

La Lettre de XXI Institut - Littoraux et espaces maritimes

Septembre 2026

Textes, rapports et actualités commentés

Rubriques

Observer et préparer l'adaptation

Financer et organiser la recomposition

Habiter et partager le rivage

Organiser les activités maritimes

Services, ressources et économie locale

XXI Institut - Publication du 17 octobre 2026

MobiTC : ce que mesure une vitesse de recul du trait de côte

Le 7 septembre 2026, le Cerema actualise sa présentation de MobiTC, publiée initialement en 2017. Le logiciel rassemble des tracés historiques du littoral, construit une ligne de référence et calcule des vitesses d'évolution par transects, c'est-à-dire par lignes de mesure traversant les positions successives du rivage. La régression tient compte des incertitudes attachées aux tracés. Cette présentation décrit un outil d'analyse des observations passées ; elle ne constitue pas, à elle seule, une prévision de disparition des parcelles. ¹

L'intérêt de l'outil tient d'abord à la possibilité de comparer des observations produites à des dates et avec des techniques différentes. Une photographie ancienne, une image satellitaire et un relevé topographique n'ont pas la même précision. Les juxtaposer sans conserver leurs incertitudes peut donner une apparence de mouvement à une différence de mesure. L'automatisation améliore la reproductibilité du calcul, à condition que la définition du trait suivi et la qualité des données restent explicites. Un résultat reproductible peut rester insuffisant pour la décision envisagée.

Le choix de la période appelle également une explication. Une moyenne calculée sur plusieurs décennies peut masquer une accélération récente, un changement après un ouvrage ou une alternance de recul et d'avancée. Inversement, quelques années marquées par des tempêtes ne décrivent pas nécessairement une tendance durable. Comparer plusieurs fenêtres temporelles permet de faire apparaître cette différence ; cela ne permet pas d'en désigner automatiquement la cause. L'analyse doit rapprocher la série mesurée de l'histoire physique et des interventions sur le site.

Pour un maître d'ouvrage qui envisage de déplacer une route, le livrable utile dépasse donc une carte colorée. Il comprend les dates des observations, les marqueurs retenus, les marges d'incertitude, les périodes de calcul et les secteurs où les données manquent.

Une vitesse annuelle ne se transforme pas mécaniquement en une date d'atteinte de la chaussée : l'évolution future peut dépendre d'événements discontinus et d'hypothèses climatiques. Cette distinction évite de faire supporter au logiciel une conclusion qu'il ne produit pas.

Le passage à l'action consiste alors à identifier ce que l'observation permet déjà de décider et ce qui exige une étude complémentaire. Une surveillance renforcée peut être justifiée avant qu'un calendrier de relocalisation soit arrêté. Une procédure d'urbanisme appelle, pour sa part, un document établi dans son cadre propre. MobiTC peut alimenter ces travaux et faciliter leur actualisation ; ni son téléchargement ni l'export d'une couche géographique ne valent adoption d'un zonage opposable.

Érosion côtière : lire les nouveaux chiffres sans confondre stabilité et absence de danger

Dans sa publication du 26 août 2026, le Cerema présente un indicateur national de l'érosion côtière enrichi. Pour les 89 565 profils disposant d'une évolution calculable sur une période longue comparable à la première version, 19,8 % reculent, 12,2 % avancent et 68 % présentent une évolution dite non perceptible, comprise entre -0,1 et +0,1 mètre par an. Ces proportions portent sur ce champ de profils et sur une période d'observation ; elles ne décrivent pas la part des habitations promises à la disparition.²

Le maillage passe de 200 à 50 mètres entre profils et l'analyse distingue plusieurs périodes. Cette amélioration aide à repérer des contrastes qu'une moyenne nationale efface. Elle ne supprime pas les limites des images anciennes ni les lacunes de certaines séries. L'indication « non perceptible » signifie que l'évolution calculée reste dans l'intervalle retenu ; elle ne garantit ni l'absence de mouvement ponctuel ni la sécurité face à une submersion. L'érosion et l'inondation par la mer doivent conserver des diagnostics distincts.

La cartographie parallèle des ouvrages apporte un autre éclairage. La position d'un rivage peut être maintenue par un aménagement dont l'entretien ou la résistance conditionne cette apparente stabilité. La présence d'un ouvrage ne prouve toutefois ni son bon état ni son efficacité future. Elle invite à rechercher son propriétaire, son gestionnaire, son rôle et les études qui permettent de l'évaluer. Un inventaire national aide à poser ces questions ; il ne remplace pas l'inspection d'une digue ou le contrôle de son exploitation.

Ces précautions modifient la manière de présenter les résultats aux habitants. Une carte historique peut montrer qu'un secteur a moins reculé qu'un autre sans autoriser à le qualifier de durablement protégé. De même, une avancée du trait de côte ne démontre pas que des logements supplémentaires peuvent être accueillis sans risque. Le lecteur doit pouvoir comprendre ce qui a été observé, à quelles dates et avec quel seuil, avant de découvrir les décisions envisagées. La légende fait ici partie de l'information substantielle.

Pour comparer deux secteurs, le premier contrôle consiste à conserver une méthode, une période et un indicateur communs. Mélanger pourcentage de profils, longueur de côte et nombre de bâtiments produit des comparaisons trompeuses. La priorité d'intervention peut ensuite intégrer les personnes, les services et les milieux exposés. Le recul le plus rapide n'est pas nécessairement celui qui impose l'opération la plus urgente : une faible évolution près d'un accès unique peut avoir des conséquences majeures pour un territoire.

La stratégie nationale adoptée en août doit se traduire dans des décisions locales identifiables

La présentation ministérielle actualisée le 24 août 2026 annonce l'adoption de la Stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte par le décret n° 2026-803 du 20 août. Son programme jusqu'en 2030 associe connaissance, trajectoires territoriales, outils d'adaptation, implication des acteurs et financement. Cette adoption fournit un cadre national d'action ; elle ne vaut pas approbation de chaque projet de relocalisation ni engagement de l'État à en couvrir toutes les dépenses.³

Le principal changement attendu d'une stratégie est la possibilité d'ordonner des décisions qui, prises séparément, peuvent se contrarier. Rénover lourdement un bâtiment, prolonger une concession et préparer le déplacement du même équipement à brève échéance ne relèvent pas du même horizon. La stratégie locale doit rendre ces choix compatibles entre eux. Elle peut prévoir une utilisation transitoire avant le déplacement, mais ce choix exige une durée, des conditions de sécurité et une répartition des coûts compréhensibles.

Le droit de l'urbanisme apporte un repère précis. Dans les communes relevant du dispositif de l'article L. 121-22-1, l'article L. 121-22-2 prévoit la délimitation graphique de deux zones : l'une à l'horizon de trente ans, l'autre entre trente et cent ans. Le rapport de présentation synthétise les études utilisées et, lorsqu'elles ont été prises en compte, les actions de lutte contre l'érosion et les stratégies locales. Ce régime ne peut être attribué indifféremment à toute commune située au bord de la mer.⁴

Le lien entre étude et document d'urbanisme mérite ainsi d'être visible. Si le zonage repose sur l'hypothèse du maintien d'un ouvrage, les décideurs doivent savoir qui assurera ce maintien et avec quels moyens. Si une évolution des connaissances conduit à réexaminer une hypothèse, la collectivité doit pouvoir retrouver les données et le raisonnement initiaux. La traçabilité permet une révision argumentée ; elle évite de présenter toute modification comme une contradiction inexpiquée avec la carte précédente.

La concertation gagne également à distinguer ce qui peut encore être discuté. Les habitants peuvent contribuer à identifier les usages, les besoins de relogement ou les accès indispensables. Ils doivent aussi connaître les contraintes physiques et juridiques qui limitent les options. Une trajectoire d'adaptation devient concrète lorsqu'elle précise les prochaines décisions : étude à compléter, foncier à rechercher, service à déplacer et date de réexamen. L'énumération de cinq axes nationaux ne suffit pas à produire ce calendrier territorial.

Fonds vert : l'élargissement des aides ne garantit pas le financement d'une opération entière

La réponse du Gouvernement à Agnès Canayer, publiée au Sénat le 10 septembre 2026, met en avant l'élargissement de la mesure « Trait de côte » du Fonds vert. Le cahier d'accompagnement d'avril 2026 précise les volets concernés. Pour les études de préfiguration de recomposition spatiale et les actions souples de gestion commentées ici, il prévoit une sélection préfectorale et un plafond de 50 %. Ce plafond ne constitue ni un taux promis ni la règle de tous les volets du fonds.^{5, 6}

Le choix de la catégorie de dépense devient déterminant. Une étude foncière préparant une opération définie, une acquisition, la renaturation d'un site et la construction d'un équipement de remplacement n'appellent pas le même examen. Le cahier prévoit des conditions et des exclusions propres aux interventions. Présenter une demande globale sous l'étiquette « adaptation » ne démontre pas que chacune de ses composantes sera retenue. L'autorisation d'occuper le domaine public ou de réaliser les travaux reste, elle aussi, à obtenir lorsqu'elle est nécessaire.⁶

Le reste à financer doit être évalué sur la durée de l'opération. À la dépense d'acquisition peuvent s'ajouter le portage du bien, les adaptations temporaires, la démolition et l'entretien du nouvel espace. Une aide à l'étude n'efface aucune de ces charges. Le calendrier compte autant que le montant : une collectivité peut devoir avancer des dépenses plusieurs années avant de percevoir certaines recettes. La comparaison des scénarios doit donc faire apparaître les paiements successifs et la capacité de trésorerie, pas seulement un coût total.

Le rapport public annuel 2024 de la Cour des comptes fournit un repère rétrospectif utile. Il appelait à mieux suivre les coûts et financements et à organiser une solidarité financière avec un reste à charge local. Il relevait aussi la difficulté de comparer des options lorsque certains scénarios étaient écartés dès le départ. Ces recommandations ne prouvent pas qu'un fonds pérenne couvrant la recomposition aurait été créé depuis lors. La réponse de septembre doit être lue pour les dispositifs qu'elle décrit effectivement.⁷

Pour arbitrer entre protection temporaire et déplacement, les dépenses doivent être rapprochées du service conservé et du temps gagné. Un ouvrage qui permet de maintenir un accès pendant la recherche d'une solution de remplacement peut avoir une utilité différente d'un ouvrage présenté comme définitif. Cette utilité doit être explicitée et chiffrée, avec les charges récurrentes. Le dossier devient alors négociable avec les financeurs parce qu'il décrit une opération réalisable, ses étapes et le risque financier que chaque partenaire accepte encore de porter.

Adapto+ : préparer un choix de gestion souple, sans présumer qu'il convient à chaque site

L'appel à manifestation d'intérêt lancé le 9 juin 2026 par le Conservatoire du littoral, le BRGM et le Cerema reste ouvert pendant cette édition de septembre. L'annonce prévoit dix territoires supplémentaires, avec un appui technique de 45 jours répartis entre 2027 et 2029 ; la clôture est fixée au 30 novembre 2026 et le démarrage annoncé en février 2027. Cet accompagnement aide à construire des stratégies. Il ne constitue pas l'attribution automatique d'un budget de travaux.⁸

L'intérêt de la gestion souple est de conserver ou de restaurer une capacité du milieu à évoluer : mobilité dunaire, espace tampon ou réorganisation de certains usages. Mais la formule ne décrit pas une technique unique. Une restauration de dune, un recul d'accès et le retrait d'un aménagement n'ont ni les mêmes effets ni les mêmes contraintes. Le choix doit préciser le mécanisme attendu et les conditions qui permettent à ce mécanisme de fonctionner. Une solution qualifiée de naturelle peut échouer si l'espace disponible ou la dynamique sédimentaire ne lui convient pas.

Le cahier Fonds vert 2026 illustre cette exigence : les rechargements sédimentaires du volet de gestion souple doivent être associés à des actions de stabilisation souple ou de restauration du transit ; certains dispositifs innovants appellent une étude hydromorphologique et un suivi. La création ou la consolidation d'ouvrages de fixation est exclue de ce volet. La qualification retenue pour demander l'aide doit donc correspondre à l'opération réelle, et non au vocabulaire choisi pour la présenter.⁶

La comparaison des trajectoires doit inclure les usages qui changent de place ou de saison. Laisser évoluer un cordon littoral peut imposer de déplacer un parking, d'adapter une activité ou de modifier l'accès à une plage. Ces conséquences ne sont pas des détails à traiter après les travaux : elles peuvent déterminer l'acceptation et la faisabilité du projet. Le foncier, l'entretien, les besoins des riverains et la continuité des services doivent être discutés en même temps que le fonctionnement écologique.

Le suivi peut alors porter sur quelques résultats liés au mécanisme choisi : maintien d'un espace mobile, état du milieu, accessibilité et coût des interventions répétées. Il doit également prévoir les circonstances dans lesquelles la trajectoire sera réexaminée. Un premier épisode de tempête ne suffit pas toujours à juger une solution ; l'absence de critère de réexamen rend toutefois toute appréciation indéfiniment reportable. L'accompagnement annoncé est utile s'il permet aux collectivités de décider sur ces bases, puis de poursuivre le travail lorsque les journées d'expertise sont consommées.

Logement permanent : la loi Littoral ne se résume pas à la bande des cent mètres

Le droit en vigueur au 30 septembre 2026 fournit un repère pour les projets de logement des communes littorales et insulaires. L'article L. 121-8 du code de l'urbanisme pose la continuité de l'extension de l'urbanisation avec les agglomérations et villages existants. Il encadre aussi certaines constructions dans les secteurs déjà urbanisés identifiés par le SCoT et délimités par le PLU. L'article L. 121-16 prévoit, en dehors des espaces urbanisés, l'interdiction de principe dans la bande littorale de cent mètres. Ces règles répondent à des questions différentes.^{9, 10}

Situer un terrain au-delà de cent mètres ne suffit donc pas à établir sa constructibilité. Il faut encore examiner sa relation au bâti existant et les autres protections applicables. La présence d'une route ou d'un réseau ne transforme pas, à elle seule, un espace diffus en secteur déjà urbanisé au sens de l'article L. 121-8. L'instruction doit s'appuyer sur les caractéristiques du secteur et les documents compétents. Les termes du débat politique ne remplacent pas ces qualifications.

Dans les secteurs déjà urbanisés visés par cet article, la possibilité de construire est notamment réservée à l'amélioration de l'offre de logement ou d'hébergement et aux services publics, sans extension du périmètre bâti ni modification significative de ses caractéristiques. Elle reste située hors de la bande des cent mètres et des espaces proches du rivage, avec les autres conditions du texte. Le besoin de loger des habitants permanents est substantiel ; il ne dispense pas de démontrer que le projet entre dans cette possibilité encadrée.⁹

L'analyse de l'offre doit ensuite distinguer les logements construits de ceux réellement disponibles toute l'année. Une opération peut accroître le parc sans répondre aux besoins des travailleurs saisonniers ou des ménages qui cherchent une résidence principale. Il faut rapprocher la destination et les conditions d'occupation des logements, leur prix, les services et les déplacements nécessaires. Une politique fondée uniquement sur le nombre de permis risque de manquer cette différence. La question du maintien de l'usage recherché doit être posée dès le montage.

Pour les îles, le même raisonnement oblige à examiner les réseaux et la desserte. Un site géographiquement proche d'un centre peut rester difficile d'accès à certains horaires ou en hiver. Les coûts d'eau, de traitement des déchets et de transport accompagnent durablement l'habitat. La faisabilité ne se mesure donc ni à la seule surface disponible ni à la seule conformité d'un plan. Elle suppose de vérifier que les habitants pourront y vivre à l'année et que les services pourront suivre, sans transposer les exceptions propres à un autre territoire.

Concessions de plage : l'exploitation commerciale doit préserver un usage public effectif

Les articles L. 2124-4 du code général de la propriété des personnes publiques et L. 321-9 du code de l'environnement, vérifiés au 30 septembre 2026, donnent un repère pour préparer les prochaines saisons. Les concessions sont accordées ou renouvelées après enquête publique ; les sous-traités d'exploitation font aussi l'objet d'une publicité et d'une mise en concurrence. Le libre usage et la circulation sur la plage doivent être préservés. Une concession ne transforme donc pas le rivage en espace privatif accessible aux seuls clients.^{11, 12}

La distinction entre le titre principal et l'exploitation concrète est essentielle. La personne publique doit connaître le périmètre concédé, les installations admises et la largeur laissée au public le long de la mer. L'exploitant doit pouvoir comprendre ce qu'il peut réellement proposer. Si le modèle économique suppose d'occuper un espace plus grand que celui autorisé, la difficulté apparaîtra lors de l'exploitation. La concurrence ne corrige pas un cahier des charges fondé sur une occupation impossible ou contradictoire avec l'accès public.

L'érosion rend cette question particulièrement concrète. Un plan établi plusieurs années auparavant peut ne plus correspondre à la largeur disponible après un hiver de tempêtes. Maintenir les installations au même emplacement peut alors réduire fortement la circulation. L'autorité gestionnaire doit disposer d'un état actualisé des lieux et d'une organisation permettant de réexaminer les implantations. Le titre d'occupation ne garantit pas que la plage gardera sa géométrie initiale pendant toute sa durée.

L'accès libre ne signifie cependant pas qu'aucune restriction n'est possible. L'article L. 321-9 admet des dispositions particulières justifiées par la sécurité, la défense nationale ou la protection de l'environnement. La justification doit correspondre à la situation : protéger une zone de reproduction ou prévenir un danger ne répond pas au même objectif que réserver une commodité commerciale. Il importe d'expliquer aux usagers le motif, le périmètre et la période concernés. La lisibilité de la décision contribue à son respect.¹²

Le contrôle utile porte enfin sur la saison réelle : cheminements praticables, installations conformes, information du public et traitement des difficultés constatées. Un accès indiqué sur un plan peut être rendu inutilisable par du mobilier ou un stockage. Les concessions de plage, les occupations portuaires et les mouillages restent des régimes distincts ; leurs exigences ne se déduisent pas les unes des autres. Pour la plage, l'équilibre recherché doit pouvoir être constaté sur place, sans obliger le promeneur à négocier son passage avec un établissement.

Documents de façade : une orientation favorable n'autorise pas encore un projet en mer

Le communiqué ministériel du 5 décembre 2025 présente les stratégies actualisées des quatre façades de l'Hexagone, adoptées en novembre. Elles associent activités économiques, environnement et énergie, avec une vision à 2050 et un cap pour les six années suivantes. Ce repère de planification reste nécessaire pour lire les projets de 2026. Il ne permet pas de considérer qu'un équipement portuaire, une installation aquacole ou un projet énergétique serait autorisé du seul fait de sa cohérence avec une orientation générale.¹³

L'article L. 219-4 du code de l'environnement précise la portée juridique de ces documents. Il impose une compatibilité pour les catégories qu'il énumère, notamment certains projets en mer soumis à étude d'impact et les SCoT ou, à défaut, les documents locaux mentionnés. Pour d'autres plans et programmes susceptibles d'incidences significatives sur la mer, il prévoit une prise en compte. Présenter ces rapports juridiques comme une obligation identique pour tout document terrestre serait inexact. La catégorie et le champ du projet doivent être qualifiés.¹⁴

La planification sert à anticiper les conflits avant que chaque demande soit examinée isolément. Un espace utilisé par la pêche peut aussi intéresser la plaisance, les liaisons maritimes, une infrastructure ou la protection d'un habitat. Une carte de vocations ne fait pas disparaître cette superposition. L'analyse d'un projet doit préciser les surfaces, les périodes d'utilisation et les contraintes imposées aux autres activités. La distance à un usage existant ne décrit pas toujours le conflit : la saison, la profondeur et les accès peuvent être décisifs.

L'articulation terre-mer compte tout autant. Une activité en mer peut nécessiter à terre une alimentation électrique, une base technique, des logements ou une route. Écarter ces besoins de l'analyse conduit à déplacer les difficultés vers les communes d'accueil. Inversement, un aménagement terrestre peut modifier les apports d'eau ou de polluants à la mer. Les documents d'urbanisme ont donc un rôle à jouer au-delà de la seule protection d'une ligne de rivage. Les incidences cumulées doivent être examinées à l'échelle pertinente.

Pour débattre d'un projet, il faut rendre accessibles trois informations distinctes : ce que la stratégie prévoit, ce que le porteur demande et ce que l'autorité a effectivement décidé. Cette séparation permet de discuter une option sans la présenter comme irréversible ni faire croire qu'un débat de façade ouvre à lui seul toutes les décisions individuelles. Les bassins ultramarins possèdent leurs propres documents et cadres ; la présentation des quatre façades de l'Hexagone ne peut leur être étendue par simple analogie.

Électricité à quai : mesurer les branchements réels plutôt que les seuls équipements installés

Dans sa réponse du 15 septembre 2026 à Sébastien Delogu, le Gouvernement indique que le Grand port maritime de Marseille dispose de quatorze postes électriques opérationnels dans ses bassins est. Il annonce des équipements supplémentaires et un objectif de trente postes à l'horizon 2030. La réponse précise que la connexion dépend aussi de l'équipement des navires. Ces indications déclarées distinguent une capacité existante d'un programme futur ; elles ne constituent pas un bilan mesuré de réduction de l'exposition des riverains.¹⁵

La chaîne technique comprend plusieurs maillons : alimentation du quai, équipement du navire, compatibilité, disponibilité du poste et possibilité de se brancher pendant l'escale. Un poste construit mais indisponible, ou desservant des navires non équipés, ne produit pas le même service qu'un poste utilisé régulièrement. Le suivi peut donc rapprocher les escales éligibles, les branchements réalisés et leur durée. Il permet de comprendre si un obstacle relève de l'infrastructure, de l'exploitation ou de l'adaptation des flottes.

Le raisonnement environnemental doit lui aussi conserver son périmètre. Couper les moteurs auxiliaires lors d'une escale peut réduire les émissions correspondantes ; cela ne supprime ni celles des manœuvres ni les autres sources de pollution du secteur. Les pourcentages prévisionnels ne doivent pas devenir des mesures de qualité de l'air déjà constatées. Une appréciation de l'exposition suppose des observations situées, une période et la prise en compte des différentes sources. La réponse parlementaire ne fournit pas, à elle seule, ce diagnostic complet.

Le partage des responsabilités conditionne enfin l'usage durable des équipements. Le propriétaire de l'infrastructure, le gestionnaire du port et l'armateur n'assurent pas les mêmes fonctions. Les décisions doivent préciser l'entretien, le traitement des pannes, la tarification et les conditions d'accès au branchement. L'investissement initial peut perdre une partie de son utilité si les contraintes d'exploitation sont découvertes après la mise en service. Les périodes de travaux et les besoins de secours doivent être intégrés à l'organisation.

Pour les riverains, l'information la plus utile associerait le calendrier des équipements, leur utilisation effective et l'évolution des nuisances observées. Le dialogue annoncé ne vaut pas preuve d'une amélioration, mais il peut aider à identifier les périodes et les situations mal couvertes par les mesures. Les allégations sanitaires ou acoustiques de la question parlementaire demandent leurs propres pièces. Distinguer ainsi les promesses, le service rendu et les effets mesurés permet de juger les progrès sans attribuer à l'électrification des résultats qu'elle ne peut produire seule.

Petite pêche et VMS : accompagner le déploiement sans promettre une dispense générale

La réponse publiée le 15 septembre 2026 à la question de Michel Castellani sur les balises VMS présente le déploiement progressif du suivi des navires de moins de douze mètres. Le ministère met en avant les équipements côtiers, moins coûteux et moins énergivores que les solutions satellitaires traditionnelles, ainsi qu'une procédure de demande de dispense individuelle et temporaire en Corse. Cette réponse ne permet pas de considérer que toute la petite pêche serait dispensée, ni de remplacer l'examen du calendrier et des conditions applicables à chaque navire.¹⁶

La difficulté opérationnelle ne se limite pas au prix de la balise. Il faut intégrer l'abonnement, l'installation, la consommation électrique, la couverture et le traitement d'une panne. Pour une petite unité, une obligation techniquement modeste à l'échelle d'une flotte peut représenter une adaptation importante. L'accompagnement doit décrire le matériel admissible, les démarches et l'interlocuteur capable de répondre à un incident. Une campagne d'équipement ne sera pas achevée lorsque les appareils auront simplement été commandés.

L'intérêt collectif du suivi tient à une meilleure connaissance des activités et de leur répartition. Mais une position de navire ne décrit pas à elle seule le volume capturé, l'engin effectivement utilisé ou l'impact sur le milieu. Les données doivent être interprétées avec les autres informations pertinentes. Elles peuvent éclairer la coexistence des usages en mer ; elles ne rendent pas inutile l'échange avec les professionnels qui connaissent les contraintes d'accès, les saisons et les zones de report d'activité.

Le caractère individuel d'une dispense change aussi le travail attendu de l'administration et des représentants professionnels. Informer l'ensemble de la flotte sur une possibilité ne dispense pas de vérifier la situation de chacun et de conserver la décision obtenue. Une demande déposée n'est pas une dispense accordée. Pour les acteurs qui organisent l'appui, la priorité est de repérer les dossiers sans réponse ou incomplets, afin d'éviter qu'une incertitude administrative se transforme en interruption d'activité ou en conflit au moment d'un contrôle.

La réussite du déploiement peut ainsi être appréciée par la capacité des navires concernés à transmettre des informations utilisables et par la rapidité de résolution des anomalies. Le nombre d'équipements financés n'en est qu'un indicateur intermédiaire. Le contrôle des activités, la protection de la ressource et la continuité économique de la petite pêche doivent être examinés ensemble. La réponse de septembre fournit une position administrative et des modalités d'appui ; elle ne suffit pas à établir un régime d'exemption uniforme pour toutes les flottilles littorales ou insulaires.

Réutilisation des eaux usées : financer l'étude ne vaut pas autoriser les usages envisagés

La réponse ministérielle du 15 septembre 2026 à Sandrine Dogor-Such décrit l'appui au projet de réutilisation des eaux usées traitées de Perpignan Méditerranée Métropole. Elle évoque une étude d'opportunité et de faisabilité, dont les résultats sont attendus à la fin de 2026, subventionnée à 80 % par la Banque des territoires et l'agence de l'eau. Le taux annoncé concerne cette étude. La réponse ne constate ni le financement intégral des travaux ni l'autorisation de tous les usages présentés dans la question.¹⁷

Ce cas met en évidence la différence entre un volume rejeté et une ressource effectivement mobilisable. Il faut vérifier la qualité disponible, le traitement complémentaire nécessaire, le stockage, le transport et la correspondance saisonnière avec la demande. Sur un littoral touristique, les besoins et les rejets peuvent varier fortement selon les périodes. Sur une île, les distances et les capacités énergétiques peuvent modifier le coût de la solution. Un chiffre annuel global ne permet pas de dimensionner correctement le service.

L'article R. 211-130 du code de l'environnement prévoit, dans le cadre de la procédure qu'il organise, un dossier justifiant l'intérêt environnemental du projet et sa compatibilité avec la santé humaine, animale et l'environnement. Il demande notamment la description du milieu récepteur antérieur, l'évaluation des risques, les mesures en cas de dysfonctionnement, le contrôle et les conditions économiques. L'article R. 211-129 distingue le producteur, l'utilisateur et les autres parties prenantes. Ces rôles doivent devenir des engagements opérationnels précis.^{18, 19}

La qualité obtenue à la sortie d'une installation ne règle pas toutes les questions en aval. Qui arrête la distribution lorsque le traitement fonctionne mal ? Qui informe les utilisateurs et met en place une ressource de remplacement ? Les coûts de contrôle et d'entretien accompagnent durablement le projet. Ils doivent figurer dans la comparaison avec d'autres solutions, y compris la réduction des pertes ou des consommations. Le choix ne gagne pas en solidité parce qu'une technologie permet théoriquement de produire davantage d'eau.

L'étude annoncée est donc une étape utile si elle permet de choisir des usages réalistes et un montage exploitable. Elle doit également apprécier les effets du changement de destination des rejets, sans les supposer favorables par principe. L'exemple parlementaire ne permet pas de certifier l'état actuel de ce projet local ni d'étendre ses financements à d'autres territoires. Pour chaque opération, l'économie d'eau attendue doit être reliée aux prélèvements réellement évités, aux contraintes sanitaires et au coût du service pendant toute sa durée.

Desserte des îles : définir le service nécessaire toute l'année, y compris pour les biens

Les articles L. 5431-1 et L. 5431-2 du code des transports, vérifiés au 30 septembre 2026, fournissent un repère pour préparer les dessertes insulaires. Le premier confie à la région les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour les îles françaises, sauf lorsqu'une île appartient à une commune continentale. Le second permet de fixer des obligations et de conclure des contrats de service public sur une base non discriminatoire. Les régimes territoriaux particuliers, notamment celui de la Corse, doivent être examinés séparément.^{20, 21}

L'objet du service dépasse le nombre de traversées estivales. Pour les habitants permanents, les horaires déterminent l'accès à un rendez-vous, à une formation ou à un emploi. Pour les entreprises et services publics, les capacités de fret influencent l'approvisionnement, les travaux et l'évacuation des déchets. Une liaison peut être fréquentée tout en répondant mal à ces besoins. L'évaluation doit rapprocher les horaires et capacités proposés des usages qui justifient l'intervention publique, selon les saisons.

L'article L. 5431-2 vise notamment les ports desservis, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité et les tarifs. Il permet donc de définir une exigence de service autrement que par un volume annuel de passagers. Une arrivée trop tardive pour les correspondances ou une capacité insuffisante pour les marchandises peuvent produire une rupture malgré une fréquence apparemment satisfaisante. Les catégories tarifaires doivent être lisibles et articulées aux besoins identifiés, dans le respect du cadre applicable.²¹

La continuité ne peut cependant pas être présentée comme la promesse de naviguer quelles que soient les conditions. La sécurité et l'état des infrastructures imposent leurs limites. L'organisation doit distinguer une annulation nécessaire d'un défaut de disponibilité évitable, prévoir l'information des usagers et décrire les solutions lorsque des personnes ou des biens prioritaires restent bloqués. Les accès au port, les correspondances terrestres et les moyens d'embarquement font partie du service réellement accessible.

Lors du renouvellement d'une convention, la comparaison des offres gagne ainsi à porter sur un calendrier d'exploitation complet, les moyens de remplacement et les obligations vérifiables. Les résultats peuvent être suivis par saison et par motif d'incident, avec un traitement des réclamations. Une augmentation de fréquentation touristique ne démontre pas à elle seule une amélioration de la continuité pour les résidents. Le service sera mieux défini si sa qualité peut être appréciée aussi un jour d'hiver peu fréquenté, lorsque la liaison reste nécessaire à la vie de l'île.

Tourisme côtier : l'Iddri invite à dépasser la collection de bonnes pratiques

Dans leur billet du 24 septembre 2026, Angelo Sciacca, Julien Rochette et Céline Kauffmann analysent les enseignements de l'initiative Tourisme bleu menée en Méditerranée, dans les Caraïbes et dans l'océan Indien occidental. Leur constat est nuancé : des initiatives locales existent, mais elles ne suffisent pas à transformer les conditions économiques et institutionnelles du secteur. Ils plaident pour une meilleure coordination des politiques et des niveaux de décision. Cette analyse nourrit le débat ; elle n'établit ni une obligation nouvelle ni la réussite de chaque projet pilote.²²

La distinction est utile pour les destinations qui accumulent des labels sans modifier les contraintes les plus fortes. Un établissement peut réduire sa consommation tandis que la croissance de fréquentation accroît la demande totale d'eau, de logements ou de déplacements. L'amélioration d'une pratique et celle de la situation du territoire ne se mesurent donc pas au même niveau. Une politique touristique doit préciser ce qu'elle cherche à préserver ou à améliorer, puis examiner si l'évolution des volumes reste compatible avec cet objectif.

Les auteurs soulignent aussi la place des communautés locales dans la conception et le suivi des projets. Pour une collectivité, cette orientation peut se traduire par une discussion concrète sur les charges et les bénéfices : emplois accessibles, logements nécessaires, accès aux espaces et financement des services. Une consultation qui ne porte que sur l'image touristique du territoire laissera ces arbitrages de côté. Associer les habitants devient substantiel lorsque leur connaissance des usages peut modifier les choix d'organisation.

La coopération entre destinations pose enfin la question des reports. Une limitation locale des escales ou de l'accès à un site peut déplacer une partie des flux vers un voisin. Ce déplacement ne suffit pas à démontrer l'inutilité de la mesure : il faut examiner ses objectifs locaux et ses effets plus larges. Il justifie en revanche un échange à l'échelle où les opérateurs organisent leurs activités. La coordination peut éviter qu'une concurrence entre territoires annule les efforts de réduction des pressions.

Pour apprécier une stratégie, quelques résultats reliés aux tensions identifiées sont plus instructifs qu'une longue liste d'actions : disponibilité de l'eau en période de pointe, accès au logement des travailleurs, état des milieux ou charge des déplacements. Leur évolution doit être rapprochée de la fréquentation et des investissements. Le propos de l'Iddri invite ainsi à examiner les décisions qui orientent effectivement le secteur. Une destination ne change pas de modèle parce qu'elle publie un programme supplémentaire ; elle le fait lorsque les conditions d'investissement et d'exploitation rendent les pratiques recherchées possibles et durables.

Notes et références

- [1] Cerema. MobiTC : logiciel d'analyse de la mobilité du trait de côte. 7 septembre 2026 - actualisation d'un article du 18 juillet 2017. Fonctionnement et étapes techniques ; résultats ; évolutions.
- [2] Cerema. Un indicateur national de l'érosion côtière enrichi pour mieux connaître les dynamiques du littoral. 26 août 2026. Principales évolutions ; ouvrages ; résultats sur 89 565 profils, seuil $\pm 0,1$ m/an.
- [3] Ministère chargé de la Transition écologique. Adaptation des territoires aux évolutions du littoral. Mise à jour le 24 août 2026. SNGITC ; programme jusqu'en 2030 ; cartes locales ; accompagnement.
- [4] Légifrance - Code de l'urbanisme. Code de l'urbanisme, article L. 121-22-2. Version en vigueur au 30 septembre 2026. Article intégral ; version entrée en vigueur le 25/08/2021
- [5] Agnès Canayer ; ministère chargé de la Transition écologique / Sénat. Question écrite n° 09011 - moyens consacrés au recul du trait de côte. Question 4 juin 2026, p. 2677 ; réponse 10 septembre 2026, p. 4376. Question ; réponse, paragraphes Fonds vert et LIFE Adapto+.
- [6] Ministère chargé de la Transition écologique. Fonds vert - Accompagnement pour l'adaptation des territoires littoraux au recul du trait de côte. Édition 2026, avril, version 4.1. PDF 25 pages : p. 9-12, § 2.1.4-2.1.5 ; p. 14-16, opérations et exclusions.
- [7] Cour des comptes et chambres régionales des comptes. La gestion du trait de côte en période de changement climatique - Rapport public annuel 2024, volume 2. Mars 2024 - repère rétrospectif. Pages imprimées 55 (champ sans outre-mer), 73-75 (choix), 79-83 (financement et recommandations) ; réponse ministérielle p. 86.
- [8] Conservatoire du littoral, BRGM et Cerema. Gestion de la bande côtière : appel à manifestation d'intérêt LIFE Adapto+. 9 juin 2026 - appel encore ouvert en septembre. Accompagnement technique ; territoires ; modalités : clôture 30 novembre, démarrage février 2027.
- [9] Légifrance - Code de l'urbanisme. Code de l'urbanisme, article L. 121-8. Version en vigueur au 30 septembre 2026. Article intégral ; version entrée en vigueur le 25/11/2018
- [10] Légifrance - Code de l'urbanisme. Code de l'urbanisme, article L. 121-16. Version en vigueur au 30 septembre 2026. Article intégral ; version entrée en vigueur le 01/01/2016
- [11] Légifrance - Code général de la propriété des personnes publiques. Code général de la propriété des personnes publiques, article L. 2124-4. Version en vigueur au 30 septembre 2026. Article intégral ; version entrée en vigueur le 29/01/2014

Notes et références (suite)

[12] Légifrance - Code de l'environnement. Code de l'environnement, article L. 321-9. Version en vigueur au 30 septembre 2026. Article intégral ; version entrée en vigueur le 01/07/2006

[13] Ministère chargé de la Mer. Les quatre façades maritimes de l'Hexagone se projettent pour le développement durable des espaces maritimes et littoraux à 2050. 5 décembre 2025 - repère de planification. Orientations, six années, quatre stratégies adoptées en novembre 2025.

[14] Légifrance - Code de l'environnement. Code de l'environnement, article L. 219-4. Version en vigueur au 30 septembre 2026. Article intégral ; version entrée en vigueur le 01/04/2021

[15] Sébastien Delogu ; ministère chargé de la Transition écologique / Assemblée nationale. Question écrite n° 16744 - Pollution de l'air, pollution maritime et nuisances sonores. Question 7 juillet 2026 ; réponse 15 septembre 2026, p. 8546. Réponse : postes électriques opérationnels, calendrier 2027-2030 et condition équipement des navires.

[16] Michel Castellani ; ministère chargé de la Mer et de la Pêche / Assemblée nationale. Question écrite n° 14624 - phasage de l'emport des VMS sur les navires de moins de douze mètres. Question 28 avril 2026 ; réponse 15 septembre 2026. Réponse : balises côtières, déploiement progressif, demande individuelle en Corse.

[17] Sandrine Dogor-Such ; ministère chargé de la Transition écologique / Assemblée nationale. Question écrite n° 16631 - Projet de réutilisation des eaux usées traitées issues de la station d'épuration. Question 7 juillet 2026 ; réponse 15 septembre 2026, p. 8568. Réponse : programme littoral, étude d'opportunité et de faisabilité, résultats attendus fin 2026.

[18] Légifrance - Code de l'environnement. Code de l'environnement, article R. 211-130. Version en vigueur au 30 septembre 2026. Article intégral ; version entrée en vigueur le 31/08/2023

[19] Légifrance - Code de l'environnement. Code de l'environnement, article R. 211-129. Version en vigueur au 30 septembre 2026. Article intégral ; version entrée en vigueur le 31/08/2023

[20] Légifrance - Code des transports. Code des transports, article L. 5431-1. Version en vigueur au 30 septembre 2026. Article intégral ; version entrée en vigueur le 01/01/2017

[21] Légifrance - Code des transports. Code des transports, article L. 5431-2. Version en vigueur au 30 septembre 2026. Article intégral ; version entrée en vigueur le 01/12/2010

[22] Angelo Sciacca, Julien Rochette et Céline Kauffmann / Iddri. Tourisme bleu durable : des initiatives locales au changement d'échelle. 24 septembre 2026. Des territoires qui expérimentent d'autres modèles ; Les bonnes pratiques ne font pas une politique ; coopération internationale.

XXI Institut - LEGIPUBLIC AVOCATS, sigle LEGIPUBLIC
contact@xxi.legal

Document d'information juridique ; ne constitue pas une consultation personnalisée.