

# Charte Européenne du Littoral



IN 4  
a  
1495



3 1049 00028922 3

conférence des régions périphériques maritimes

# Charte Européenne du Littoral

## SOMMAIRE

- I - PREAMBULE
- II - OBJECTIFS DE LA CHARTE
- III - ACTIONS A CONDUIRE AU PLAN EUROPEEN  
(Bordereaux annexes 1,2 et 3)

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES COMMISSION BIBLIOTHÈQUE
N° d'enreg. P. 15683
Date 16.8.83

IN4  
1495a

PREAMBULE

Les Organisations ci-dessous désignées, représentatives des populations des zones côtières de l'Europe :

- . La Conférence des Régions Périphériques Maritimes de la C.E.E.,

APRES EN AVOIR DELIBERE,

ont adopté la présente Charte qui a pour objet la sauvegarde et la mise en valeur du littoral de l'Europe, par une action coordonnée des Institutions Européennes, Nationales, Régionales et Locales compétentes.

Une telle action concertée à l'échelle européenne, apparaît en effet de plus en plus nécessaire pour permettre à la fois, pendant qu'il en est encore temps,

- de promouvoir le développement régional à partir des activités littorales créatrices d'emplois et de revenus, dans le cadre du marché commun ;
- mais aussi d'assurer la protection des zones côtières contre les risques croissants de destruction écologique et esthétique ;
- et surtout pour permettre de concilier ces deux exigences dans l'espace sensible et limité des zones littorales.

L'ambition du texte qui suit est de contribuer :

- . à une meilleure prise de conscience des populations du continent, qui doit dépasser le stade émotionnel pour influencer sur les comportements quotidiens ou saisonniers des utilisateurs ;
- . à un renforcement des moyens juridiques, administratifs, financiers et techniques mis en oeuvre par les Pouvoirs Publics de chaque Etat, à tous les niveaux ;
- . à une meilleure coordination de ces moyens au niveau international - et spécialement dans le cadre de la Communauté Européenne, conformément à l'esprit de l'article 2 du Traité de ROME ;
- . à un engagement mutuel et solennel des pouvoirs européens, nationaux, régionaux et locaux, assorti de décisions concrètes et de moyens d'exécution suffisants.

La nécessité urgente d'une telle démarche est justifiée à la fois par l'importance de la fonction littorale, par l'évolution observée au cours des dernières décennies, ainsi que par les perspectives d'évolution prévisibles.

## 1. LE LITTORAL JOUE UN RÔLE ESSENTIEL POUR LA VIE HUMAINE.

- . En tant que zone de contact entre l'espace terrestre et l'espace maritime, le littoral constitue, par définition, un bien rare et fragile.
- . En tant que zone d'échange entre le milieu marin et le milieu terrestre, le littoral joue un rôle important dans le maintien des équilibres naturels qui conditionnent la vie humaine - étant précisé que la zone infra-littorale est la zone dans laquelle vit de préférence la flore marine (spécialement les algues benthoniques et phanérogames) et où se reproduit une grande partie de la faune marine.
- . En tant que zone d'échange entre les économies nationales et régionales, le littoral joue également un rôle stratégique dans le développement économique et dans la restructuration de l'économie mondiale.
- . La zone littorale constitue le support d'activités économiques et sociales originales créatrices d'emploi pour les populations résidentes.
- . Le littoral assume une fonction indispensable de re-création physique, et psychique, pour les populations des régions continentales soumises à la pression croissante de la vie urbaine.
- . Il tient une place essentielle dans les satisfactions esthétiques et culturelles, ainsi que dans les rêves de la personne humaine.

## 2. LES ZONES LITTORALES CONNAISSENT DES PROBLÈMES CROISSANTS :

- . La modification continue du niveau de la mer, observée au cours des dernières décennies, avec notamment pour conséquences le recul de certaines côtes et la destruction de constructions avancées sur le front de mer.
- . La multiplication des accidents graves et des sources permanentes de pollution de la mer, spécialement par les hydrocarbures, au cours des années 1970 ;
- . L'amplification considérable de la pollution tellurique, liée à la fois à l'urbanisation et à l'utilisation croissante des produits chimiques en agriculture, à l'industrialisation et à l'utilisation mal contrôlée des cours d'eau comme égouts
- . La dégradation urbanistique des zones littorales, sous la pression d'utilisateurs - permanents ou saisonniers - de plus en plus nombreux et de plus en plus concurrents ;
- . La destruction souvent irréversible des écosystèmes naturels par le cumul des causes précédentes, l'insuffisance d'acquis de connaissances dans certains domaines scientifiques et l'absence de mesures de prévention et de réglementation.
- . Mais aussi le sous-emploi des populations, touchées par l'évolution des activités traditionnelles, par la destruction des ressources naturelles, ainsi que par la crise économique, et qui appellent de nouveaux développements d'activités pour combattre l'exode, spécialement chez les jeunes.

### 3. LE LITTORAL DU CONTINENT EUROPÉEN EST PARTICULIÈREMENT MENACÉ.

- . L'Europe constitue la plus importante zone de concentration humaine, urbaine et industrielle à l'échelle du monde.
- . La géographie du continent est caractérisée par une interpénétration profonde de la terre et de la mer.
- . L'existence de mers quasiment fermées, comme la Méditerranée et la Baltique, pose le problème du renouvellement des eaux par rapport à une pollution croissante.
- . L'effet d'entonnoir du trafic maritime produit par de nombreux détroits accroît la concentration du trafic maritime et les risques écologiques, économiques et stratégiques.
- . L'insuffisance de l'Europe en ressources énergétiques et en matières premières fait que l'exploitation des fonds marins se développe rapidement, et avec elle de nouveaux risques d'accidents ;
- . Les ressources naturelles du milieu marin - et particulièrement les stocks de pêche - s'épuisent rapidement sous le double effet de la pollution et de la surexploitation.
- . Le paysage littoral et le patrimoine architectural du littoral européen sont menacés par une urbanisation excessive, souvent mal adaptée et uniformisante.

### 4. PROTECTION ET DÉVELOPPEMENT DU LITTORAL DOIVENT ÊTRE CONCILIÉS.

- . Le littoral constitue l'atout majeur du développement des régions maritimes, parce qu'il offre des possibilités d'activités et d'emplois spécifiques - qui peuvent contribuer au rééquilibrage de l'économie européenne en faveur de la périphérie :
  - le développement ou l'adaptation des activités traditionnelles de l'agriculture, de la pêche, des industries littorales et des ports ;
  - le lancement d'activités nouvelles basées sur la recherche océanologique, telles que l'aquaculture, l'exploitation des fonds marins, des sources d'énergie marine, etc...
  - le développement d'un tourisme adapté à chaque région et respectueux de son patrimoine naturel et culturel ;
  - l'exploitation des propriétés curatives du milieu marin ;
  - le développement d'activités liées à la protection de la nature et des paysages - qui peuvent également, comme toutes les précédentes contribuer à la création des emplois nécessaires aux régions.
- . Une urbanisation équilibrée, adaptée aux caractéristiques originales de chaque zone et favorisant la répartition harmonieuse des activités précédentes sur l'ensemble de la région peut constituer en elle-même un facteur d'attraction et de développement.
- . La destruction du milieu littoral par la pollution constitue, par contre, une grave menace pour la plupart des activités précitées.
- . Il est donc non seulement possible, mais nécessaire, de concilier les impératifs de protection et de développement des zones littorales, qui ne sont contradictoires qu'en apparence.
- . Seule une politique volontaire d'aménagement intégré des zones littorales peut permettre de résoudre le problème dans l'espace.

## 5. L'ACTION ISOLÉE DES ÉTATS EUROPÉENS N'EST PLUS SUFFISANTE.

L'ampleur et la rapidité des phénomènes d'évolution observés sur le littoral européen rendent de plus en plus nécessaire une action vigoureuse et coordonnée à l'échelle du continent.

Une telle action se heurte présentement à de nombreux obstacles :

- . L'intérêt marqué par les Etats Européens pour les problèmes du littoral diffère suivant la plus ou moins forte tradition maritime du pays.
- . L'expérience acquise en la matière est très diverse, suivant qu'elle est ancienne ou récente, et elle conditionne largement la capacité à maîtriser le problème.
- . L'attitude des populations est très différente suivant les pays, en ce qui concerne le respect du patrimoine naturel.
- . Les réglementations relatives au littoral sont très difficilement comparables d'un pays à l'autre, et le degré de protection de l'environnement varie d'un pays à l'autre.
- . Le respect des textes n'est pas assuré au même degré, suivant les pays.

Or compte-tenu de la nature des problèmes évoqués plus haut, chaque Etat est de plus en plus tributaire de l'action des autres pour la maîtrise de l'évolution de son propre littoral.

## 6. LES INSTITUTIONS EUROPÉENNES DOIVENT ENGAGER LEUR RESPONSABILITÉ AVANT QU'IL NE SOIT TROP TARD.

Les Institutions Européennes, qui se sont déjà préoccupées du problème au cours des dernières années, doivent maintenant engager une action globale pour aider les Etats à maîtriser ensemble l'évolution du problème littoral.

En ce qui concerne la Communauté Européenne, qui dispose des moyens les plus puissants une telle action est expressément justifiée par les textes des articles 2 et 100 du Traité de ROME - notamment du fait que les différences de réglementations peuvent entraîner des distorsions de concurrences à l'intérieur du Marché Commun.

Cette action doit permettre de développer la solidarité active des différents pays autour de sept thèmes principaux : LA CONNAISSANCE, L'INFORMATION, LA PLANIFICATION, LA RÉGLEMENTATION, LA COORDINATION, LE FINANCEMENT et LE CONTRÔLE - tels qu'ils ont été développés dans le rapport sur "l'aménagement intégré du littoral", publié en 1978 par le Service Environnement de la Commission des Communautés Européennes (1).

Ces différents thèmes caractérisent les étapes logiques de l'action à entreprendre. Il convient toutefois de les traduire en termes d'objectifs politiques simples, pour faciliter leur adoption ultérieure dans le contexte législatif et réglementaire particulier de chaque pays.

*C'est dans cet esprit que les organisations signataires de la présente charte propose les objectifs suivants aux Institutions Européennes - et à travers elles aux Etats Membres, ainsi qu'aux Autorités Régionales et Locales compétentes.*

---

(1) DOC.EUR. 6105 - TITRE I - CH. 2

- II -

OBJECTIFS DE LA CHARTE

Les objectifs présentés dans la Charte Européenne du Littoral ont été définis en fonction d'une stratégie globale qui peut se résumer comme suit : il faut organiser le littoral européen pour permettre de concilier les exigences du DEVELOPPEMENT et les impératifs de PROTECTION.

Organiser conduit à AMENAGER non seulement l'espace littoral, mais aussi la réglementation, la gestion et d'une manière générale tout ce qui commande l'évolution du littoral - actuellement compromise par les contradictions liées à un manque d'organisation en la matière.

Les objectifs d'une politique européenne du littoral doivent être définis également en tenant compte du niveau de l'intervention. Ils doivent être suffisamment précis pour coordonner les actions nationales, régionales et locales, mais suffisamment généraux pour être adaptables aux milieux physique, économique et juridique particuliers des différents pays et des différentes régions. Les objectifs d'une politique européenne du littoral doivent donc être complémentaires des objectifs nationaux, régionaux et locaux. Ils doivent spécialement tenir compte du fait que les Institutions Européennes n'ont pas de compétence directe dans la gestion de l'espace littoral ; mais que, par contre, elles ont une vocation particulière pour agir au niveau de l'organisation, pour harmoniser et coordonner l'action des Etats (comme par exemple en ce qui concerne la sécurité de la navigation dans les eaux européennes).

Enfin, il faut noter que les objectifs et les moyens de toute politique littorale se confondent en partie. En effet, l'inbrication des nombreuses matières en cause fait chaque objectif peut être considéré aussi comme un moyen nécessaire pour atteindre les autres objectifs. Mais ceci est particulièrement vrai au niveau d'une politique européenne, dans laquelle les considérations de stratégie à long terme sont dominantes. C'est pourquoi chacun des objectifs énoncés ci-après concerne, plus ou moins, les trois aspects liés de la stratégie : DEVELOPPEMENT - PROTECTION - AMENAGEMENT.

1. DÉVELOPPER UNE ÉCONOMIE LITTORALE COMPÉTITIVE ET SELECTIVE.

- a) Il faut assurer la promotion des populations littorales par la création d'emplois et de revenus, en tenant compte des données démographiques propres à chaque région.
- b) Pour y parvenir, il faut exploiter méthodiquement les potentiels d'activités originales et en partie nouvelles des zones littorales, telles qu'elles sont exposées succinctement au point 4. du préambule de la Charte.
- c) La rareté de l'espace littoral impose, plus qu'ailleurs, un choix sélectif de ces activités.

- d) Un tel choix n'est véritablement possible que si l'on améliore considérablement les liaisons entre les zones littorales et le reste du territoire européen, à la fois par terre, par mer et par air, ainsi que par la voie des Télécommunications.
- e) L'objectif, ainsi défini dans ses principaux aspects, constitue l'une des conditions majeures du rééquilibrage de l'économie européenne - entre le centre et la périphérie maritime - qui est à la base de toute politique régionale européenne.

## 2. PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR L'ORIGINALITÉ DE CHAQUE ZONE LITTORALE.

- a) La fonction biologique du milieu littoral doit être réaffirmée comme une donnée préalable à toute transformation du littoral.
- b) Les milieux littoraux, constituant des écosystèmes fragiles qui sont parmi les plus menacés d'Europe, doivent bénéficier non seulement d'une protection générale de principe, mais aussi d'une protection active, intégrée aux plans régionaux et locaux.
- c) La fonction culturelle du paysage littoral doit être intégrée comme une donnée essentielle dans l'utilisation de l'espace littoral, en tenant compte du rôle qu'elle assume pour l'ensemble de la population européenne présente et future.
- d) L'originalité du mode de vie doit être préservée dans chaque zone littorale, non pas dans un esprit passéiste, mais comme un facteur de qualité de la vie et comme un moyen pour lutter contre l'uniformisation et la dépersonnalisation qui accompagnent trop souvent le développement urbain moderne.
- e) La mise en valeur originale de chaque zone littorale doit être prise en compte parmi les facteurs du développement régional ; elle doit influencer le choix des activités littorales visé au paragraphe 1. ci-dessus.

## 3. ORGANISER L'ESPACE LITTORAL.

- a) Les objectifs de développement et de protection des zones littorales ne peuvent être conciliés que grâce à un effort d'organisation de l'espace.
- b) Des plans et schémas d'aménagement doivent donc être définis pour chaque zone côtière, en tenant compte des particularités régionales et locales, et en associant le plus largement possible les populations.
- c) Pour résister à l'urbanisation continue de la bande littorale, les schémas doivent organiser l'aménagement en profondeur de la zone littorale, côté terre et côté mer.
- d) Pour résister à l'uniformisation des paysages, les schémas doivent prévoir un zonage contrasté de l'utilisation de l'espace, adapté aux différents sites.

- e) Pour permettre le développement sélectif des activités visées au paragraphe 1, les schémas doivent prévoir notamment des terrains pour les industries et le commerce, en tenant compte à la fois des impératifs techniques et de la protection de l'environnement.
- f) Pour lutter contre la privatisation du littoral, les schémas doivent assurer et organiser le libre accès du public à la côte.
- g) Pour faciliter l'amélioration des liaisons littorales visée au point 1. ci-dessus, les schémas doivent prévoir des solutions et des tracés qui tiennent compte des données précédentes, notamment en ce qui concerne le respect des sites.

#### 4. GÉRER L'ESPACE LITTORAL.

- a) L'effort d'organisation de l'espace littoral est vain s'il ne s'appuie pas sur une politique foncière globale, permettant la maîtrise publique des sols.
- b) L'espace littoral constituant un bien rare dont la consommation s'accroît rapidement, un plan de gestion de l'espace littoral doit concilier les besoins à court et à long terme - en particulier à l'échelon régional.
- c) Le plan de gestion doit donc prévoir à la fois les politiques à mener en ce qui concerne :
  - le domaine foncier, terrestre et maritime ;
  - les milieux naturels : eau douce, eaux saumâtres maritimes, milieux humides, etc..
  - les ressources naturelles productives : pêche, agrégats, etc...
  - les besoins d'espaces à urbaniser et la protection des sites ;
  - la gestion des déchets ;
  - la définition d'organismes de gestion et de support technique et scientifique, dans les différentes zones littorales.
- d) Un inventaire des espaces naturels d'intérêt européen à préserver devrait être réalisé prioritairement.
- e) La Communauté Européenne et les Etats-Membres devraient se concerter pour dégager conjointement les moyens financiers nécessaires pour aider les collectivités régionales et locales à gérer l'espace littoral - et notamment pour permettre l'acquisition, dans les meilleurs délais possibles, des terrains à réserver et des sites à protéger.

#### 5. PRÉVENIR LES RISQUES.

- a) En milieu marin, la prévention des risques constitue un objectif permanent, qui n'est pas toujours suffisamment pris en compte, à l'heure actuelle, par les autorités du milieu terrestre.

- b) Pour prévenir les accidents de navigation qui entraînent des catastrophes écologiques de plus en plus fréquentes et de plus en plus considérables, les Institutions Européennes doivent imposer à tous les amateurs utilisant les eaux européennes, des conditions de sécurité très rigoureuses - visant notamment à éliminer les navires et les équipements sous normes et à imposer un système de contraintes d'acheminement et d'assistance, inspiré par ce qui se fait pour la navigation aérienne.
- c) Pour défendre le milieu marin contre la pollution croissante causée par les rejets d'origine tellurique, ainsi que par les déversements effectués en mer, les Institutions Européennes doivent mettre en place un système de contrôle, de prévention et de sanction beaucoup plus rigoureux et mieux réparti dans l'espace.
- d) Le littoral doit être protégé également contre les sinistres naturels, par des dispositifs de sécurité, enrochements, digues, épis, plantations, etc..., ainsi que par des dispositions réglementaires interdisant les interventions humaines susceptibles de présenter des risques pour la côte.
- e) Dans les zones littorales affectées par un phénomène de recul de la côte - notamment certains sites dunaires - les constructions privées doivent être réglementées spécialement.
- f) D'une manière générale toute construction en zone littorale doit être soumise à une autorisation préalable, celle-ci pouvant donner lieu à une étude préalable d'impact proportionnée à son importance, compte-tenu des dispositions prévues au schéma d'aménagement du littoral pour la zone en question.
- g) Dans les sites exceptionnels du littoral, ainsi que dans les zones restées à l'état naturel, une protection renforcée doit être mise en place pour empêcher toute urbanisation sauvage.
- h) Enfin, les Institutions Européennes doivent inciter les Etats-Membres à renforcer considérablement et à appliquer plus systématiquement et plus rigoureusement les sanctions liées à toutes les questions précédentes.

## 6. MAITRISER LE TOURISME.

- a) Le développement considérable du tourisme littoral - qui est une source importante de revenus des populations dans beaucoup de régions - doit être surveillé dans l'espace et dans le temps, pour être compatible à la fois avec l'objectif de développement des autres activités ainsi qu'avec l'objectif de la protection des zones littorales.
- b) Dans l'espace, il faut éviter la surexploitation et la sur-urbanisation de certaines régions européennes, alors que les équipements ou les possibilités existant dans d'autres régions sont sous-exploitées. Une meilleure utilisation des sites des équipements existant dans l'ensemble des régions devrait y contribuer.
- c) Dans le temps, il faut prévoir à long terme et adapter la capacité ainsi que la qualité des structures d'accueil, en tenant compte de l'évolution observée à l'échelle européenne au cours des dernières décennies et des perspectives prévisibles.
- d) Les Institutions Européennes ont par ailleurs un rôle particulier à jouer dans la promotion d'une politique européenne d'étalement des vacances, qui devrait permettre d'allonger la saison touristique, d'améliorer la rentabilité des équipements existants et de diminuer la pression exercée par le tourisme sur l'aménagement des zones littorales.

- e) Par rapport aux autres activités littorales, maritimes et terrestres, le développement du tourisme doit être coordonné - notamment au sein des Chambres Economiques - de manière à éviter les incompatibilités et les distorsions susceptibles d'aboutir à faire du tourisme une monoactivité saisonnière et exclusive de toute autre activité importante.
- f) Par rapport à la protection de l'environnement, il faut empêcher à la fois la destruction du milieu naturel et la destruction du milieu de vie original des populations, notamment lors de l'implantation des complexes touristiques : les équipements nouveaux, en mer et sur terre, doivent tenir compte de la nature de l'environnement, des proportions à respecter et de l'intégration dans le milieu de vie qu'il faut non seulement protéger, mais valoriser.
- g) Dans la perspective du f) ci-dessus, il faut encourager toutes les solutions - gîtes ruraux notamment - qui permettent un tourisme intégré au milieu de vie local (et qui facilitent à la fois la protection de l'environnement ainsi que les contacts humains entre population saisonnière et population résidente).

## 7. INFORMER LARGEMENT.

- a) Compte-tenu de la nature très particulière et très complexe des milieux marins et littoraux, l'information doit constituer un objectif prioritaire à tous les stades et à tous les niveaux.
- b) Au stade de la préparation des plans et schémas, comme au stade de la réalisation des projets et de la gestion courante, l'information doit faire l'objet d'un effort systématique et permanent.
- c) A tous les niveaux de responsabilité, l'information doit circuler constamment, notamment entre les chercheurs et l'administration, entre l'administration et les élus, entre les élus et les associations d'usagers, etc...
- d) Au niveau du public, l'information doit être développée considérablement, non seulement dans une perspective de prévention et de défense, mais aussi et surtout dans une perspective d'association véritable des populations - résidentes et saisonnières - à la gestion des zones littorales.
- e) Les Institutions Européennes doivent assumer une responsabilité particulière, dans la prise de conscience et l'information concernant le problème du littoral européen, considéré dans son ensemble.

## 8. DÉVELOPPER LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE.

- a) La connaissance des milieux marins et littoraux étant en retard par rapport à l'exploitation qui en est faite, un effort important doit être engagé en faveur de la recherche scientifique appliqué à ces milieux.
- b) La recherche en question doit porter sur tous les aspects : physiques, chimiques, biologiques, économiques, sociaux et juridiques, et assurer le dialogue entre les différentes disciplines, trop compartimentées actuellement dans la plupart des pays.

- c) De même, un effort de rapprochement et de dialogue doit être fait entre les chercheurs et les équipes de recherche travaillant dans les différents pays d'Europe. Les Institutions Européennes doivent favoriser un tel rapprochement, aussi bien au niveau national que régional.
- d) Enfin les Institutions Européennes doivent conduire elles-mêmes des programmes de recherche appropriés, pour permettre une meilleure connaissance et une meilleure maîtrise des problèmes du littoral européen, au niveau des Etats et des Régions.

## 9. HARMONISER LE DROIT EUROPÉEN.

- a) Le droit européen du littoral présentant trop de lacunes et de disparités, un effort d'harmonisation doit être poursuivi et développé par les Institutions Européennes, spécialement dans le cadre de la C.E.E. en raison des incidences sur le fonctionnement du Marché Commun.
- b) L'harmonisation à réaliser doit tenir compte également du fait que les réglementations nationales ont été prises par étapes, dans des contextes très différents, pour partie sans tenir compte des répercussions sur l'ensemble du milieu marin (répercussions qui sont devenues de plus en plus importantes avec le changement d'échelle des interventions humaines).
- c) L'effort d'harmonisation doit porter en priorité sur tous les domaines ayant une incidence sur la qualité du milieu aquatique européen. Il doit tendre également à un renforcement important des premières dispositions déjà prises dans ce sens par la C.E.E. (Voir paragraphe 5 ci-dessus).
- d) Les règles juridiques applicables aux plans et schémas régionaux d'aménagement du littoral doivent faire l'objet d'un rapprochement spécial.
- e) De même devraient être harmonisées les procédures des études d'impact et les mesures de protection des écosystèmes naturels ou des paysages littoraux.

## 10. DÉVELOPPER LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE.

- a) La mobilité du milieu marin, les transferts de pollution entre milieu marin, aérien et terrestre, la multiplication des accidents majeurs de pollution intéressant plusieurs pays, militent en faveur d'une coopération accrue entre les autorités chargées du littoral dans les divers pays.
- b) De même l'existence de frontières politiques séparant les éléments d'une même zone littorale naturelle justifie la coordination des schémas d'aménagement.
- c) Les efforts de coopération déjà réalisés doivent donc être développés et multipliés, avec le concours actif des moyens de la Communauté Européenne, spécialement pour la lutte contre la pollution.

- III -

ACTIONS À CONDUIRE  
AU PLAN EUROPÉEN

---

Ainsi qu'il a été dit dans le préambule, la mise en oeuvre des objectifs politiques définis ci-dessus, concerne tous les niveaux d'organisation : européen, national, régional et local.

La présente Charte ne saurait donc prévoir, dans le détail, les mesures qu'il conviendra d'adopter ou d'adapter aux différents niveaux - d'autant que certaines d'entre elles sont déjà en vigueur dans divers pays.

De même, la Charte ne saurait déterminer la procédure éventuelle qui pourra être retenue par les Institutions Européennes, afin de promouvoir dans les différents pays-membres la politique d'aménagement du littoral exposée plus haut.

Par contre, les organisations signataires de la Charte ont estimé nécessaire de proposer dès maintenant aux Institutions Européennes - et à travers elles aux Institutions Nationales compétentes à tous les niveaux - un premier projet de programme d'actions concrètes. Ce programme se caractérise par trois traits essentiels : SELECTIVITE, ADAPTABILITE, PROGRESSIVITE.

- . LE PROGRAMME D'ACTION PROPOSE EST SELECTIF : il ne couvre pas l'ensemble des moyens nécessaires ou envisageables pour atteindre tous les objectifs définis dans la Charte. Il se présente comme une somme de projets distincts et relativement indépendants les uns des autres. Bien qu'il se réfèrent chacun à un ou plusieurs des objectifs définis dans la Charte, ces projets ont été choisis en fonction de critères opérationnels ; et principalement en tenant compte de leur capacité de réalisation relativement rapide ; également en tenant compte des priorités stratégiques, par rapport à d'autres projets qu'il sera possible d'envisager ultérieurement, en fonction de la réalisation du premier programme.
- . LE PROGRAMME D'ACTION PROPOSE EST ADAPTABLE, dans son ensemble comme dans chacun de ses éléments. Ceci pour faciliter les apports nécessaires des différents acteurs publics appelés à intervenir successivement, chacun à son niveau, en vue d'une mise en oeuvre opérationnelle concertée.
- . Enfin, LE PROGRAMME D'ACTION PROPOSE se veut PROGRESSIF. D'une part il rappelle les actions déjà engagées par les Institutions Européennes, en faveur du littoral. Ceci afin de situer clairement le point de départ et les points d'appui existants. D'autre part, le terme de PREMIER programme signifie qu'il s'agit seulement d'une étape de l'action souhaitée par les régions et les collectivités locales représentatives des zones littorales de l'Europe, dans la perspective des objectifs définis au titre II de la Charte.

- d) La coopération devrait être rendue obligatoire pour certaines études d'impact concernant les implantations importantes dans les régions frontalières.
- e) Dans une perspective plus générale, la coopération devrait être développée également en ce qui concerne :
- . l'échange des connaissances,
  - . la préparation et la réalisation de l'aménagement du littoral,
  - . les moyens de gestion de l'espace littoral.
- f) Au-delà des domaines précités, l'ensemble de la Charte Européenne du Littoral traduit l'objectif global d'une meilleure coordination des efforts nationaux, régionaux et locaux, en faveur du littoral européen.

Cependant, compte-tenu de l'urgence, il a paru nécessaire d'accélérer la mobilisation des agents dont dépend le succès du Programme d'Action, spécialement au niveau régional. Tel est le but de l'Opération pilote "IMPACT LITTORAL" qui a également pour objet de montrer, par une première série de réalisations limitées, que les 10 objectifs définis au Chapitre II peuvent être concrétisés dès maintenant dans chaque région littorale.

Ainsi s'explique la structure "opérationnelle" des textes qui suivent :

▶ ANNEXE TERMINOLOGIQUE

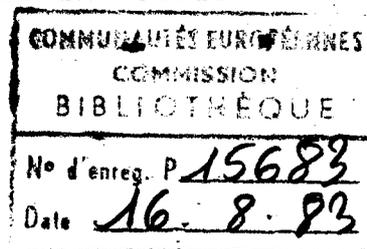
- ▶ BORDEREAU N° 1 PRESENTATION DES ACTIONS DEJA ENGAGEES PAR LES INSTITUTIONS EUROPEENNES EN FAVEUR DU LITTORAL.
- ▶ BORDEREAU N° 2 PREMIER PROGRAMME D'ACTION (1982-1985) DE LA CHARTE EUROPEENNE DU LITTORAL.
- ▶ BORDEREAU N° 3 OPERATION PILOTE "IMPACT-LITTORAL".

Ces différents documents - conçus en vue d'une adaptation permanente - font partie intégrante de la Charte Européenne du Littoral telle qu'elle a été adoptée à FLENSBURG (SCHLESWIG-HOLSTEIN), le 24.9.1980, par le Comité Permanent des Régions Périphériques Maritimes.

La Conférence Plénière des Régions Périphériques Maritimes, réunie en CRETE, avec les Représentants des Institutions de la Communauté Européenne et du Conseil de l'Europe, a définitivement adopté l'ensemble de ces textes  
le.. **08 OCT. 1981**

# PRESENTATION DES ACTIONS déjà engagées par les INSTITUTIONS EUROPÉENNES en faveur du Littoral

- PRESENTATION
- LISTE DES ACTIONS ENGAGÉES PAR LES INSTITUTIONS EUROPÉENNES
- RÉPERTOIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES À LA PROTECTION DU LITTORAL
- ▶ ANALYSE DES ACTIONS
  - GROUPE 1 : ACTIONS GLOBALES (fiches jaunes)
  - GROUPE 2 : ACTIONS PONCTUELLES (fiches vertes)
- ▶ COMMENTAIRE GÉNÉRAL DES TEXTES EN VIGUEUR



*La C.R.P.M. tient à remercier spécialement le Service  
Environnement de la C.E.E. pour ses conseils et pour son appui  
constant, dans la préparation de la Charte Européenne du Littoral.*

## PRESENTATION

On trouvera, dans ce cadre, un résumé des actions engagées en faveur du littoral, tant par le Conseil de l'Europe et par l'O.C.D.E., que par la Communauté Européenne, au cours de la décennie 1970 - laquelle a marqué la prise de conscience au niveau européen des problèmes du littoral.

On notera que ces actions ont été de natures différentes :

- . Les unes, de caractère global, ont porté sur la définition des principes devant guider la politique des Etats-Membres dans les zones littorales ; elles ont eu le mérite de confronter les connaissances et les réflexions des Etats-Membres sur le sujet, mais n'ont pas dépassé, du point de vue pratique, le stade des recommandations.
- . Les autres, de caractère ponctuel, ont influé directement sur la réglementation ou sur la politique des Etats-Membres, relative au littoral ; elles sont dues aux initiatives de la Commission des Communautés Européennes (Service de l'Environnement).  
La multiplication de ces initiatives, prises dans le cadre du premier, puis du second "programme d'action des Communautés Européennes en matière d'Environnement", a abouti à ce qu'on pourrait appeler un premier train cohérent de mesures d'urgence.

Cependant, la plupart de ces mesures, en raison même de l'urgence, ont porté essentiellement sur la protection des eaux et du littoral. Il convient de les replacer dans une perspective globale, visant l'aménagement intégré du littoral - dont la protection constitue l'un des aspects.

En conséquence les documents contenus dans le Bordereau Annexe n° 1, doivent être rapprochés :

- . d'une part des objectifs définis au titre II de la Charte,
- . d'autre part des projets présentés dans les Bordereaux Annexes N° 2 et 3, qui constituent la suite logique ainsi que l'élargissement souhaité, de l'action européenne en faveur du littoral.

Enfin, avant d'entrer dans le détail des actions déjà engagées par les Institutions Européennes, il convient de prendre connaissance des principales conventions internationales relatives à la protection du milieu marin.

## LISTE DES ACTIONS ENGAGEES

## PAR LES INSTITUTIONS EUROPEENNES

GRUPE 1 : ACTIONS GLOBALES DES INSTITUTIONS EUROPEENNES.

- I - CONSEIL DE L'EUROPE - RESOLUTION (73) 29 DU COMITE DES MINISTRES RELATIVE A LA PROTECTION DES ZONES COTIERES DU 26 OCTOBRE 1973.
- II - O.C.D.E. - RECOMMANDATION DU CONSEIL DU 22 OCTOBRE 1976 SUR LES PRINCIPES RELATIFS A LA GESTION DES ZONES COTIERES.
- III - C.E.E. - RESUME DES ETUDES ENTREPRISES SUR L'AMENAGEMENT ET LA ET LA GESTION DU LITTORAL.

GRUPE 2 : ACTIONS PONCTUELLES DE LA C.E.E.

- I - DECISION DU CONSEIL C.E.E. DU 3 MARS 1975 SUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE D'ORIGINE TELLURIQUE.
- II - DIRECTIVE C.E.E. DU 4 MAI 1976, CONCERNANT LA POLLUTION CAUSEE PAR CERTAINES SUBSTANCES DANGEREUSES DEVERSEES DANS LE MILIEU AQUATIQUE.
- III - DIRECTIVE C.E.E. DU 8 DECEMBRE 1975 CONCERNANT LA QUALITE DES EAUX DE BAINADE.
- IV - DECISION DU CONSEIL C.E.E. DU 25 JUILLET 1977 CONCERNANT LA PROTECTION DE LA MEDITERRANEE.
- V - DIRECTIVE C.E.E. DU 20 FEVRIER 1978, RELATIVE AUX DECHETS PROVENANT DE L'INDUSTRIE DU DIOXYDE DE TITANE.
- VI - RESOLUTION DU CONSEIL DU 26 JUIN 1978 INSTITUANT UN PROGRAMME D'ACTION DE LA C.E.E. EN MATIERE DE CONTROLE ET DE REDUCTION DE LA POLLUTION CAUSEE PAR LE DEVERSEMENT D'HYDROCARBURES EN MER.
- VII - RECOMMANDATION DU CONSEIL C.E.E. DU 26 JUIN 1978 RELATIVE A LA RATIFICATION DES CONVENTIONS MARPOL ET SOLAS (DE L'OMCI) ET 147 (DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL.
- VIII - DIRECTIVE DU CONSEIL C.E.E. DU 21 DECEMBRE 1978 RELATIVE AU PILOTAGE DES NAVIRES DANS LA MER DU NORD ET LA MANCHE.
- IX - DIRECTIVE DU CONSEIL C.E.E. DU 21 DECEMBRE 1978 RELATIVE AUX CONDITIONS MINIMALES EXIGES DES NAVIRES PETROLIERS ENTRANT DANS LES PORTS DE LA C.E.E.
- X - RECOMMANDATION DU CONSEIL C.E.E. DU 21 DECEMBRE 1978 RELATIVE A LA RATIFICATION DE LA CONVENTION DE LONDRES DE JUILLET 1978 SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE.
- XI - DIRECTIVE DU CONSEIL C.E.E. DU 30 OCTOBRE 1979 RELATIVE A LA QUALITE REQUISE DES EAUX CONCHYLICOLES.
- XII - AUTRES DIRECTIVES DU CONSEIL CEE CONCERNANT LE LITTORAL.

B.1 : REPERTOIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS INTERNATIONALES RELATIVES  
— A LA PROTECTION DU MILIEU MARIN, (POUR MÉMOIRE).

- I -

AU NIVEAU INTERNATIONAL.

OBJET RESUME

CONVENTION DE :

· POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES	LONDRES, 12 MAI 1954
· CODIFICATION HAUTE MER	GENEVE, 29 AVRIL 1958
· CODIFICATION PLATEAU CONTINENTAL	GENEVE, 29 AVRIL 1958
· NAVIRES NUCLEAIRES	BRUXELLES, 25 MAI 1962
· POLLUTION PAR HYDROCARBURES	BRUXELLES, 29 NOVEMBRE 1969
· INTERVENTION EN HAUTE MER EN CAS D'ACCIDENT DE PETROLIER	BRUXELLES, 29 NOVEMBRE 1969
· EXTENSION AUX AUTRES SUBSTANCES DE LA CONVENTION DE BRUXELLES DU 29/11/69	protocole de LONDRES, 2 NOVEMBRE 1973
· IMMERSION A PARTIR NAVIRES ...	OSLO, 15 FEVRIER 1972.
· IMMERSION DES DECHETS	LONDRES 29 DECEMBRE 1972
· POLLUTION D'ORIGINE TELLURIQUE	PARIS, 4 JUIN 1974
· SECURITE DES NAVIRES	MARPOL (OMCI) 1973, révisée 78
· QUALIFICATION DES EQUIPAGES	SOLAS (OMCI) 1974, révisée 78
· NORMES DU TRAVAIL SUR LES NAVIRES	OIT 147, 1978
· FORMATION DES GENS DE MER, BREVETS ET VEILLE	LONDRES, JUILLET 1978.

- II -

AU NIVEAU RÉGIONAL.

· PROTECTION DE LA MER DU NORD	BONN, 9 JUIN 1969 COPENHAGUE, 16 SEPTEMBRE 1971
· PROTECTION DE LA MER BALTIQUE	GDANSK, 13 SEPTEMBRE 1973 HELSINKI, 22 MARS 1974
· PROTECTION DE LA MER MEDITERRANEE	BARCELONE, 16 FEVRIER 1976 ATHENES, 17 MAI 1980.

- I -

CONSEIL DE L'EUROPE

RESOLUTION (73) 29 DU COMITE DES MINISTRES,  
RELATIVE A LA PROTECTION DES ZONES COTIERES,  
ADOPTÉE LE 26 OCTOBRE 1973

---

RÉSUMÉ SCHÉMATIQUE DES 16 RECOMMANDATIONS :

- 1.2.3.4. - TRAITER GLOBALEMENT LES PROBLEMES DU LITTORAL, AU NIVEAU NATIONAL,
    - . PAR INVENTAIRE,
    - . MISE EN PLACE D'ORGANISMES APPROPRIES,
    - . DECOUPAGE DU LITTORAL EN ZONES HOMOGENES,
    - . HARMONISATION DES ACTIONS ETAT-COLLECTIVITES LOCALES,
    - . INVENTAIRE DES DISPOSITIONS JURIDIQUES.
  5. REGLEMENTER TOUT DEVELOPPEMENT EN ZONE LITTORALE.
  6. LIBRE ACCES DU PUBLIC.
  7. AFFECTATION DES PROPRIETES PUBLIQUES.
  - 8.9. PROTECTION DE LA FLORE ET DE LA FAUNE ET CREATION DE RESERVES NATURELLES.
  10. PROTECTION CONTRE L'EROSION.
  11. REGLEMENTATION DES DEPOTS SUR LES COTES ET REJETS EN MER.
  12. CONTROLE PROPETE DES PLAGES ET QUALITE DES EAUX COTIERES.
  13. STOCKAGE DE PRODUITS ANTI-POLLUTION (ACCIDENTELLE).
  14. INFORMATION ET MOBILISATION DE L'OPINION.
  15. RATIFICATION DES CONVENTIONS INTERNATIONALES / PROTECTION DU MILIEU MARIN.
  16. COOPERATION ENTRE ZONES LITTORALES CONTIGUES.
-

- II -

ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE  
(O.C.D.E.)

RECOMMANDATIONS DU CONSEIL DU 22 OCTOBRE 1976  
SUR LES PRINCIPES RELATIFS A LA GESTION DES ZONES COTIERES.

RÉSUMÉ SCHÉMATIQUE DES 24 RECOMMANDATIONS :

A - Mesures nationales :

- 1.2. NECESSITE D'UNE PLANIFICATION - " DEFENSIVE ET OFFENSIVE" - DES ZONES LITTORALES
3. EVALUATION PREALABLE DE L'INCIDENCE DES PROJETS INVESTISSEMENTS.
4. INFORMATION DU PUBLIC.
5. PROTECTION SPECIALE DES ZONES SENSIBLES.
6. PROTECTION SPECIALE EN CAS D'IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES.
7. EFFET SUSPENSIF DES ETUDES PREALABLES (3) DANS CERTAINES ZONES COTIERES.
8. AMENAGEMENT EN PROFONDEUR.
9. PRIORITE AUX TRANSPORTS PUBLICS.
10. REGLEMENTATION DES CONSTRUCTIONS (HAUTEUR ET DENSITE)
11. LIBRE ACCES AU PUBLIC.
12. RESSOURCES FINANCIERES APPROPRIEES.
13. PROTECTION DES ZONES DE PECHE ET D'AQUACULTURE.
14. PROTECTION DES ECO-SYSTEMES.
15. GESTION DES DECHETS.
16. ETALEMENT DES VACANCES.
17. ETUDE DES TRANSFERTS DE POLLUTION TERRE-AIR-MER.
18. RATIFICATION DES CONVENTIONS INTERNATIONALES.

B - Mesures concertées :

19. SURVEILLANCE COORDONNEE DE LA QUALITE DES EAUX MARINES.
20. NECESSITE D'UNE METHODOLOGIE COMMUNE POUR EVALUATION DE L'ETAT DES ZONES COTIERES
21. NECESSITE D'UN " CODE DE CONDUITE" DES TOURISTES.
22. COOPERATION ENTRE ZONES COTIERES FRONTALIERES.
23. COOPERATION POUR LES PROJETS AYANT UN IMPACT INTERNATIONAL.
24. COOPERATION EN CAS D'ACCIDENTS MAJEURS DE POLLUTION.

---

- III -

RÉSUMÉ DES ÉTUDES ENTREPRISES PAR  
LA COMMUNAUTÉ ÉCONOMIQUE EUROPÉENNE  
SUR L'AMÉNAGEMENT ET LA GESTION DU LITTORAL.

---

L'aménagement et la protection du littoral n'ont pas fait l'objet de recommandations globales de la part de la C.E.E. - qui s'est référée, en la matière, aux textes votés par le Conseil de l'Europe et l'O.C.D.E.

Toutefois, au niveau des études, le Service "Environnement" de la Commission a entrepris successivement 2 études de caractère plus ou moins global (dans le cadre des orientations prévues par le 1er, puis le 2ème "Programme d'action des Communautés Européennes en matière d'Environnement").

1. ETUDE DE L'AMENAGEMENT ET DE LA GESTION ECOLOGIQUE DANS LES ZONES COTIERES DE LA C.E.E.  
réalisée en 1974-75, par "MENS EN RUIMTE - BRUXELLES".

L'étude comprend 2 parties :

- a) Un aspect général sur le littoral européen, illustré de cartes :
  - valeurs écologiques et localisations,
  - pressions des activités humaines qui les menacent.
- b) Une énumération des principes d'aménagement et de gestion écologique des zones côtières, ainsi que diverses recommandations, en particulier :
  - les zones côtières "d'importance européenne" devraient être identifiées et faire l'objet de protection avec financement au niveau communautaire.
  - l'impact sur le littoral des différentes politiques sectorielles communautaires devrait être évalué et pris en compte.

2. L'AMENAGEMENT INTEGRE DU LITTORAL DANS LA COMMUNAUTE EUROPEENNE - 1977 - (Etude réalisée par la C.R.P.M. et le C.S.A.T.A. de BARI - Document EUR.6105 - 1977).

Soumise à la consultation des régions-membres de la C.R.P.M., elle est en partie à l'origine de la décision, prise à NAPLES par la C.R.P.M., d'élaborer une Charte Européenne du Littoral.

On notera enfin que l'étude a été soumise (1979), comme base de réflexion à une réunion d'experts nationaux qui examine les possibilités d'actions communes en faveur du littoral.

(Les parties I. et II. du texte de la Charte sont directement issues de l'étude en ques

.../...

---

Il s'agit en fait :

- a) d'un essai de synthèse des principes contenus dans les recommandations du Conseil de l'Europe, et de l'O.C.D.E.
- b) d'une tentative pour compléter les principes précédents,
- c) en se basant sur l'étude de 2 cas concrets, (littoral de la Bretagne et de la Pouille).

Depuis cette étude, la Communauté Européenne s'est attachée surtout à faire progresser les recherches opérationnelles qui conditionnent les actions à mener au niveau européen, sur les points essentiels. La plupart de ces études sont en corrélation étroite avec les actions prévues par le Programme de la Charte Européenne du Littoral (Bordereau N° 2).

---

- I -

DÉCISION DU CONSEIL C.E.E.

DU 3 MARS 1975 SUR LA  
PREVENTION DE LA POLLUTION MARINE D'ORIGINE TELLURIQUE.

a  
pro-  
en  
uro-  
A pour objet l'adhésion de la C.E.E. à la Convention de PARIS, du 4 juin 1974, sur le même objet.

RÉSUMÉ DE LA CONVENTION :

- . ZONE CONCERNEE : mers européennes, à l'exclusion de la Baltique et de la Méditerranée (qui font l'objet de conventions particulières).
- . POLLUTION CONCERNEE : effluents rejetés,
  - . par les cours d'eau,
  - . par la côte,
  - . par les structures artificielles (plateformes, ...)
- . OBJECTIFS (cf. annexe A de la Convention).
  - a) Eliminer les substances les plus dangereuses (liste I) - en particulier : mercure, cadmium, hydrocarbures persistants.
  - b) Limiter les substances moins dangereuses (liste II) - en particulier : phosphore, arsenic, chrome, cuivre, plomb, nickel, zinc, hydrocarbures non persistants.
  - c) Respecter les conventions internationales spécifiques aux substances radioactives (liste III).
- . MOYENS : Programmes et mesures appropriés doivent être adoptés par chaque Etat - en particulier la fixation de normes, l'interdiction des rejets et des sanctions. En outre, la Convention prévoit l'établissement de programmes conjoints de recherche scientifique, la mise en place d'un réseau d'observation permanente, et l'assistance mutuelle en cas de besoin.
- . CONTROLE : Création d'une Commission spéciale :
  - a) composée de représentants de chaque Etat, (et de la Commission de la C.E.E. en vertu de la décision du 3 mars 1975) ;
  - b) institution d'une procédure internationale d'arbitrage (annexe B de la Convention)

- II -

DIRECTIVE C.E.E.

DU 4 MAI 1976 CONCERNANT

LA POLLUTION CAUSEE PAR CERTAINES SUBSTANCES DANGEREUSES  
DEVERSEES DANS LE MILIEU AQUATIQUE

*Ce texte rend obligatoire, dans les Etats-Membres, les dispositions ci-après - par le moyen de mesures législatives et réglementaires nationales. Il s'agit en fait d'un renforcement des dispositions prévues par la Convention de PARIS et d'une harmonisation entre les dispositions de plusieurs conventions internationales spécifiques.*

RÉSUMÉ DE LA DIRECTIVE.

- . MILIEU CONCERNE : eaux intérieures de surface, mer territoriale, eaux intérieures du littoral, eaux souterraines.
- . POLLUTION CONCERNEE : rejet de substances ayant un effet dangereux (listes annexes I et II, analogues à celles de la Convention de PARIS du 4 juin 74, mais plus précises et plus complètes). Ne sont pas concernés les rejets de dragage, rejets opérationnels des navires dans les eaux territoriales, l'immersion des déchets à partir de navires
- . DISPOSITIONS :
  - . Autorisation préalable à tout rejet avec fixation de normes ;
  - . Fixation de délais pour respecter les normes (rejets existants) ;
  - . Interdiction des rejets non conformes aux normes ;
  - . Fixations par le Conseil C.E.E. de valeurs limites que les normes nationales ne doivent pas dépasser ;
  - . Fixation de programmes nationaux d'objectifs visant la qualité des eaux et Confrontation des programmes et des résultats au plan communautaire ;
  - . Inventaire des rejets et communication à la C.E.E. sur sa demande.

SUITE DE LA DIRECTIVE

Depuis la parution de la Directive du 4 mai 1976 (Directive Cadre), une Directive d'application a été adoptée sur la protection des eaux souterraines. Plusieurs propositions de Directives ont été soumises par la Commission concernant les rejets de mercure, de Cadmium et de certains pesticides. Les travaux se poursuivent pour l'élaboration de textes concernant d'autres substances dangereuses.

---

- III -

## DIRECTIVE C.E.E.

DU 8 DECEMBRE 1975 CONCERNANT  
LA QUALITE DES EAUX DE BAIGNADE

---

*Rend obligatoire dans les Etats-membres les dispositions ci-après - par l'intermédiaire de mesures législatives et réglementaires nationales.*

---

RÉSUMÉ DE LA DIRECTIVE.

- . MILIEU CONCERNE : eaux douces (courantes ou stagnantes) et eau de mer dans lesquelles la baignade est autorisée (ou pratiquée sans interdiction). Ne s'applique pas aux eaux des piscines.
- . OBJECTIF : Rendre l'ensemble des eaux de baignade de la C.E.E. conformes à certaines normes.
- . MOYENS :
  - . fixation de paramètres physio-chimiques et microbiologiques applicables au plan communautaire (annexe de la Directive);
  - . interdiction de dépasser certains paramètres ;
  - . délai de 10 ans pour se conformer dans le cas des baignades existantes ;
  - . application immédiate des paramètres pour les zones de baignade nouvellement créées
  - . prélèvements obligatoires débutant 15 jours avant la saison de baignade ;
  - . notification obligatoire des dérogations à la C.E.E. ;
  - . institution d'un comité spécial pour l'application et l'adaptation de la directive
  - . présentation de rapports réguliers par les Etats-membres (le premier 4 ans après la notification de la directive) ;
  - . publication des rapports nationaux par la C.E.E., avec l'accord des Etats-membres concernés.

---

SUITE DE LA DIRECTIVE

Depuis la Directive du 8 décembre 1975, les Etats Membres ont fait rapport à la Commission Européenne des mesures prises. La Communauté a commencé à publier en conséquence le premier d'une série de rapports de synthèse destinés à une grande diffusion en Europe.

## - IV -

DÉCISION DU CONSEIL C.E.E.  
DU 25 JUILLET 1977 SUR  
LA PROTECTION DE LA MEDITERRANEE.

Porte sur l'adhésion de la C.E.E. à la Convention de BARCELONE du 16 février 1976.

OBJECTIFS : 1. Permettre à la C.E.E., en tant que telle, d'intervenir avec ses moyens pour contribuer à l'application de la convention.  
2. Faciliter ainsi la cohérence et la coordination entre les différentes communautés en milieu marin (mer du Nord, Atlantique et Méditerranée) font l'objet de différentes conventions internationales ou de directives communautaires.

RÉSUMÉ DE LA CONVENTION.

- . ZONE CONCERNEE : Méditerranée proprement dite, à l'exclusion des eaux intérieures de Etats.
- . OBJECTIFS : prévenir, réduire et combattre la pollution marine et protéger le milieu marin.
- . MOYENS : Coopération entre les Etats, matérialisée par la signature de protocoles annexés à la convention et concernant :
  - les opérations d'immersion à partir des navires,
  - la coopération en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique.
  - la pollution tellurique (Protocole d'ATHENES, signé le 16 mai 1980).En fait les dispositions de la Convention de BARCELONE sont analogues à celles de la Convention (mondiale) de LONDRES du 29.12.72, en ce qui concerne l'immersion des déchets à partir des navires : liste annexe I. (produits dont l'immersion est interdite) - I annexe II (immersion subordonnée à autorisation).

Cependant, les produits interdits par la Convention de BARCELONE sont plus nombreux que ceux interdits par la Convention de LONDRES.

En ce qui concerne l'organisation de la lutte anti-pollution, une résolution liée à la convention a prévu la création d'un centre spécialisé qui fonctionne effectivement à MALTE, mais avec des moyens très limités.

En ce qui concerne la pollution tellurique, un gros effort d'investissement devra être entrepris par les Etats signataires s'ils veulent respecter les engagements contractés.

SUITE DE LA CONVENTION.

Depuis son adhésion à la Convention de Barcelone, la CEE qui a également signé le protocole d'Athènes sur la pollution tellurique de la Méditerranée, multiplie les initiatives ayant pour but de rendre opérationnelles les dispositions de la Convention et des protocoles annexes.

- V -

DIRECTIVE C.E.E.  
DU 20 FEVRIER 1978 RELATIVE  
AUX DECHETS PROVENANT DE L'INDUSTRIE DU DIOXYDE DE TITANE  
(ELIMINATION DES "BOUES ROUGES" EN MER).

*Rend obligatoire dans les Etats-Membres les dispositions ci-après - par l'intermédiaire des mesures législatives et réglementaires nationales.*

RÉSUMÉ DE LA DIRECTIVE.

- . MILIEU CONCERNE : milieu terrestre, milieu aquatique et milieu marin.
- . OBJECTIF : L'élimination des déchets en question doit se faire sans risque pour l'homme, le milieu et les sites.
- . MOYENS :
  - . Autorisation préalable pour le déversement ou le stockage ;
  - . En cas de déversement en mer, des dispositions précises régissent la délivrance de l'autorisation (annexe I. de la Directive : précisant les caractéristiques des déchets et les caractéristiques du lieu d'immersion.)
  - . Tout déversement en mer doit s'accompagner d'un contrôle systématique ;
  - . Tout déversement doit être suspendu si les contrôles font apparaître une dégradation de l'écologie ;
  - . Les établissements industriels - nouveaux et anciens - doivent être pourvus de dispositifs de traitement des effluents.

SUITE DE LA DIRECTIVE.

La Commission a reçu les programmes nationaux de réduction de la pollution et procède actuellement à leur harmonisation.

Par ailleurs, la Cour de Justice des Communautés Européennes a été saisie par deux entreprises qui n'avaient pas obtenu l'accord de la Commission sur des demandes de dérogation présentées, concernant leur programme de dépollution.

- VI -

RÉSOLUTION DU CONSEIL

DU 26 JUIN 1978

INSTITUANT UN PROGRAMME D'ACTION DE LA C.E.E.  
EN MATIÈRE DE CONTRÔLE ET DE RÉDUCTION DE LA POLLUTION  
CAUSÉE PAR LE DEVERSEMENT D'HYDROCARBURES EN MER.

. La résolution porte en fait sur 2 points :

- l'engagement d'un programme d'étude pour "déterminer quelles sont les lacunes qu'il convient de combler dans le dispositif actuel"...
- l'engagement de statuer dans un délai de 9 mois sur les propositions de la Commission à la suite de ces études.

. Ce programme d'étude comporte 6 points :

1. Traitement informatisé des données existantes ou à recueillir sur les moyens de lutter contre la pollution de la mer par les hydrocarbures, en vue de l'utilisation immédiate de ces informations en cas de pollution accidentelle.
2. Etude de la disponibilité pour les Etats-membres de données pertinentes sur les pétroliers susceptibles de polluer les mers qui entourent la Communauté ou les côtes des Etats-membres ainsi que sur les structures artificielles placées sous la juridiction des Etats-membres.
3. Etude quant à la nécessité d'adopter des mesures propres à renforcer la coopération et l'efficacité des équipes d'intervention d'urgence qui ont été ou qui seront créées dans les Etats Membres.
4. Etude d'une éventuelle participation de la Communauté à la conception et à la mise au point de navires dépollueurs sur lesquels pourraient être adaptés les équipements requis pour un traitement efficace des déversements d'hydrocarbures.
5. Etude des modifications et des améliorations qu'il pourrait être nécessaire d'apporter aux régimes juridiques de la couverture des risques de pollution accidentelle par les hydrocarbures.
6. Elaboration d'une proposition de programme de recherche sur les moyens chimiques et mécaniques permettant de lutter contre la pollution par les hydrocarbures déversés en mer, sur le sort de ces hydrocarbures et leurs effets sur la faune et la flore maritimes.

. Suite à ces études, la Commission a soumis au Conseil,

- une proposition de système communautaire de prévention et de lutte contre les accidents, basé notamment sur l'informatisation des navires et des moyens de lutte disponibles à tout moment ;
- une proposition de Directive concernant les navires qui utilisent les ports de la C.E.E. (respect des normes, contrôles, etc...)

## B.1 - GROUPE 2 : ACTIONS PONCTUELLES

- VII -

### RECOMMANDATION DU CONSEIL

du 26 juin 1978

relative à la ratification de conventions sur la sécurité du transport maritime

(78/584/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,  
vu le traité instituant la Communauté économique européenne,  
vu la proposition de la Commission,  
vu l'avis de l'Assemblée<sup>(1)</sup>,  
vu l'avis du Comité économique et social<sup>(2)</sup>,

considérant que le conseil européen des 7 et 8 avril 1978 a déclaré que la Communauté doit faire de la prévention et de la lutte contre la pollution de la mer, en particulier par les hydrocarbures, un objectif important de son action, et qu'il a invité le Conseil, sur proposition de la Commission, et les États membres à prendre sans délai, au sein de la Communauté, les mesures appropriées et à adopter dans les enceintes internationales compétentes des attitudes communes sur l'application rapide des règles internationales existant dans ce domaine, en particulier sur les normes minimales relatives aux conditions d'exploitation des navires ;

considérant qu'il y a un intérêt primordial d'avoir une action efficace contre les dangers inhérents au transport du pétrole, et notamment contre les menaces d'une pollution des côtes par les accidents survenus en haute mer, intérêt primordial souligné par les programmes d'action des Communautés européennes en matière d'environnement ;

considérant qu'il importe de mieux assurer la sécurité des transports maritimes ainsi que la sauvegarde des conditions de vie et de travail des équipages et le niveau de leur compétence ;

considérant que l'action de la Communauté dans le cadre des initiatives des organismes internationaux spécialisés — et notamment dans le cadre de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT) et des conventions conclues en leur sein — peut être compromise si un trop long délai s'écoule entre la conclusion de ces conventions et leur entrée en vigueur ;

considérant que la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas) et le protocole de 1978 qui y est relatif ainsi que la convention n° 147 de l'OIT de 1976, concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands, non encore entrés en vigueur, peuvent contri-

buer de manière appréciable à l'amélioration des normes tant techniques que sociales concernant respectivement la sécurité du navire et son équipement, et les conditions de vie et de travail de l'équipage ;

considérant que la convention de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol), telle qu'amendée par le protocole de 1978, peut contribuer de manière appréciable à la protection du milieu marin contre la pollution par les navires et notamment par les pétroliers ;

considérant que la signature et la ratification ou l'adhésion de tous les États membres peut accélérer l'entrée en vigueur et renforcer l'efficacité de ces conventions,

#### RECOMMANDE

- que, pour autant qu'ils n'y ont pas encore procédé, les États membres signent, s'il y a lieu, les conventions internationales suivantes et les ratifient ou y adhèrent :
  - la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Solas),
  - le protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,
  - la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Marpol), telle qu'amendée par le protocole de 1978,
  - la convention n° 147 concernant les normes minimales à observer sur les navires marchands adoptée par la conférence internationale du travail en 1976,
- que, selon les cas, les signatures, ratifications ou adhésions des États membres aient lieu dans les délais suivants :
  - la convention Solas (1974) :
    - ratification ou adhésion dès que possible et en tout cas avant le 1<sup>er</sup> janvier 1979,
  - son protocole (1978) :
    - signature dès que possible et au plus tard avant le 1<sup>er</sup> mars 1979,
    - ratification dès que possible et en tout cas avant le 30 juin 1979,

(1) JO n° C 163 du 10. 7. 1978, p. 17

(2) Avis rendu le 21. 6. 1978 (non encore paru au Journal officiel).

— le protocole (1978) modifiant et complétant la convention Marpol (1973), ainsi que son annexe I:

— signature avant le 1<sup>er</sup> juin 1979,

— ratification avant le 1<sup>er</sup> juin 1980,

— la convention n° 147 de l'OIT:

— ratification ou adhésion avant le 1<sup>er</sup> avril 1979,

— que les États membres informent par écrit le secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime ou de l'Organisation internationale du travail, selon le cas, que leur signature, ratification ou adhésion est intervenue eu égard à la présente recommandation.

Fait à Luxembourg, le 26 juin 1978.

*Par le Conseil*

*Le président*

K.B. ANDERSEN

B.1 - GROUPE 2 - ACTIONS PONCTUELLES

- VIII -

DIRECTIVE DU CONSEIL

du 21 décembre 1978

relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers opérant dans la mer du Nord et dans la Manche

(79/113/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

considérant qu'il importe, dans l'intérêt de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution des mers, de garantir que les navires qui souhaitent recourir aux services d'un pilote pour le pilotage dans la mer du Nord et dans la Manche puissent disposer de pilotes hauturiers suffisamment qualifiés, et de promouvoir l'emploi de ces pilotes à bord des navires battant pavillon des États membres,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. Les États membres riverains de la mer du Nord ou de la Manche prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour garantir que les navires recourant aux services de pilotes hauturiers dans la mer du Nord et dans la Manche puissent disposer de pilotes hauturiers suffisamment qualifiés dotés d'un certificat délivré par une autorité compétente d'un de ces États membres et attestant l'aptitude pour le pilotage de navires dans la mer du Nord et dans la Manche.

2. Chaque État membre prend toutes les mesures nécessaires et appropriées pour inciter les navires battant son pavillon national qui souhaitent se faire piloter, à ne recourir, dans la mer du Nord et dans la Manche, qu'à des pilotes hauturiers dotés d'un certificat au sens du paragraphe 1 ou d'un certificat équivalent délivré par une autorité compétente d'un autre État riverain de la mer du Nord.

Article 2

Après consultation de la Commission, les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 1980. Ils en informent immédiatement la Commission.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1978.

Par le Conseil

Le président

Otto Graf LAMBSDORF

19. 7. 78  
t le secré-  
ernemen-  
ne ou de  
selon le  
résion est  
mmanda.

## - IX -

## DIRECTIVE DU CONSEIL

du 21 décembre 1978

relative aux conditions minimales exigées pour certains navires-citernes entrant dans les ports maritimes de la Communauté ou en sortant

(79/116/CEE)

## LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

considérant que, afin de réduire le risque d'incidents dans lesquels se trouvent impliqués les navires-citernes entrant dans les ports des États membres ou en sortant, il importe que lesdits navires soient soumis à certaines conditions minimales en temps utile avant l'entrée et pendant le trajet effectué dans les eaux territoriales limitrophes du port de destination ou du port de départ ;

considérant que les autorités compétentes devraient être informées de toute imperfection susceptible de nuire à la sécurité de la navigation ou au milieu marin et qu'un État membre dont les autorités compétentes sont informées de faits entraînant ou accroissant pour un autre État membre le risque de mettre en danger les zones maritimes et côtières de celui-ci devrait en informer cet État membre aussitôt que possible,

## A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour garantir que les navires-citernes destinés au transport de pétrole, de gaz et de produits chimiques de 1 600 tonnes de jauge brute et plus — complètement ou partiellement chargés — y compris ceux qui sont vides mais qui n'ont pas encore été dégazés ou purgés de leurs résidus dangereux, entrant dans les ports maritimes de leur territoire ou en sortant soient soumis aux conditions minimales suivantes :

## A. en temps utile avant d'entrer,

i) ils communiquent à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le port est situé les indications suivantes (« avertissement ») :

a) nom et signal d'appel du navire,

b) nationalité du navire,

c) longueur et tirant d'eau du navire,

d) port de destination,

e) heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente,

f) indications générales sur la nature de la cargaison et sa quantité,

g) en cas de transport de produits chimiques, indication si le navire possède un certificat de « navire neuf » établi conformément au code de l'OMCI en matière de construction et d'équipement de navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac,

h) existence éventuelle d'insuffisances ou incidents susceptibles de diminuer la manœuvrabilité normale et sûre du navire, d'affecter la sécurité et la fluidité de la circulation ou qui pourraient constituer un danger pour le milieu marin ou les zones limitrophes ;

ii) ils remplissent avec exactitude et soin une liste de contrôle pour navires-citernes telle qu'elle figure en annexe à la présente directive et la remettent pour information au pilote et, sur demande, à l'autorité compétente ;

B. pendant le trajet effectué dans les eaux territoriales limitrophes du port de destination ou du port de départ,

i) ils signalent aux autorités compétentes toute insuffisance ou tout incident susceptible de diminuer la manœuvrabilité du navire dans des conditions normales de sécurité, d'affecter la sécurité et la fluidité de la circulation ou pouvant constituer un danger pour le milieu marin ou les zones limitrophes,

ii) ils établissent le plus rapidement possible une liaison radiotéléphonique, de préférence sur VHF, avec les stations radio côtières désignées à cet effet, notamment avec la station radar la plus proche — lorsqu'il en existe une — et maintiennent cette liaison,

iii) ils utilisent dans la mesure du possible, notamment en cas de visibilité réduite, les services fournis par les stations radar,

iv) ils ont recours à des pilotes conformément aux usages et aux règlements arrêtés par l'autorité compétente.

2. Si le pilote constate qu'il existe des imperfections susceptibles de nuire à la sécurité de navigation du navire, il en informe sans délai l'autorité compétente.

3. Les États membres peuvent déroger aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 dans la mesure où les conditions du trafic l'exigent ou le permettent.

#### *Article 2*

Un État membre dont les autorités compétentes sont informées, en vertu de l'article 1<sup>er</sup> ou d'une autre manière, de faits entraînant ou accroissant pour un autre État membre le risque de mettre en danger certaines zones maritimes et côtières, prend les mesures nécessaires pour en informer aussitôt que possible l'État membre concerné.

#### *Article 3*

Les États membres adoptent, après consultation de la Commission et avant le 1<sup>er</sup> janvier 1980, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive. Ils informent la Commission et les autres États membres des mesures prises ainsi que de toute disposition prévoyant des dérogations conformément à l'article 1<sup>er</sup> paragraphe 3.

#### *Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1978.

*Par le Conseil*

*Le président*

Otto Graf LAMBSDORFF

- X -

RECOMMANDATION DU CONSEIL

du 21 décembre 1978

relative à la ratification de la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

79 114 CEE

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

considérant que, lors de la session qu'il a tenue les 7 et 8 avril 1978 à Copenhague, le Conseil européen a déclaré que la Communauté doit faire de la prévention et de la lutte contre la pollution de la mer, en particulier par les hydrocarbures, un objectif important de son action,

considérant que, lors de la session qu'il a tenue les 6 et 7 juillet 1978 à Brème, le Conseil européen a estimé qu'il était nécessaire, compte tenu des propositions de divers États membres et de la Commission, de prendre des mesures supplémentaires en vue d'accroître la sécurité du trafic maritime,

considérant qu'une convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille a été adoptée à Londres en juillet 1978,

considérant qu'il importe, dans l'intérêt de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution, que ladite convention entre en vigueur dans les délais les plus brefs; que la ratification rapide de la convention par les États membres constituerait une contribution significative à cet objectif.

RECOMMANDÉ

- que les États membres signent d'ici le 1<sup>er</sup> avril 1979 et ratifient dans le plus bref délai, au plus tard le 31 décembre 1980, la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,
- que les États membres informant le secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime que leurs signatures et leurs ratifications de la convention sont intervenues en regard de la présente recommandation.

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1978.

Par le Conseil

Le président

Otto Graf LAMBSDORFF

- XI -

DIRECTIVE DU CONSEIL C.E.E.  
DU 30 OCTOBRE 1979  
RELATIVE A LA QUALITE REQUISE DES EAUX CONCHYLICOLES

*Rend obligatoire dans les Etats-membres les dispositions ci-après - par l'intermédiaire de mesures législatives et réglementaires nationales.*

RÉSUMÉ DE LA DIRECTIVE.

- . MILIEU CONCERNE : eaux côtières et eaux saumâtres où sont produits et récoltés des mollusques bivalves et gastéropodes.
- . OBJECTIF : rendre l'ensemble des eaux concernées conformes à certaines normes.
- . MOYENS :
  - désignation par chaque Etat-membre des eaux conchylicoles, au sens de la directive, dans un délai de 2 ans après la notification de celle-ci.
  - fixation de paramètres applicables au plan communautaire (annexe de la directive).
  - établissement de programmes nationaux pour réduire la pollution en fonction des normes prévues.
  - délai de 6 ans après la désignation des eaux conchylicoles pour se conformer aux normes prévues.
  - prélèvements obligatoires selon une méthode et une fréquence prévues par la Directive et tenant compte des règles déjà instituées par la directive du 4.5.76 concernant le déversement de substances dangereuses dans le milieu aquatique.
  - présentation de rapports réguliers par les Etats-membres (et notamment, 6 ans après désignation des eaux conchylicoles).
  - publication des rapports nationaux par la C.E.E., avec l'accord des Etats-membres.

SUITE DE LA DIRECTIVE.

Entrée en vigueur prévue en octobre 1981

- XII -

AUTRES DIRECTIVES C.E.E.

CONCERNANT LE LITTORAL

● PROPOSITION DE DIRECTIVE CONCERNANT L'ÉVALUATION DES INCIDENCES  
SUR L'ENVIRONNEMENT DE CERTAINS OUVRAGES PUBLICS ET PRIVÉS.

La Commission a soumis au conseil(\*) une proposition de directive qui vise l'introduction dans les législations et réglementations des Etats-Membres, de principes communs, pour L'EVALUATION PREALABLE DE L'IMPACT sur l'environnement des ouvrages publics et privés (susceptibles d'avoir des effets importants sur l'environnement et les conditions de vie).

La mise en oeuvre par tous les Etats-Membres, des procédures prévues, devrait faciliter la coordination des multiples agents intervenant dans l'aménagement de l'Espace. Elle contribuerait également à assurer, par rapport aux exigences de l'Environnement, le respect des mêmes règles dans tous les Pays. (Condition indispensable d'une saine concurrence).

Les conséquences d'une telle directive seraient particulièrement importantes pour les zones littorales,

- . en raison du grand nombre de partenaires intervenant dans ces zones ;
- . en raison de la vulnérabilité exceptionnelle de l'environnement dans ces zones.

La position du Conseil sur cette proposition aura des conséquences déterminantes sur l'application du Programme d'Action de la Charte Européenne du Littoral.

(\*) : J.O. CEE C169 du 9.7.1980

## DIRECTIVE DU 2 AVRIL 1979 CONCERNANT LA CONSERVATION DE L'AVIFAUNE

Le 2 avril 1979, le Conseil a adopté une directive concernant la conservation de l'avifaune. Celle-ci établit un régime de protection générale, limite le nombre des espèces chassables et commercialisables ainsi que des méthodes de chasse utilisables, établit des principes de bonne gestion de l'exercice de la chasse et crée des obligations de caractère général pour les Etats-Membres en matière de protection de l'habitat.

La directive prévoit donc, non seulement un ensemble de mesures visant la capture, la destruction par l'homme et le commerce des espèces, mais met aussi un accent tout particulier sur la nécessité de préserver, de maintenir ou de rétablir une diversité et une superficie suffisante d'habitats. A cette fin, les Etats-Membres et la Communauté doivent progressivement constituer un réseau cohérent de zones protégées répondant aux besoins de protection des oiseaux.

Un inventaire préliminaire a montré que 80 % des zones importantes pour les oiseaux sont des zones humides, et celles-ci se trouvent pour la plupart bien entendu dans des régions côtières. La nécessité, qui n'est contestée par personne, de protéger ce patrimoine européen - c'est-à-dire concrètement de réserver à la vie sauvage des portions de littoral - a donc un impact direct sur l'aménagement des Régions littorales.

## COMMENTAIRE GÉNÉRAL DES TEXTES EN VIGUEUR

Après l'examen, même succinct et incomplet, des initiatives déjà prises par les Institutions Européennes en faveur du littoral, on est frappé par la très grande dispersion :

- . des matières traitées,
- . des textes qui les régissent,
- . des autorités compétentes.

Dans un domaine vivant, aussi vaste et aussi complexe que le monde de la mer - domaine encore mal connu de surcroît - il apparaît nécessaire que les divers aspects soient davantage rapprochés, que les textes soient mieux accordés, que les autorités soient mieux coordonnées - et plus fortes pour agir.

Qu'il s'agisse du développement, de la protection ou de l'aménagement du littoral, chacun des aspects a des implications sur les deux autres et ne peut plus être traité isolément.

Dans le cadre européen - incluant les espaces maritimes périphériques - il est donc devenu évidemment nécessaire que les Etats agissent davantage en commun et avec plus de détermination, si l'on veut maîtriser l'évolution du littoral et des espaces maritimes sensibles, pendant qu'il en est encore temps.

Il apparaît non moins évident que les Régions Périphériques Maritimes de l'Europe, les plus directement concernées, ont un rôle à jouer à cet égard.

C'est pour assumer ce rôle qu'elles ont conçu le projet d'une Charte Européenne du Littoral. C'est pour dépasser le stade des recommandations qu'elles proposent à l'appui de cette Charte un "Programme Européen d'Actions" (voir Bordereaux N° 2 et 3).

---

# PREMIER PROGRAMME D'ACTION 1982 ~ 1985

---

- PRESENTATION
- LISTE DES ACTIONS
- DIAGRAMME D'ORGANISATION
- ▶ ACTIONS DE LA FILIERE I : CONNAISSANCE (fiches jaunes)
- ▶ ACTIONS DE LA FILIERE II : AMENAGEMENT (fiches vertes)
- ▶ ACTIONS DE LA FILIERE III : CONTROLE (fiches roses)

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES	
COMMISSION	
BIBLIOTHÈQUE	
N° d'enreg. P	15683
Date	16.8.83

P R E S E N T A T I O N

Les projets constituant le premier programme d'actions, proposé dans le cadre de la Charte Européenne du Littoral, doivent permettre de franchir une étape en direction des 10 objectifs définis au titre II. Du point de vue méthodologique, ils se rattachent aux 7 thèmes d'actions communes, définis à la fin du titre I : CONNAISSANCE, INFORMATION, PLANIFICATION, REGLEMENTATION, COORDINATION, FINANCEMENT et CONTROLE.

Cependant, le passage de l'analyse statique à l'action dynamique conduit à synthétiser les concepts. Le succès d'une stratégie, qui doit associer une multitude d'agents publics et privés, à différents niveaux, dépend en effet de la simplification des thèmes qui commandent la convergence des efforts. Tel est le but des trois filières - axes de regroupement - des actions proposées.

LA FILIERE I : CONNAISSANCE, regroupe aux fins de l'action les thèmes 1 et 2 (CONNAISSANCE et INFORMATION). Elle tend ainsi à rapprocher, dans la conduite des opérations complexes, tous les efforts de recherches, inventaires, collectes de données, cartographie, information des décideurs, du public, etc...

L'information mutuelle - et le dialogue - de tous les acteurs en milieu littoral doit viser notamment à détruire les barrières d'incompréhension existant actuellement entre les chercheurs, les responsables politiques, administratifs, économiques et sociaux, et enfin le public qui s'interroge de plus en plus, sans toujours trouver les réponses à ces questions. Cette filière commande tout spécialement la solution des conflits entre spécialistes de l'économie et de l'écologie.

LA FILIERE II : AMENAGEMENT, regroupe les thèmes 3, 5 et 6 (planification, coordination et financement). Elle tend à concilier, dans l'espace, les contradictions apparentes entre développement et protection, grâce à des moyens suffisants. Elle lie donc étroitement le plan (ou schéma d'aménagement) et son financement indispensable. Faute de quoi le plan s'avère illusoire (parce qu'inapplicable) anesthésiant (parce que rassurant) et dangereux (parce que guidant les spéculations foncières sans possibilités de défense). En pratique, la réussite de l'aménagement littoral dépend aussi pour une large part de la coordination - donc du dialogue - entre un grand nombre de partenaires publics et privés, très souvent opposés au départ. Pour toutes ces raisons, les actions de la Filière Aménagement sont indissociables,

- d'une part des Plans et Programmes de Développement Régional (cf. Programme général d'Action 1982-1985 pour la C.R.P.M.)
- d'autre part des mesures de protection spécifique du littoral (actions regroupées dans la Filière III du programme littoral).

LA FILIÈRE III : CONTRÔLE, regroupe en effet les thèmes 4 et 7 (réglementation et contrôle) dans une même démarche. Compte-tenu de l'expérience, il est apparu nécessaire de rapprocher, d'une manière permanente, le contrôle à priori des projets et la contrôle à posteriori des opérations en zones littorales. Et il faut aller plus loin en incluant dans la démarche l'adaptation de toute la réglementation -européenne, nationale, régionale et locale- qui protège les zones littorales, et qui ne doit pas rester figée : d'une part parcequ'elle continue à se chercher dans la plupart des pays, d'autre part parcequ'elle n'est pas suffisamment harmonisée au niveau européen (même si l'on tient compte des spécificités nationales et régionales).

Dans l'esprit de la Charte Européenne du Littoral, les 15 actions constituant le Premier Programme, 1982-1985, composent un ensemble cohérent. Le diagramme d'organisation joint au texte s'efforce de visualiser à la fois :

- les liens de complémentarité existant entre les actions et les filières du programme littoral, en tenant compte des différents stades de chaque action (repères a, b, c, d, e du diagramme) ;
- les responsabilités incombant plus particulièrement aux différents niveaux européen, national, régional et local dans la conduite des actions à mener

Il convient de rappeler enfin, toujours dans l'esprit du préambule de la Charte, que le Premier Programme, tel qu'il est conçu en 1981 pour une période de 4 ans (1982-1985) est un document adaptable, même au cours de cette première période ; son but essentiel étant de stimuler et de mieux coordonner progressivement, à l'échelle européenne, toutes les actions qui doivent permettre de maîtriser une réalité mouvante, solidaire et extrêmement sensible.

## B 2 - 1ER PROGRAMME D'ACTION

### LISTE DES ACTIONS PRÉVUES PAR FILIÈRES

#### FILIERE I : CONNAISSANCE

- 1 Constitution d'un Réseau Européen de Recherches et de formation littorale.
- 2 Inventaire européen de la situation littorale.
- 3 Cartographie écologique européenne appliquée au littoral.
- 4 Diffusion de Manuels-Guides des utilisateurs du littoral.
- 5 Campagne d'information sur le littoral européen.

#### FILIERE II : AMENAGEMENT

- 1 Politique européenne de développement intégré des activités littorales.
- 2 Généralisation des Plans d'Aménagement littoraux.
- 3 Prise en compte des plans d'aménagement littoraux au niveau communautaire -conséquences financières-.
- 4 Application généralisée des études d'impacts pour les zones littorales.
- 5 Opération pilotes d'aménagement littoral.

#### FILIERE III : CONTROLE

- 1 Bilan comparatif des réglementations relatives au littoral.
- 2 Contrôle de la navigation dans les eaux européennes.
- 3 Contrôle de la pollution tellurique et des déversements en mer.
- 4 Bilan comparatif des politiques foncières concernant la gestion du littoral.
- 5 Association du public au contrôle de l'aménagement du littoral.

CHARTRE EUROPÉENNE DU LITTORAL : CADRE ORGANISATIF

a. INITIATIVE b. ETUDE ou INFORMATION c. COORDINATION d. FINANCEMENT e. REALISATION ou CONTROLE

NIVEAU REGIONAL	C.R.P.M.	NIVEAU NATIONAL	NIVEAU INTERNATIONAL	PROGRAMME D' ACTIONS	
			 CEE NU	Réseau de recherche litt.	I.1
			 CE CEE NU	Inventaire de la situation	I.2
			 CEE	Cartographie écologique	I.3
			 CE CEE	Manuels utilisat. dev. pub.	I.4
			 CE CEE	Campagne info. année littoral	I.5
			 CE CEE	Politique de dev. du littor.	II.1
			 CEE	Généralisation des Plans	II.2
			 CEE	Intégration ds Programmes rég.	II.3
			 CEE	Etudes d'impact /environnement	II.4
			 CEE	Opérations Pilotes	II.5
			 CEE NU CE	Bilan des Réglementations	III.1
			 CEE	Contrôle de la navigation	III.2
			 CEE NU	Contrôle de la Pollution	III.3
			 CEE	Politique Foncière	III.4
			 CE	Participation du public	III.5

## B.2 - FILIERE I : CONNAISSANCE

### ACTION I.1

#### CONSTITUTION D'UN RESEAU EUROPEEN DE RECHERCHES ET DE FORMATION LITTORALE

C'est en fait la première des actions à lancer dans le cadre du premier programme de la Charte.

#### BUTS

1. Recenser et caractériser les centres de recherche - ou les équipes de recherche - spécialisés en matière littorale, au niveau européen ;
2. Etudier, au niveau européen, les possibilités de nouveaux centres de recherche en matière littorale :
  - . pour compléter utilement le réseau existant ;
  - . pour contribuer à la synthèse européenne des connaissances acquises dans les divers pays, (voir actions I.2, I.3, I.4 et I.5);
  - . Pour amorcer la constitution d'un réseau européen de banques de données littorales utilisant les mêmes normes.
3. Provoquer des contacts, puis des échanges d'informations, et enfin des associations de travail interdisciplinaires entre ces divers centres ;
4. Utiliser les centres de recherche comme centres de formation, spécialement pour les élus et fonctionnaires des zones littorales - les stages de formation facilitant l'information mutuelle entre chercheurs et décideurs.

#### MOYENS

1. La Communauté Européenne est invitée à dégager des crédits pour faciliter la réalisation des buts précédents avec le concours des Etats-Membres.
2. La Conférence des Régions Périphériques Maritimes (et éventuellement d'autres organisations signataires de la Charte) s'engagent à apporter leur concours à la réalisation de ces buts, par le moyen d'interventions, enquêtes, études, réunions, etc...
3. Dans un premier temps, la C.R.P.M. identifiera un correspondant par Région, responsable au niveau de la recherche ou de la gestion du littoral.
4. La C.R.P.M. mettra également en place, sous la responsabilité des Délégués Exécutifs compétents, un groupe de coordination qui sera chargé de suivre la réalisation du Programme d'Action de la Charte Européenne du Littoral, en liaison étroite avec les correspondants régionaux.

NB : Dans le cas particulier de la Mer Méditerranée, un observatoire spécial pourrait être créé, pour faire la synthèse de toutes les données scientifiques relatives au littoral.

ACTION I.2

INVENTAIRE EUROPÉEN  
DE LA SITUATION LITTORALE

- BUTS :
1. Permettre une vue globale de l'état d'occupation du littoral européen, et la part restée à l'état naturel, suivant les régions.
  2. Evaluer dans chaque région la part en pourcentage des différents types d'occupation du littoral : agriculture, pêche, industrialisation, tourisme, activités portuaires, urbanisation, forêts.
  3. Mesurer, dans toute la mesure du possible, le rythme d'évolution observé au cours des dernières années (rythme de consommation de l'espace littoral, globalement et par type d'utilisation).

- ÉTAPES :
- En raison des différentes conceptions existantes sur la définition des zones littorales, l'inventaire devrait être réalisé en plusieurs temps :
1. Au cours du premier programme d'action : enquête d'urgence portant sur l'utilisation du "front de mer". (enquête pouvant être réalisée sur une période d'un an, et exploitée au niveau européen au cours de l'année suivante).
  2. Pendant la même période serait affinée la définition des zones littorales qui pourrait être utilisée ensuite :
    - . pour un inventaire plus large de la situation littorale à réaliser ultérieurement.
    - . comme base d'application de la "cartographie écologique européenne", qui comporte elle-même une étape de définition des zones concernées (voir action I.3).
  3. La situation dans les Régions Insulaires devrait faire l'objet d'une enquête spéciale.

- MOYENS :
- La réalisation de l'inventaire pourrait être obtenue en transposant à l'échelle européenne l'expérience en cours dans certains pays, et basée notamment sur la télédétection. L'opération pourrait être conduite par la CEE avec la participation des administrations nationales et régionales détentrices de données.

En outre, la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (et éventuellement d'autres organisations signataires de la Charte), s'engage, au nom des régions-membres, à contribuer :

- . à la collecte des données existantes dans les régions,
- . à la recherche des données manquantes,
- . à la synthèse des données, suivant des normes définies par la

ACTION I.3

CARTOGRAPHIE ÉCOLOGIQUE EUROPÉENNE  
APPLIQUÉE AU LITTORAL

Il s'agit d'un projet initié, depuis 1976, par le Service Environnement de la Commission de la CEE, en application du 1er Programme d'action Environnement de la CEE. Les raisons qui ont conduit à l'intégrer dans le premier programme sont les suivantes

- . La "Cartographie Ecologique Européenne" constitue un élément indissociable de la Filière "CONNAISSANCE" telle qu'elle est définie ici ;
- . Il est question, dans la réalisation du projet, de donner la priorité au littoral et à certaines zones sensibles de l'Europe ; d'où l'intérêt qu'ont les régions-membres de la C.R.P.M. à soutenir cette priorité.

BUTS

1. Renforcer le caractère préventif de la politique européenne de l'environnement ;
2. Faciliter la synthèse, dans l'espace, entre les besoins du développement économique et les ressources de l'environnement ;
3. Eclairer les choix des différentes politiques communautaires et nationales, en particulier ceux de la politique régionale, sous l'angle de l'aménagement du territoire ;
4. Constituer un "système d'alarme" au niveau communautaire.

Ces buts trouvent une signification accrue dans les zones littorales.

INSTRUMENTS

Le projet tend à la réalisation, au niveau de la Communauté Européenne, de cartes faciles à comprendre et à utiliser.

Les cibles de la cartographie concernent :

- . l'air (pour élimination des pollutions) ;
- . l'eau (approvisionnement et élimination des rejets) ;
- . le sol (ressources de l'agriculture et forêts) ;
- . le paysage (pour la récréation, la régénération des eaux, la protection de la vie sauvage) ;
- . les risques naturels.

## RÉALISATION

Le lancement de la "cartographie écologique" devrait être entrepris en priorité dans les zones littorales. Ceci aurait pour effet :

- . de fournir un instrument d'appréciation qui manque aux décideurs ;
- . de stimuler la réalisation des autres actions tendant à la connaissance (définition des zones littorales, inventaire), ainsi qu'à l'organisation du réseau de recherches littorales.

La Conférence des Régions Périphériques Maritimes demande donc que la "Cartographie Ecologique Européenne" soit réalisée en priorité dans les zones littorales (en y incluant les zones côtières des pays candidats à l'entrée dans la C.E.E.). Elle s'engage, au nom des régions-membres, à tout mettre en oeuvre pour faciliter sa réalisation. Elle apportera notamment son concours à la réalisation d'expositions destinées à faire connaître le projet et à faciliter l'utilisation opérationnelle des résultats.

## B. 2 -FILIERE I : CONNAISSANCE.

### ACTION I.4

#### DIFFUSION DE MANUELS-GUIDES DES UTILISATEURS

#### DU LITTORAL

#### BUTS

1. Faire bénéficier les administrateurs, les investisseurs et les usagers du littoral, de l'expérience acquise au niveau européen.
2. Informer les Services Européens, responsables des politiques sectorielles, des contraintes spécifiques du littoral dont ils doivent tenir compte.
3. Traduire en termes opérationnels les principes d'aménagement du littoral contenus dans le rapport EUR 6105 (l'Aménagement Intégré du Littoral de la Communauté Européenne).

#### INSTRUMENTS

1. Des manuels destinés aux aménageurs, c'est-à-dire à la fois aux autorités politiques chargées du littoral et aux investisseurs publics et privés.
2. Des guides des usagers, qu'ils soient résidents ou touristes de passage.

Ces documents, qui viendraient en appui de la documentation existante au niveau national, contribueraient à une meilleure diffusion de l'expérience et de la pratique acquises dans les divers pays d'Europe.

#### MOYENS

1. La préparation d'un premier Manuel Général Européen d'Aménagement du Littoral a été entreprise par le Service de l'Environnement de la CEE. Ce manuel général devrait être suivi par des manuels et guides spécifiques avec l'aide, notamment, de moyens communautaires.
2. Une enquête, aux niveaux national et régional, permettrait de tester et de compléter le projet, en vue d'une première édition en plusieurs langues.
3. Des Guides des Usagers -documents de vulgarisation- devraient être réalisés à la suite du manuel. Bien qu'il s'agisse de documents plus légers, conçus pour une lecture facile, l'importance du tirage et l'édition en plusieurs langues rendraient le coût élevé. Un financement mixte : européen et national, pourrait être recherché.

La C.R.P.M. portera son concours à ces diverses réalisations par l'intermédiaire de ses correspondants régionaux.

## B.2 - FILIÈRE I : CONNAISSANCE

### ACTION I.5

#### CAMPAGNE D'INFORMATION SUR LE LITTORAL EUROPÉEN

---

- BUTS :
1. Vulgariser et diffuser par les mass-médias les connaissances acquises grâce aux Actions I.1, I.2, I.3 et I.4.
  2. Développer dans le public le sentiment de solidarité à l'égard du littoral européen-notamment au niveau scolaire.
  3. Susciter la participation active des populations, permanentes ou passagères, condition préalable de tout aménagement intégré.

- MOYENS :
1. Réunir et créer le matériel nécessaire (films, brochures, etc...) par coopération entre les organes d'information existants aux niveaux européen, national et régional, avec le concours des spécialistes compétents (notamment du réseau de correspondants prévus par l'Action I.1).
  2. Organiser périodiquement des campagnes d'information adaptées aux buts recherchés (en tenant compte des saisons touristiques et de l'attrait exercé par le littoral dans la perspective des vacances)
  3. Dégager les moyens financiers à tous les niveaux, et notamment au niveau européen, pour créer le matériel d'information.
  4. Prévoir les accords internationaux permettant la diffusion au niveau de chaque pays.

En raison de ses compétences, la Conférence des Pouvoirs Locaux et Régionaux de l'Europe pourrait être associée à l'organisation de la campagne (voir aussi Action III.5).

- SUGGESTION :
- Compte-tenu de l'expérience réalisée aux U.S.A. en 1980, avec beaucoup de succès, les Institutions Européennes pourraient se mettre d'accord pour que l'année 1983 soit déclarée "Année du Littoral de l'Europe", et que soient lancées en conséquence toute une série d'actions coordonnées.
- Cette décision pourrait être prise en liaison avec la réunion à Athènes, en 1983, d'une Conférence des Ministres de l'Environnement des 21 pays-membres du Conseil de l'Europe - qui portera précisément sur les problèmes du littoral.

ACTION II.1

POLITIQUE EUROPEENNE  
DE DÉVELOPPEMENT INTÉGRÉ DES ACTIVITÉS LITTORALES

BUT Promouvoir une politique spécifique de développement intégré des zones littorales de l'Europe - qui fait défaut actuellement.

MOTIFS

1. Le Premier Rapport Périodique de la Commission sur la Politique Régionale Européenne -publié au début de 1981- a montré clairement que les disparités régionales de l'Europe s'aggravent depuis la crise, au détriment des Régions Périphériques Maritimes. Or, l'évolution technologique, économique et socio-politique du monde renouvelle entièrement la problématique du développement des zones littorales -liées à la mer- en leur offrant des possibilités nouvelles d'activités.
2. Dans le même temps, les impératifs nouveaux de protection de l'environnement et de qualité de vie semblent en contradiction avec les exigences du développement industriel et touristique des zones littorales (conflits de plus en plus fréquents à l'occasion d'implantation ou d'accidents de pollution).
3. Une politique de développement intégré des zones littorales, à l'échelle européenne, est donc indispensable pour concilier les différentes exigences et notamment pour mieux coordonner, dans l'espace littoral très sensible, les différentes politiques sectorielles -communales et nationales- qui doivent s'appuyer mutuellement.

MOYENS

Un "Programme de Développement Intégré des zones littorales de l'Europe" est nécessaire :

- . pour rassembler dans une même perspective l'ensemble des activités énumérées succinctement au titre I.4 de la Charte, en y incluant la protection de l'environnement ;
- . pour concilier les politiques sectorielles de la Communauté et les politiques nationales en conséquence ;
- . pour engager les investissements publics et pour orienter les investissements privés, aux différents niveaux.

ÉTAPES

Dans un premier temps, une étude globale est nécessaire et urgente, pour amener la Communauté à définir une action spécifique de développement des zones côtières, en étroite coopération avec les Etats-Membres. Une telle étude, déjà demandée par la C.R.P.M.(\*) est possible à partir des travaux spécifiques déjà entrepris par les différentes Directions Générales de la C.E.E. (en particulier celles des D.G. V, VI, VII, XIV, XVI et celles du Service de l'Environnement

(\*) : demande présentée à la D.G. XVI dès 1975

En tout état de cause, l'élaboration et la mise en oeuvre d'une Politique Européenne du littoral - assurant notamment la synthèse des actions communautaires dans les domaines maritimes - constitue la base indispensable de toute les actions à mener pour l'aménagement du littoral de l'Europe. La C.R.P.M. s'engage à apporter son concours, avec la participation active des Régions-Membres, pour aider les Institutions Européennes dans cette tâche.

## B.2 - FILIÈRE II : AMÉNAGEMENT

### ACTION II.2

#### GÉNÉRALISATION DES PLANS D'AMÉNAGEMENT LITTORAUX

BUT : Développer et améliorer la pratique des Plans et Schémas d'Aménagement des zones littorales dans l'ensemble de l'Europe.

MOTIFS : Le développement potentiel des activités liées à la mer dépend étroitement des modalités de localisation dans l'espace sensible et limité des zones littorales. L'action européenne pour le développement des activités littorales (II.1) ne peut donc être menée sans l'existence de plans et schémas d'aménagement - dont la pratique et le degré d'élaboration sont très variables, suivant les pays et les régions.

MOYEN : Les plans en question doivent définir et visualiser, sous la forme la mieux adaptée, les options retenues pour chaque zone littorale, par rapport aux différents points énumérés au titre II de la Charte.

ÉTAPES :

1. Recenser les zones littorales de l'Europe qui possèdent ou non des plans et schémas d'aménagement.
2. Comparer les documents existants au niveau européen, en coopération étroite avec les administrations nationales et régionales compétentes.
3. Identifier les principaux types de problèmes et les solutions appliquées - compte-tenu des problèmes spécifiques des différentes zones littorales.
4. Fournir aux Etats-Membres et aux Régions une information globale et une aide, pour la généralisation et l'amélioration des méthodes d'organisation et de gestion de l'espace littoral.

RÉALISATION : Cette action est étroitement liée à celles prévues dans la cadre de la filière I (connaissance). Elle implique toutefois une étape de travail supplémentaire et un engagement politique plus poussé des Institutions Européennes.

Vu l'ampleur du travail en cause, les Institutions Européennes ne peuvent jouer un rôle dans ce domaine qu'en étroite coopération avec les administrations nationales et régionales qui possèdent les données de base. Inversement, une synthèse européenne et une incitation des Fonds communautaires pourront aider considérablement les Etats et les Régions à avancer plus vite et plus efficacement dans la maîtrise de l'aménagement des zones littorales.

Compte-tenu des travaux déjà effectués, en liaison avec les Régions-Membres, la C.R.P.M. est prête à fournir son concours actif aux différentes étapes de réalisation définies ci-dessus

## B.2 - FILIÈRE II : AMÉNAGEMENT

### ACTION II.3

#### PRISE EN COMPTE DES PLANS D'AMÉNAGEMENTS LITTORAUX AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE - CONSEQUENCES FINANCIÈRES -

##### BUTS

1. Assurer la prise en compte des Plans d'Aménagement des zones littorales dans le cadre de la Politique Européenne de Développement Régional.
2. Coordonner les interventions des différents Fonds Communautaires avec la réalisation des Plans d'aménagement littoraux.

##### MOTIF

Faute d'une coordination suffisante, la Politique Européenne de Développement Régional et les interventions des Fonds Communautaires risquent de ne pas tenir compte des objectifs spécifiques de l'aménagement des zones littorales.

##### MOYENS

1. Transmission à la CEE des Plans d'aménagement littoraux.
2. Prise en compte des Plans d'aménagement littoraux lors des décisions d'interventions dans les zones littorales des différents Fonds Communautaires (FEDR, FEOGA, Fonds Social, Fonds CECA, BEL...).
3. Développement de la procédure des "opérations intégrées" en l'adaptant aux problèmes spécifiques des zones littorales.

##### RÉALISATION

1. Le Règlement 724/75 du Fonds Européen de Développement Régional a rendu obligatoire la fourniture par les Etats-Membres de "Programmes de Développement Régional" qui conditionnent désormais les interventions du Fonds. Mais ces programmes, de caractère très général, ne donnent pas une place suffisante aux problèmes du littoral, qui conditionnent le développement des Régions Maritimes.  
Il y a donc lieu de prévoir une décision supplémentaire au Règlement 724/75 afin que les Plans d'Aménagement des zones littorales soient fournis en annexe des Programmes de Développement Régional,
  - . soit dans leur intégralité,
  - . soit sous une forme condensée.
2. Tous les projets de financement concernant les zones littorales soumis aux différents Fonds Européens devraient être examinés désormais en tenant compte des Plans d'Aménagement littoraux avec pour conséquences,
  - . que les projets en contradiction avec les objectifs des Plans littoraux soient écartés,
  - . que les projets concourant efficacement à la réalisation de ces Plans bénéficient d'une priorité, ainsi que du taux d'aide maximum prévu par les Règlements.

3. La nouvelle procédure des "opérations intégrées" permet de coordonner les interventions complémentaires des différents Fonds Communautaires en fonction d'objectifs généraux définis pour une même région. Dans le cadre des zones littorales, la procédure des opérations intégrées devrait permettre à la fois :
- . de soutenir selectivement le développement des activités littorales spécifiques,
  - . de compléter les crédits en faveur du développement par des crédits destinés à assurer que les investissements (implantations notamment) soient réalisés dans des conditions optimales du point de vue de l'environnement (protection du site, assainissement, etc...).
4. Dans la perspective du point 3 ci-dessus, la création d'un Fonds Européen pour l'Environnement permettrait de donner à la procédure des opérations intégrées une efficacité accrue dans les zones littorales (elle permettrait en fait, du point de vue financier, la double approche : développement et protection, qui est à la base de l'aménagement du littoral).

ACTION II,4

APPLICATION GÉNÉRALISÉE DES ÉTUDES D'IMPACTS  
POUR LES ZONES LITTORALES

Etant donné la fragilité de l'environnement côtier et l'intensité des pressions pour le développement sur le littoral, il est nécessaire d'instituer une procédure systématique pour évaluer et atténuer les impacts potentiels des projets et des programmes de développement du littoral.

BUTS

1. Identifier les impacts et assister les prises de décision concernant les propositions de développement des zones littorales.
2. S'assurer que tous les impacts (de l'environnement et socio-économiques) ont été pris en considération dans l'évaluation de l'action proposée.
3. Procurer un système de mesure pour les coûts potentiels du développement.
4. Procurer un cadre et des principes communs pour évaluer l'impact sur l'environnement, des politiques, des programmes, des plans et des projets côtiers.
5. Promouvoir la mise en place de procédures communes au niveau communautaire.

MOYENS

1. La CEE est invitée à aider les efforts de développement des procédures et des outils d'évaluation d'impact littoral.
2. Pour financer des projets ou programmes, la CEE pourrait demander une évaluation de l'impact littoral.

ETAPES

1. Etude des procédures existantes et critères d'évaluation.
2. Identification des principales caractéristiques et des conditions de l'environnement littoral qui devraient être incluses dans la procédure d'évaluation.
3. Développement des lignes directrices pour l'évaluation de l'impact littoral.

## B.2 - FILIÈRE II : AMÉNAGEMENT

### ACTION II.5

#### OPÉRATIONS PILOTES D'AMÉNAGEMENT LITTORAL

- BUTS :
1. Traduire dans des réalisations concrètes les objectifs définis par la Charte Européenne du Littoral.
  2. Mobiliser à cette occasion les autorités dont dépend l'application effective de la Charte au niveau régional.
  3. Contribuer à rendre crédible la politique d'aménagement du littoral et à mobiliser l'opinion publique en sa faveur.

MOYENS :

1. Opérations lancées à l'initiative d'une région. Compte tenu des travaux communs menés depuis 1977 dans le cadre de la C.R.P.M., les autorités des Régions membres disposent de beaucoup d'éléments pour prendre individuellement l'initiative d'opérations pilotes se référant à la Charte.
2. Opérations lancées à l'initiative de la C.R.P.M.  
C'est le cas de l'opération "Impact Littoral" (voir Bordereau Annexe N°3) dont le but est de créer une dynamique favorable au lancement du programme d'action de la Charte.
3. Opération lancée avec le concours de la C.R.P.M.  
Des opérations ou réalisations pilotes pourraient être lancées :
  - soit à l'initiative des Institutions Européennes
  - soit à l'initiative d'un ou plusieurs Etats,opérations auxquelles la C.R.P.M. pourrait apporter son concours.

RÉALISATIONS :

"L'OPERATION IMPACT-LITTORAL" a pour objectif de susciter une première série de projets liés à la Charte Européenne du Littoral, pour les soumettre à la Communauté Européenne par le canal des circuits administratifs compétents ; ceci en vue d'obtenir si possible des concours financiers européens dès 1982. (voir Bordereau N° 3).

PRÉCAUTIONS À PRENDRE :

Il conviendra de veiller attentivement à ce que les opérations pilotes choisies soient réellement en accord avec les objectifs définis au titre I de la Charte -et que leur réalisation s'effectue sans déviation par rapport à ceux-ci.

ACTION III.1

BILAN COMPARATIF DES RÈGLEMENTATIONS  
EUROPÉENNES ET NATIONALES  
RELATIVES AU LITTORAL

- BUTS :
1. Permettre une connaissance globale et comparative des principales réglementations européennes (cf Bordereau N°1) et nationales ;
  2. Evaluer le degré d'application des textes dans les différents pays et cerner les principales difficultés rencontrées dans leur application ;
  3. Déceler les lacunes et les disparités existantes entre les différentes réglementations en vigueur; et apprécier les besoins, les possibilités et les limites d'une harmonisation au plan communautaire, voire au plan européen (21 pays membres du Conseil de l'Europe).

DIFFICULTÉS À SURMONTER :

L'examen au niveau international des nombreux textes relatifs au littoral et au milieu marin, donne une idée de la complexité des systèmes de réglementation existant dans chaque pays - et dont le degré d'application varie en outre suivant les matières, l'âge du texte, la force de l'autorité, les circonstances et le lieu.

Il apparaît donc illusoire de vouloir comparer les réglementations existantes sans passer par une étape de simplification et de synthèse préalable, au niveau de chaque pays - donc sans un effort de coopération très réel des différentes administrations nationales.

ÉTAPES :

Trois étapes apparaissent donc nécessaires pour réaliser un inventaire utile pour la suite à donner :

- la définition préalable, au plan européen, des points précis devant faire l'objet d'une comparaison ;
- la synthèse nationale (incluant les diversités régionales le cas échéant) portant sur chacun des points définis pour la comparaison ;
- l'étude comparative au plan européen.

En ce qui concerne la 1ère étape, l'étude pourrait être centrée en priorité sur certains problèmes clefs - par référence aux objectifs de la Charte Européenne du littoral :

1. Existence (ou non) de plans ou schémas d'aménagement du littoral.
2. Localisation des nouvelles implantations des activités économiques par rapport à ces plans (industries, complexes touristiques, etc...)
3. Respect des interdictions de construire.
4. Acquisition de terrains ou de sites à protéger par les collectivités publiques
5. Travaux de protection de la côte contre les sinistres naturels et mise en place de moyens de lutte contre les accidents de pollution.
6. Existence d'une autorité chargée de l'aménagement du littoral.
7. Difficultés rencontrées dans l'application des plans et schémas littoraux.

MOYENS : Seule une décision engageant les Gouvernements peut permettre la réalisation d'un véritable bilan comparatif :

- . décision du Conseil C.E.E. ou
- . décision du Comité des Ministres des 21 pays-membres du Conseil de l'Europe (Conférence des Ministres de l'Environnement ?).

Cependant, en ce qui concerne l'application de la réglementation communautaire résumée dans le Bordereau n° 1, les textes prévoient généralement la fourniture par les Etats de rapports périodiques d'application. Une synthèse de ces rapports, sous l'angle de la protection du littoral (pollution tellurique, déversements en mer, qualité des eaux de baignade etc...) pourrait donc être effectuée à l'initiative de la Commission Européenne, sans qu'il soit nécessaire de recourir à une décision spéciale du Conseil.

Enfin, compte tenu des moyens prévus dans le cadre de la filière n° 1 (Réseau de Recherche, Inventaire, etc...), les Régions-Membres de la C.R.P.M. pourraient apporter progressivement leur concours à la réalisation du bilan comparatif, spécialement en ce qui concerne les 7 points proposés ci-dessus pour la 1ère étape de l'étude.

## B.2 - FILIÈRE III : CONTRÔLE

### ACTION III.2

#### CONTRÔLE DE LA NAVIGATION DANS LES EAUX EUROPÉENNES

- BUTS :
1. Réduire la pollution causée par les déversements abusifs qui polluent le milieu marin en permanence (dégazage en particulier) ;
  2. Réduire les risques d'accidents de navires transportant des hydrocarbures et des matières dangereuses ;

MOYENS :

1. Mise en place d'un système européen plus rigoureux et mieux coordonné de contrôle des activités des navires dans les eaux européennes ;
2. Mise en place du système de contrôle européen des navires dans les ports, pour éliminer les navires sous normes, qu'il s'agisse de leur état ou de la qualification de leurs équipages.
3. Développement de la coopération européenne des moyens de lutte en cas d'accidents.

COMMENTAIRES :

Depuis les catastrophes répétées des années 1970, la Communauté Européenne et le Conseil de l'Europe ont contribué au renforcement des conventions internationales de l'O.M.C.I. en la matière. Des dispositions communautaires ont été prises en outre dans le domaine du contrôle des navires et de la coordination des moyens de lutte contre les accidents. La C.R.P.M. a joué un rôle important dans la préparation de ces mesures. Cependant leur application complète et rigoureuse se heurte encore à certaines réticences ou à l'insuffisance des moyens mis en oeuvre.

RÉALISATION :

1. Lorsque sera effective la ratification des diverses conventions internationales par l'ensemble des Etats Européens, l'action à conduire devrait viser en priorité la mise en place d'une véritable autorité européenne de contrôle des navires, à la fois dans les ports européens et les mers européennes. Ce double système de contrôle, coordonné par une autorité unique, pourrait bénéficier des moyens progressivement mis en place par la Communauté Européenne en particulier (fichier informatisé des navires, centralisation des infractions). Mais l'efficacité d'un tel système suppose en outre :
  - soit la mise en place d'un corps de coast-guard européen, analogue à celui des Etats-Unis ;
  - soit la coordination et le renforcement des moyens de contrôle existants dans les différents pays.Dans tous les cas, il faudrait pouvoir bénéficier de l'association de moyens de contrôles maritimes (prélèvements) et aériens (détection photographique).
2. La mise en place d'un système de pilotage hauturier dans toutes les zones dangereuses, contribuerait également d'une manière évidente, au contrôle des conditions de navigation. A cet égard, il conviendrait également de compléter et de renforcer les dispositions prévues par la Directive C.E.E. 79/115 du 21 décembre 1978.

3. L'application, plus solidaire au niveau européen, d'un système de sanctions renforcées, constitue également l'une des étapes essentielles de l'action à poursuivre, le risque étant de voir certains pays européens adopter une attitude plus complaisante que d'autres à l'égard des armateurs (ports de complaisance).
4. Enfin l'adaptation du système des assurances, dans un sens plus dissuasif, devrait être réalisée parallèlement, en coordination étroite avec le système de contrôle visé au point 1 ci-dessus - l'inadaptation des assurances explique en effet, en partie, les risques excessifs pris par les armateurs, au niveau des navires, du personnel et des conditions de navigation.

ACTION III.3

CONTRÔLE DE LA POLLUTION TELLURIQUE

ET DES DEVERSEMENTS EN MER

BUTS.

Réduire effectivement les sources de pollutions diffuses, répétitives et délibérées qui contribuent - davantage que les causes accidentelles - à la pollution croissante de l'ensemble du milieu marin européen.

COMMENTAIRES : (CF. BORDEREAU N° 1).

Les conventions internationales relatives à ces matières (OSLO 1972, LONDRES 1972, PARIS 1974) ont établi des règles qui ne sont pas ou peu respectées en fait. La Communauté Européenne s'est employée à renforcer les conventions et à rendre leur application plus rigoureuse (Décision du 3 mars 1975, Directive du 4 mai 1976, Directive du 20 février 1978, etc...). Elle manque toutefois de moyens d'interventions et de contrôles directs.

Il s'agit donc ici, comme pour la sécurité de la navigation, de parvenir à un système plus cohérent et plus coercitif.

MOYENS.

Pour autant que la chose soit techniquement possible,

1. Reprise dans un texte unique (convention européenne) de toutes les dispositions relatives au déversement dans le milieu aquatique (eaux douces et eaux de mer) - dispositions existant dans les conventions signées par les Etats, en cours de ratification ou en préparation (en les complétant au besoin).
2. Mise en place d'une autorité internationale véritablement capable de faire respecter la (ou les) convention (s) - spécialement en mer - qu'il s'agisse de la C.E.E. ou d'une autorité à créer à un niveau plus vaste, avec la coopération active de la C.E.E.. Ce qui suppose également la mise en place d'un système international de contrôle (voir Action III.2).\*
3. Appel aux Etats en vue d'arrêter l'immersion des déchets nucléaires et des produits dangereux qui s'effectue notamment dans l'Atlantique.
4. Les collectivités publiques étant pour une large part responsables de la pollution tellurique, mise en place de financements européens, venant renforcer l'aide des Etats à ces collectivités pour réaliser les équipements nécessaires. Le problème est particulièrement urgent en Méditerranée. (cf Protocole d'Athènes du 17 mai 1980).
5. Un véritable système de pénalisation internationale devrait être institué :
  - . à l'encontre des Etats et Collectivités responsables de la pollution tellurique ou des déversements en mer ;
  - . à l'encontre des armateurs et entreprises privées responsables de déversements en mer.
6. Les pénalités pourraient être versées à un Fonds Européen spécialement créé pour l'amélioration des équipements destinés à réduire la pollution du milieu aquatique (ou au Fonds Européen de l'Environnement, s'il en était créé un).

\* Un contrôle particulièrement strict de l'installation des industries littorales devrait être institué dans les mers fermées.

ACTION III.4

BILAN COMPARATIF DES POLITIQUES FONCIÈRES  
CONCERNANT LA GESTION DU LITTORAL

BUTS :

1. Faire un inventaire et une étude comparative des outils et des méthodes de contrôle, qui conditionnent l'application effective des plans d'aménagement du littoral.  
Exemples : zones de taxation, conditions d'acquisition des terres, enregistrement des terres, réglementation des loyers et de l'usage du sol, permis de construire.
2. Evaluer l'efficacité des différents outils des politiques foncières - ainsi que les conditions de leur efficacité - par rapport aux aux nécessités locales et nationales.

MOTIFS :

Un élément important pour l'application efficace des plans d'aménagement des zones cotières, réside dans la disponibilité d'outils appropriés et de méthodes de contrôle. La structure sociale, légale et institutionnelle de la propriété foncière, ainsi que le contrôle de la terre, conditionnent en effet les orientations politiques comme les possibilités d'interventions et la mise en oeuvre des plans.

Les différentes composantes de la politique foncière sont extrêmement complexes et se rapportent à la structure de l'économie et de la société dans son ensemble. Le taux d'investissement dans la terre, la spéculation foncière, la pression croissante pour l'utilisation de la terre dans les zones cotières et dans les zones agricoles ayant une valeur esthétique, la détermination des prix de la terre, la réaction des différents acteurs et du marché dans son ensemble par rapport aux différents mécanismes de contrôle, tous ces problèmes ne sont pas seulement interdépendants, ils conditionnent aussi l'aboutissement d'une politique économique de répartition des richesses.

Il est évident que, dans son étape initiale, une étude comparative de politiques foncières doit prendre en compte les différenciations sociales et institutionnelles - et l'étape finale doit reprendre l'enchaînement des diverses implications économiques et sociales.

ÉTAPES :

L'étude comparative aurait pour but :

- la définition concrète des politiques foncières, en liaison avec l'aménagement du littoral ;
- l'inventaire des outils du contrôle de gestion de la terre ;
- l'analyse de ces outils en fonction des conditions spécifiques et des problèmes rencontrés dans chaque pays ;
- le rapprochement de ces outils par rapport aux contraintes et aux exigences de l'aménagement et de la gestion du littoral.

## B.2 - FILIÈRE III : CONTRÔLE

### ACTION III.5

#### ASSOCIATION DU PUBLIC AU AU CONTRÔLE DE L'AMÉNAGEMENT DU LITTORAL

---

BUT. Faire du public un agent actif du contrôle du respect des Plans et Schémas d'Aménagement des zones littorales -en association étroite avec les Autorités Locales responsables-.

#### COMMENTAIRE.

L'expérience prouve que dans beaucoup de pays européens, l'administration est débordée par les problèmes que pose le contrôle du respect des plans d'aménagement du littoral :

- . dérogations obtenues en contradiction avec le plan,
- . constructions ou détériorations du littoral effectuées sans autorisations,
- . pillage des ressources naturelles, etc...

Or l'expérience acquise dans certains pays montre que le public peut devenir un agent précieux pour déceler et signaler les actions nuisibles à l'environnement, à condition d'être informé et organisé.

#### MOYENS.

1. Incitations des Institutions Européennes aux Etats-Membres pour que le public soit largement informé et associé à la préparation et à la réalisation des plans et schémas d'aménagement des zones littorales ; (voir Action I.5)
2. Etude communautaire des différentes solutions permettant de donner, suivant les pays, un statut juridique approprié aux associations de résidents ou d'usagers, constituées pour la préparation ou la surveillance de l'application des schémas d'aménagement du littoral ;
3. Etude des adaptations souhaitables, dans les procédures administratives et judiciaires, pour que les associations dotées du statut approprié puissent intervenir sans délai pour faire stopper les actions contraires aux schémas (dans l'attente d'une décision qui serait prise obligatoirement par l'autorité judiciaire).

#### ÉTAPES.

La période du 1er programme devrait être mise à profit pour étudier et pour préparer les solutions juridiques à ce problème, en se basant sur l'expérience des pays les plus avancés à cet égard. Compte-tenu de sa vocation propre, la Conférence des Pouvoirs Locaux & Régionaux de l'Europe pourrait jouer un rôle essentiel dans ce domaine.

BORDEREAU ANNEXE N°3

DE LA CHARTE EUROPÉENNE DU LITTORAL

# OPERATION 'IMPACT-LITTORAL'

● PRESENTATION

● DEROULEMENT

▶ FORMULAIRE A REMPLIR

COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES COMMISSION BIBLIOTHÈQUE
N° d'enreg. P. 15683
Date 16. 8. 83

### B.3. OPERATION "IMPACT-LITTORAL"

## PRESENTATION

L'expérience passée a montré que, trop souvent, les textes énonçant des principes directeurs sur l'aménagement du littoral n'avaient qu'une influence limitée dans les faits. Cette constatation explique le souci manifeste constamment par la Communauté Européenne (Service de l'Environnement) de voir la Charte Européenne du Littoral se traduire par un Programme d'Action précis, qui concrétise l'ac nécessaire aux différents niveaux.

Cependant, le Programme d'action défini dans le Bordereau 2 constitue, en raison même de la complexité des objectifs et des moyens à mettre en oeuvre à tous les niveaux, un ensemble très lourd, dont la mise en mouvement exigera du temps.

Le but de l'opération "Impact-littoral", objet du Bordereau N° 3, est de déclencher l'action nécessaire et d'accélérer la mobilisation des agents concernés par le Programme d'action. Cette opération s'inscrit d'ailleurs dans le cadre de l'action II 5 de la filière Aménagement (opérations pilotes d'aménagement du Littoral).

Le choix de l'opération Impact-Littoral comme "opération de lancement du programme" s'explique par plusieurs raisons :

- sa simplicité (voir la note jointe sur le déroulement) ;
- sa souplesse : elle repose sur l'initiative des Régions auxquelles elle laisse le choix de l'opération la mieux adaptée au contexte de chaque région ;
- sa sûreté : le succès de l'opération n'est pas tributaire des difficultés que pourraient rencontrer certaines Régions pour présenter rapidement un projet. Il dépend seulement du fait qu'un certain nombre de Régions présentent des projets valables dans l'esprit de l'opération.
- son effet multiplicateur : les projets présentés pourront immédiatement entrer dans les circuits administratifs (locaux, régionaux, nationaux et européen) par référence à la Charte. Pour beaucoup de responsables, chaque projet sera donc l'occasion de découvrir la Charte, son Programme d'Action, et donc d'entrer dans la dynamique européenne voulue par la Charte. C'est ainsi que l'opération "Impact-Littoral" doit permettre d'accélérer le déclenchement de l'ensemble des actions du Programme.

### B.3. OPERATION "IMPACT-LITTORAL"

#### DEROULEMENT

- 1 Aussitôt après la Conférence Plénière de Crète (octobre 1981) chaque Région Membre précise à la C.R.P.M. le nom du correspondant qui doit suivre la réalisation du Programme de la Charte dans la Région (si possible l'autorité responsable du littoral ou un collaborateur plus disponible).
- 2 Chaque correspondant régional sélectionne -en liaison avec les autorités régionales participants à la C.R.P.M.- le projet d'opération concrète à réaliser sur le littoral de la Région,
  - ▶ par référence aux objectifs et sous-objectifs définis par la Charte (Chapitre II) ;
  - ▶ en tenant compte de l'opportunité régionale -dont éventuellement de l'urgence ;
  - ▶ en tenant compte également de l'aptitude opérationnelle du projet (réalisation précise mais limitée n'exigeant pas un financement trop important, qui pourrait bloquer l'opération) ;
- 3 Chaque correspondant régional pour le Programme Littoral remplit le formulaire joint du Bordereau N° 3 et l'adresse à la C.R.P.M. avant le 31 12 1981. (Les délais plus rapides proposés dans le Bulletin d'Information CRPM d'avril 1981 ont été proposés aux Régions Membres à titre d'option pour gagner du temps éventuellement).
- 4 La C.R.P.M. transmet les projets pour information à la CEE, dans les meilleurs délais, en les groupant par thèmes éventuellement.
5. Compte-tenu des concours possibles -notamment au niveau européen- la Région décide ou non de lancer l'opération. Celle-ci sera éventuellement prise en charge à un autre niveau (local ou national) ; mais la Région conservera si possible un rôle d'impulsion et de contrôle dans l'esprit de la Charte, pendant le déroulement de l'opération.
- 6 Outre "l'impact" local et régional, la C.R.P.M. contribuera par la suite à donner aux diverses réalisations un impact européen, avec l'aide de la CEE et du Conseil de l'Europe.

B.3.

# OPERATION "IMPACT LITTORAL"

SCHEMA D'AVANT-PROJET A ADRESSER A LA C.R.P.M.

REGION PROMOTRICE

NOM DU CORRESPONDANT REGIONAL

ADRESSE

TELEPHONE

TELEX

DENOMINATION DU PROJET ...

LOCALISATION .....  
(joindre carte ou croquis)

BUTS DU PROJET (par référence chiffrée aux 10 objectifs de la Charte - Chap. II, et aux sous-objectifs, le cas échéant)

OBJECTIFS N°

COMMENTAIRES

AUTORITE SUSCEPTIBLE DE REALISER  
LE PROJET (éventuellement).....

NATURE DES TRAVAUX A EFFECTUER (résumé)  
Description sommaire (croquis joints éventuellement)

DELAI DE REALISATION ENVISAGE .....

COUT APPROXIMATIF ET PRINCIPAUX POSTES .....

(éventuellement)

CONCOURS EXTERIEURS NECESSAIRES  
(ETAT - CEE...) .....