

## FLASH N°36 – Octobre 2013

[Au sommaire de ce numéro](#)

Qu'est-ce qu'une ville durable ? .....1  
Droit de la mer et EMR .....3

### Qu'est-ce qu'une ville durable ?

Par Etienne VEKEMANS (ECLi 89) et Patrice COTTET (ECP 74)

Rejoignez-nous sur les réseaux sociaux ! Centrale-Energies dispose d'un groupe sur LinkedIn, Viadeo et Facebook.



#### Dates à retenir

par Christiane DREVET (ECN 65)

**24 octobre 2013 :**

**ASIEM**

« **Le démantèlement des centrales nucléaires** »

**21 novembre 2013 :**

**ASIEM**

« **Hybrid-air : la solution hybride d'avenir ?** »

**ASIEM :**

**6, rue Albert de Laparent, 75007 Paris, Métros : Ségur ou Sèvres-Lecourbe**

L'inscription s'opère à partir de l'invitation, insérée au site : [www.centrale-energie.fr](http://www.centrale-energie.fr), six semaines environ avant chacune des conférences.

**Prochain Flash (N°37) décembre 2013**

[Comité de relecture et de mise en page :](#)

Aurélien Déragne  
Christiane Drevet  
Claude Poirson

Comme le dit à juste titre l'article Wikipédia consacré à la « Ville durable », **Ville durable**<sup>1</sup> signifie en français « ville qui dure », par opposition sans doute à « ville fantôme » ou « ville éphémère » - ce que peu de localités revendiquent... Car toute ville a intrinsèquement une propension à durer. Une ville durable est essentiellement un **tautologie**. Pourtant aucune ville n'a la certitude de durer : l'Histoire est pavée de villes qui n'ont pas eu l'avenir qu'elles espéraient... Ségeste, Sélinonte, Leptis Magna, Cyrène, sans même évoquer plus brutalement les Herculanium et autres Pompéi, ni même les capitales des premiers empires chinois que l'on commence à voir sortir de terre sous les pioches des archéologues.

Comme aucune ville n'a d'assurance sur sa pérennité, beaucoup s'interrogent sur la façon de réduire les risques qu'elles font peser sur leurs habitants. Depuis la conférence de Rio en 1992 qui instaura le « **sustainable development** »<sup>2</sup> comme modèle pour un avenir pérenne, les villes aussi se penchent sur la question. Certaines villes européennes notamment ont signé en 1994 la « charte d'Aalborg »<sup>3</sup> fixant dans le marbre les objectifs qu'elles se donnent.

S'il n'y a pas de définition de la durabilité<sup>4</sup>, ou en tout cas pas de définition d'acception courante de la soutenabilité, il n'y a pas non plus de définition de la ville, ou en tout cas elles varient :

-En Algérie, le terme est utilisé pour une agglomération de plus de 20 000 habitants.

-En France, l'INSEE définit la ville par une population d'au moins 2 000 habitants.

-En Suisse, une ville est une commune de plus de 10 000 habitants.

Ce qui n'empêche pas l'ONU d'estimer que 2008 est l'année où pour la première fois, de l'histoire connue, plus de la **moitié des humains** résident dans une ville<sup>5</sup>. Mais malgré ces imprécisions la ville demeure une conception largement partagée de l'humanité qui reflète la volonté d'un **projet commun**. Bien sûr les villes se forment dans la conscience collective essentiellement à l'occasion de « l'exode rural » qui débute au milieu du XIXème en Europe et se poursuit jusqu'à la fin du XXème dans le reste du monde pour voir émerger des mégalo-poles de plusieurs dizaines de millions d'habitants (en bas de page la liste des mégalo-poles au début du XXIème siècle<sup>6</sup>).

On voit ainsi que les villes déterminent pour moitié l'avenir de l'humanité. La ville offre une concentration d'activités administratives et commerciales qui justifie ses défauts. Car la ville a des particularités qui lui donnent un poids disproportionné dans la balance environnementale : en effet, la « ville moderne » est quasiment à **100% consommatrice**. Aujourd'hui, l'essentiel de son énergie est amenée à renfort de pipelines et autres lignes THT, l'alimentation nécessaire à sa population est livrée par des norias de camions, les biens de consommation qui y sont vendus arrivent par containers entiers... Ce qui explique aussi que les villes de l'antiquité et du moyen âge étaient peu nombreuses. Pour pouvoir survivre la ville a besoin d'un arrière-pays considérable et difficile à évaluer, dans la mesure où il a tendance à devenir de plus en plus mondialisé.

Par ailleurs, en ce début du XXIème siècle nous sommes témoins à la fois de la faillite des premières villes issues de la ré-

N°	Ville	Pays	habitants	Source	année	Projection 2100
1	Tokyo <sup>2</sup>	Japon	<b>43 200 000</b>	USV	2010	45 millions
2	Mexico <sup>3</sup>	Mexique	<b>27 584 233</b>	INEGI [1]	2010	30 millions
3	New York <sup>4</sup>	États-Unis	<b>24 933 312</b>	US Census Bureau	2010	26 millions
4	Séoul <sup>5</sup>	Corée du Sud	<b>22 813 552</b>	Korean National Office	2010	25 millions
5	Karachi	Pakistan	<b>21 142 625</b>	Pakistan census	2011	30 millions

volution industrielle qui montrent des signes inquiétants d'essoufflement et en même temps d'une course effrénée vers des mégalo-poles<sup>7</sup> au développement qui apparaît parfois incontrôlé (cf Chine, Brésil, Pakistan), où pollution et mal-vivre deviennent des thèmes récurrents<sup>8</sup>. La mégalo-pole du XXIème siècle s'est transformée en une consommatrice avide et plus du tout auto-suffisante comme l'étaient les villes d'autrefois<sup>9</sup>, grâce à leurs campagnes proches. Ceci la rend très fragile aux stress, et cette **fragilité** est accrue pour les mégalo-poles ou encore les conurbations (regroupement de villes style Boston-Washington sur 750 km et comptant 100 millions d'habitants à l'horizon 2100 appelé « Boswash ») situées à proximité des eaux de l'océan qui, dans tous les scénarios de réchauffement climatique, sont implacablement destinées à monter.

Toutes choses qui devraient presser les décideurs à réduire les effets néfastes des grandes agglomérations. Evidemment dans ce cas-ci comme dans bien d'autres, les solutions vont plutôt à l'encontre des désirs des habitants. La réduction des gaspillages énergétiques passe par des « **circuits courts** », où producteurs et consommateurs sont rapidement mis en contact. Mais aussi où employeur et employé évitent de passer leur temps précieux dans les bouchons. Et où « habiter » ne vient pas concurrencer « s'alimenter ». Cela passe donc par un urbanisme plus concentré, une réduction de « **l'étalement urbain** » car ce dernier paralyse la ville dans les bouchons et remplace les champs par des petites parcelles de pelouse. Le constat est sans appel : le modèle d'urbanisme étalé a vécu et pour éviter que la ville ne se transforme en ville fantôme, un urbanisme plus réfléchi doit lui laisser la place<sup>9</sup>.

Les solutions sont connues, la mise en route traîne. Evidemment la sensation d'urgence diffère selon les points de vue. Quelle part le présent doit-il accorder à l'avenir ? La réponse est liée à chaque individu et varie énormément. C'est pour cette raison que beaucoup ont vu l'implication des citoyens comme un passage obligé vers une ville plus soutenable. Chaque ville a une manière spécifique d'aborder ces thèmes. La ville de **Fribourg en Bregau** (et son éco-quartier Vauban) est un modèle qui a été largement visité et en a inspiré plus d'un. Cela a donné naissance aux « agendas 21 »<sup>10</sup> et autres « label éco-quartiers »<sup>11</sup>. Certaines communautés ont souhaité

rendre public leurs efforts sous le terme de « vitrine des villes durables françaises »<sup>12</sup>. Il n'en reste pas moins que toutes sont confrontées aux réalités économiques et macro-économiques qui rendent leurs efforts difficiles et limités<sup>13</sup>, malgré les effets d'annonces. Dans un article à venir, nous ferons une synthèse des « meilleures pratiques » et des résultats.

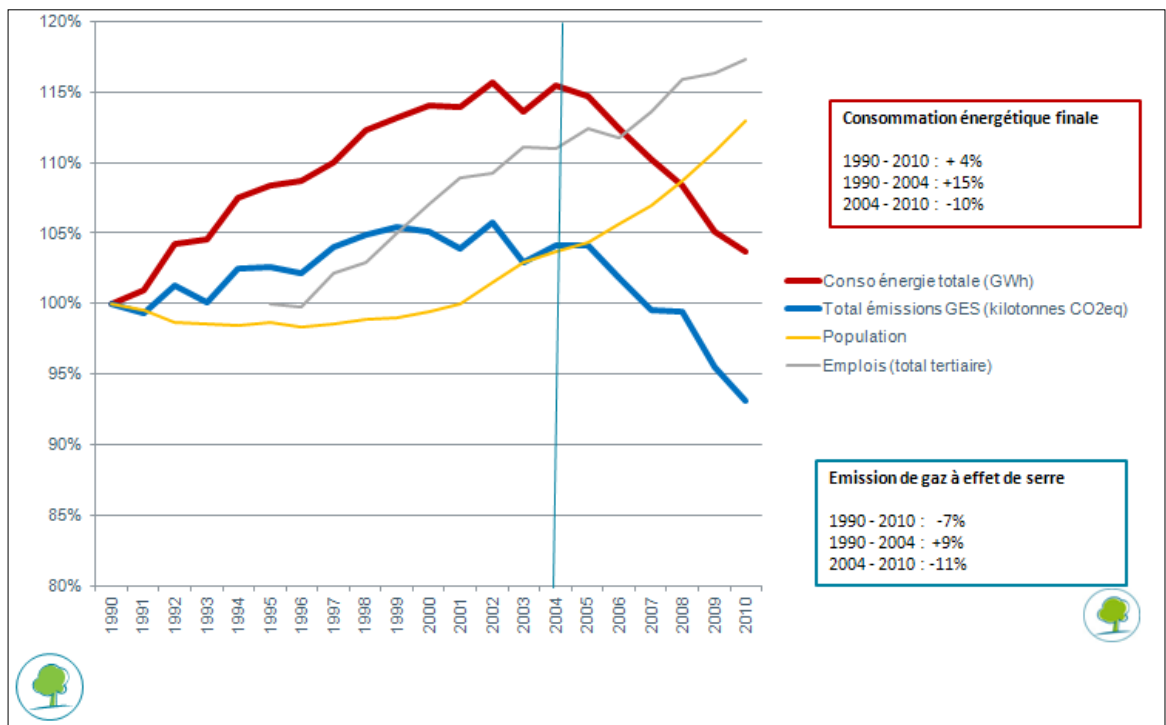
La prise de conscience des populations ainsi que le ralentissement des progressions démographiques laissent espérer un développement plus harmonieux. Néanmoins, la voie paraît étroite et la ville du XXIème siècle, qui a perdu la **résilience** de ses aïeules, est devenue éminemment sensible aux aléas de l'Histoire.

**Agenda** : exposition « Ressources de l'architecture pour une ville durable » présentée par l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble et le CAUE de l'Isère, du 3 au 30 octobre 2013, à l'Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble, 60 avenue de Constantine – Grenoble.

1. Ville durable / Wikipédia : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Ville\\_durable](http://fr.wikipedia.org/wiki/Ville_durable)
2. Sommet de la Terre à Rio, 1992, Sustainable development, bien malheureusement traduit en « développement durable »
3. Charte D'aalborg, 1994 : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Charte\\_d%27Aalborg](http://fr.wikipedia.org/wiki/Charte_d%27Aalborg)
4. L'AFNOR en 2012, a proposé la définition suivante : est « durable » si « les composantes de l'écosystème et leurs fonctions sont préservées pour les générations présentes et futures » ,
5. Ville / Wikipédia : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Ville>
6. Mégalo-pole / Wikipédia : <http://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9galopole>
7. Création du géographe français J. Gottman
8. La Chine Acculée, la Chine fait de la lutte contre la crise écologique son chantier prioritaire [http://www.lemonde.fr/asiapacifique/article/2013/08/31/acculee-la-chine-fait-de-la-lutte-contre-la-crise-ecologique-son-chantier-prioritaire\\_3469304\\_3216.html](http://www.lemonde.fr/asiapacifique/article/2013/08/31/acculee-la-chine-fait-de-la-lutte-contre-la-crise-ecologique-son-chantier-prioritaire_3469304_3216.html)
9. Yona Friedmann, la ville [http://www.lyber-eclat.net/lyber/friedman/anx2\\_laville.html](http://www.lyber-eclat.net/lyber/friedman/anx2_laville.html)
10. Agendas 21 : <http://www.agenda21france.org/>
11. Label national écoquartiers : [http://www.developpement-durable.gouv.fr/Lancement-du-label-national\\_31489.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/Lancement-du-label-national_31489.html)
12. **Vitrine des villes durables françaises** : [http://www.developpement-durable.gouv.fr/Vitrine-des-villes-durables\\_31763.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/Vitrine-des-villes-durables_31763.html)
13. « La circulation automobile en ville représente la moitié des kilomètres parcourus en France soit 398 milliards de km » <http://www.planetoscope.com/automobile/111-nombre-de-kilometres-parcourus-en-ville-par-les-voitures-en-france.html>

**Bruxelles capitale**  
Evolution 1990-2010 des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre – à climat constant

Courtoisie : Région Bruxelles Capitale



# Droit de la mer et EMR

Par Alain ARGENSON (ECN 62)

## 1. Droit international

Dans un souci d'utilisation équitable et efficace des ressources marines, de leur conservation et préservation, la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer fixe, en 1982 à Montego Bay, des règles relatives à l'utilisation de cet espace et des ressources associées par les différents Etats. Les espaces maritimes sont délimités à partir de la ligne de base (limite des plus basses mers astronomiques calculées, les points établissant cette ligne sont les points extrêmes de la mer au sens du droit international) : les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental. Le droit des Etats diffère selon la zone considérée :

- Les eaux intérieures sont situées entre la côte et la ligne de base (voir schéma), il s'y exerce la souveraineté de l'Etat côtier.

- La mer territoriale s'étend au maximum à 12 milles marin (1 mille marin = 1852 m) à partir de la ligne de base et est, elle aussi, sous la souveraineté de l'Etat côtier et accorde aux navires un droit de passage inoffensif.

- Zone contiguë : elle ne peut pas s'étendre au-delà de 24 milles marins à partir de la ligne de base. L'Etat côtier peut y exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir et réprimer les infractions à ses propres lois et règlements.

- La zone économique exclusive (ZEE) est un espace d'une largeur de 200 milles au maximum à partir de la ligne de base. L'Etat côtier n'y a pas la souveraineté mais la juridiction, et il peut y exercer des droits souverains (donc exclusifs) pour l'exploitation des ressources biolo-

giques et non biologiques comme l'énergie. L'Etat doit aussi y assurer la protection de l'environnement et y autoriser la recherche scientifique marine.

- En continuité du continent au-delà de la mer territoriale, l'Etat possède un plateau continental pouvant s'étendre au-delà de 200 milles et a le droit souverain d'en exploiter les ressources du sol et du sous-sol.

Le Domaine Public Maritime s'étend sur les eaux intérieures et sur la mer territoriale. Il est inaliénable et imprescriptible, principes décrétés dès 1566, dans l'Edit de Moulins.

Les Etat côtiers peuvent exploiter les ressources énergétiques dans les zones où s'exercent leurs droits souverains. L'exploitation des énergies marines renouvelables par l'Etat côtier est donc un droit pouvant s'appliquer aux eaux intérieures, à la mer territoriale ainsi que dans la zone économique exclusive. Quant à la haute mer, elle se situe au-delà de la juridiction nationale, c'est un espace ouvert à tous les Etats, côtiers ou non. En principe, ces derniers sont autorisés à exploiter ces énergies sous conditions des droits des autres Etats.

## 2. Droit français et européen

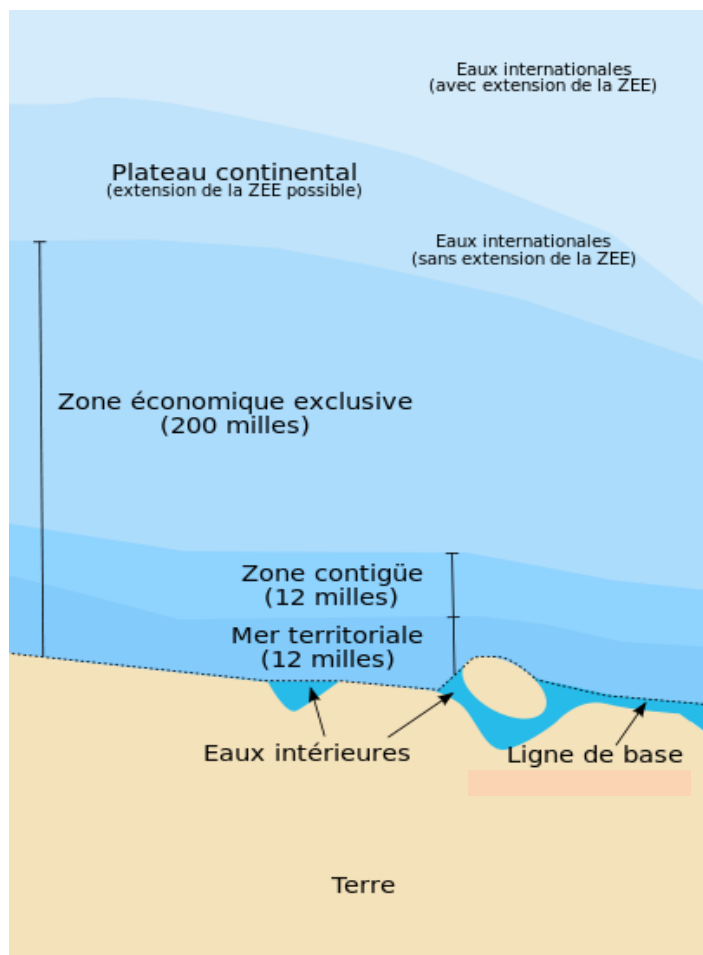
### a. Loi Littoral

Cette loi datant de 1986 a été mise en place pour limiter l'urbanisation et l'aménagement du littoral. Pour cela, elle a comme objectifs de protéger les équilibres écologiques, encadrer l'urbanisme sur l'espace littoral, assurer l'accès du public au rivage et de privilégier les activités liées à la mer sur les espaces littoraux en limitant au besoin les autres usages.

Pour atteindre ces objectifs, la loi énonce également six principes d'aménagement, applicables aux communes littorales de métropole et d'outre-mer :

1. Extension de l'urbanisation en continuité des agglomérations et villages existants, ou en hameaux nouveaux intégrés à l'environnement, pour lutter contre le « mitage » (notion de dispersion de l'habitat dans l'espace rural) ;
2. Limitation de l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage ;
3. Protection des espaces non urbanisés dans la bande de 100 mètres par interdiction de construire, exception faite des constructions et installations nécessaires à des services publics ou des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau ;
4. Protection des espaces naturels remarquables du point de vue de la qualité des paysages et de leur intérêt écologique ;
5. Interdiction des routes côtières et voies nouvelles de transit à moins de 2.000 mètres du rivage, sauf contraintes topographiques et urbanistiques particulières ;
6. Accès libre au rivage.

Il est à noter que l'exploitation des Energies Marines Renouvelables (EMR) n'étant pas envisagée au moment de la rédaction de la loi Littoral, leur statut y est incertain, contrairement à celui des activités traditionnelles ; il s'agit pourtant d'aménagements liés à des activités nécessitant la proximité de la mer. Ainsi le raccordement des parcs EMR au réseau électrique terrestre nécessite des aménagements côtiers devant respecter la Loi Litto-



ral. Par exemple, selon cette loi, dans les « espaces naturels remarquables » identifiés au titre de la Loi Littoral et reportés sur les documents d'urbanisme, seuls sont tolérés les « aménagements légers et réversibles ». Or les câbles de raccordement seront-ils bien considérés comme étant « légers » ?

De la même manière, les implantations des parcs EMR et les installations associées (câbles, transformateurs) ne sont généralement pas pris en compte dans les documents de planification territoriale sur le littoral (SCOT ou PLU, SMVM, Contrat de baie, etc.).

L'application de cette loi est différente dans les Départements d'outre-mer (DOM) et les Collectivités d'outre-mer (COM).

Dans les DOM, la Loi Littoral est plus souple qu'en métropole concernant la construction dans les espaces naturels. De plus, il n'y a pas de domaine public maritime (DPM) comme en métropole mais une zone dite des « cinquante pas géométriques » (ZPG). Contrairement au DPM qui est inaliénable, les espaces en ZPG peuvent être cédés au bénéfice des communes, des organismes d'habitat social mais aussi d'occupants sans titre. Pour faire face à cette privatisation a été adoptée en 1996 la Loi Littoral des DOM. Elle permet aux espaces naturels de la ZPG qui sont inclus au DPM d'être transférés au Conservatoire du littoral. Ils pourront ainsi bénéficier d'une meilleure protection.

Par ailleurs, les documents de planification des DOM n'abordent souvent pas le sujet du raccordement des EMR, car cela n'a pas été anticipé dans les documents lors de leur réalisation.

La loi Littoral ne s'applique pas aux COM. De façon générale, le droit local n'est pas suffisamment adapté au

développement des EMR car il n'a pas été anticipé. De nouveaux textes sont en cours de rédaction.

## b. Aires marines protégées

La loi du 14 avril 2006 entérine la création de l'Agence des aires marines protégées et instaure les parcs naturels marins.

Une aire marine protégée est un espace délimité en mer au sein duquel un objectif de protection de la nature à long terme a été défini. L'objectif de protection n'est pas exclusif, d'autres objectifs, tel le développement économique maîtrisé et raisonné des activités maritimes, peuvent être pris en compte.

La loi identifie comme aires marines protégées :

- les parcs nationaux (celui de Port Cros étant à ce jour le seul avec une partie marine),
- les réserves naturelles ayant une partie maritime (Scandola en Corse),
- les aires sous arrêtés de protection de biotope ayant une partie maritime,
- les sites Natura 2000 ayant une partie maritime,
- le domaine public maritime remis en gestion au Conservatoire du littoral,
- les parcs naturels marins.

La France métropolitaine compte 288 aires marines protégées.

Selon la catégorie d'aires marines protégées, les projets de développement d'énergies renouvelables en mer ne seront pas soumis aux mêmes contraintes et encadrement.

