoir, d'une part, l'achat à l'amiable ou l'expropriation avec indemnisation maximum et, d'autre part, « laisser la mer monter » et prendre acte de la submersion d'un bien par les plus hautes eaux, ce qui permet alors de l'incorporer de façon automatique dans le Domaine public maritime (DPM) sans aucune indemnisation⁴⁵. Cela est pourquoi,

³⁸ Gouvernement, *Stratégie Nationale Mer Littoral 2024-2030*, Janvier 2024, p. 5.

³⁹ *Ibid.*, p. 8.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 15.

⁴¹ *Ibid.*, p. 16.

⁴² M. Chotard, C. Chadenas, M. Robin et O. Navarro, *De la relocalisation à la recomposition territoriale : adapter l'approche aux risques côtiers*, Bulletin de l'Association des Géographes Français, 88-3, 2021, p. 566, <https://journals.openedition.org/bagf/8768>

⁴³ M. Tramis, T. Rey et F. Leone, *La relocalisation, une stratégie d'adaptation aux risques côtiers : les leçons tirées des projets aux Antilles françaises*, Études caribéennes, Décembre 2022, <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/24309>

⁴⁴ M.-L. Lambert, *Le recul stratégique : de l'anticipation nécessaire aux innovation juridiques*, Hors-série, avril 2015, VertigO – la revue électronique en sciences de l'environnement, <https://journals.openedition.org/vertigo/15812>

⁴⁵ *Ibid.*

il est estimé que des solutions juridiques plus souples devraient être inventées, chose qui est en correspondance avec la grande priorité d'équité, dans le cadre de la SNML 2.

Conclusion

Ce qui se dégage de la présente recherche est qu'il existe, au moins dans la pratique de la France, une marginalisation du patrimoine culturel maritime bâti par rapport à l'environnement naturel, même dans le cadre de la GIZC. Dans cet ordre d'idées, les espaces littoraux n'ont pas droit, au niveau terminologique, à la qualité centrale de «territoires». En effet, les constructions illustrées par les phares ne consistent pas en le territoire mais sont fondées sur ceci. Il conviendrait d'ajouter que d'une manière comparable, la GIZC n'est pas applicable uniquement dans le contexte terrestre mais aussi à son corollaire marin. La SNML 2 est assez éloquente, puisque dans son objectif 1 « Offrir une planification intégrée et globale pour les politiques maritimes et littorales » elle inclut le principe transversal d'une gestion intégrée terre-mer, garantie par une articulation cohérente entre les démarches de planification en mer et les processus de planification écologique menés à terre⁴⁶.

Il existe un lieu commun en droit de la mer et en droit de l'aménagement du littoral au fur et à mesure que la côte *lato sensu* dispose d'une région terrestre et aussi des zones maritimes de souveraineté nationale du pays côtier, comme cela est d'ordinaire le cas des eaux intérieures et des eaux territoriales. Avec cette approche terminologique et doctrinale a été combinée l'ouverture de la Convention de Barcelone vers le littoral, à travers sa modification en 1995. Une telle évolution a été promue par le protocole sur la GIZC, lequel a consacré le principe d'unicité des parties marine et terrestre de la zone côtière, en faisant usage de l'expression « la partie marine et la partie terrestre formant une entité unique ». Malgré le fait que cette approche dispose d'un point de départ inverse, elle se rapproche du concept classique et diachronique du port, lequel constitue un espace de nature mixte, regroupant une partie du littoral et des eaux intérieures. Des remarques similaires sont valables à la plage et à la mer voisine, notamment par rapport à des activités récréatives, telles que les bains de soleil et la baignade.

Qui plus est, à la côte au sens ample ressemble le navire, au fur et à mesure que cette construction a une nature polychrome et une dynamique bien liée à la côte, et en particulier aux ports. La présente recherche a désigné le phénomène polyédrique de purification du navire, lequel a été renforcé en droit de l'environnement au sujet des EEE. De plus, ce qui est inédit, c'est que l'homme a une certaine similitude avec le navire, chose qui est symétrique au phénomène classique d'anthropomorphisme du navire.

Enfin, la Grèce constitue un cas problématique quant à la planification nationale de l'espace. Sa politique est marquée par des défauts variés, tels que des retards excessifs, par exemple pour l'adoption du premier plan général par rapport à l'obligation étatique ad hoc, prévue dans la Constitution de 1975, l'échec prolongé de la planification dans le domaine du tourisme et l'inexistence d'un plan spécial d'aménagement du littoral.

⁴⁶ Gouvernement, *op. cit.*, p. 10.

L'aménagement intégré et durable du littoral redouble ceci, en termes d'espace et de temps, respectivement.