



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE SAAD DAHLEB BLIDA 1
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

MEMOIRE DE MASTER 2

Discipline : Architecture

Option : Architecture en Zone Urbaine Littorale
AZUL

Thème :

L'environnement Littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles

Présenté et soutenu par :
BOUREGHDA Ihcene

Encadré par :
M. Youcef ICHEBOUBENE

Architecte/Docteur en urbanisme, Maître de conférences

Devant le jury composé de :

Mme .KHETTAB Président Jury.

Mme ABDERRAHIM. Examineur.

M. YUCEF ICHEBOUBENE Architecte/Docteur en urbanisme. Rapporteur

Année universitaire : 2015/2016

Je témoigne ma gratitude et ma très grande reconnaissance à l'égard de mon promoteur

Mr Yousef ICHEBOUBEN

Architecte/Docteur en urbanisme, Maître de conférences à l'INSTITUT d'architecture et d'urbanisme ; université de blida1 qui a accepté de m'encadrer en manifestant un grand intérêt à mon travail. Sa compréhension face à mes difficultés au cours de ce travail

Mes remerciements iront également au membre de jury pour leur contribution scientifique lors de l'évaluation de ce modeste travail de recherche.

Je n'oublierai pas tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin.

Tout particulièrement Mr Silem Hocine pour ces orientations

Ce modeste travail est dédié :

À l'âme de mon père

*À Toute ma famille et spécialement ma
mère*

*À mes frères et sœur **Abdenour Yasmin et
Abdelmalek;***

*À mon cher fiancé **Yacine** qui a su toujours
me soutenir.*

À mes amies :

*Zola ;Souad ;Ihcen ;Amina ;soumya ;
samia ;Madina ; Fahima ; Meriem et
Nesrine...*

*A mes collègues de **la Direction du
logement de Blida***

*Et à toute l'équipe **Azul Classique** intégré
en M2.*

Sommaire

I. Phase introductive :.....

.....Erreur ! Signet non défini.

Présentation du master AZUL : Erreur ! Signet non défini.

Compétences visées: Erreur ! Signet non défini.

Déroulement de la recherche : Erreur ! Signet non défini.

Problématique : Erreur ! Signet non défini.

II. Art de connaissance : Erreur ! Signet non défini.

Section I: Introduction : « Particularités des villes littorales sur le plan architectural et urbanistique » Erreur ! Signet non défini.

Présentation de la ville littorale : Erreur ! Signet non défini.

Particularités de la ville littorale algérienne : Erreur ! Signet non défini.

Conclusion : Erreur !
Signet non défini.

Section II: « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles » 28

II.1.L'environnement littoral : Erreur ! Signet non défini.

a) Introduction : Erreur ! Signet non défini.

b) Définitions : Erreur ! Signet non défini.

c) L'agriculture comme activité structurante : 30

II.2.l'étalement urbain : 35

a) .Définitions : 35

b) Conséquences de l'étalement urbain : 36

c) Effets de l'étalement urbain « l'impact environnemental » : 42

d) Garantir un environnement littoral de qualité..... 49

(1) Intégrer l'environnement dans les politiques sectorielles 49

(2) Maintenir une agriculture de qualité..... 51

(3) Prise en compte de la protection de l'environnement littoral dans la réglementation : 52

(4) Mesures de protection, dispositions législatives et réglementaires 54

* Le contexte français 54

* Faiblesse des corpus législatifs et réglementaires italiens et espagnols..... 55

II.3.Quelle possibilité de maintien pour l'agriculture ? Erreur ! Signet non défini.

III.Conclusion Générale..... 65

Sommaire

I. Phase introductive :

Présentation du master AZUL :

AZUL est une option qui s'intéresse aux particularités des villes littorales sur le plan urbanistique et architectural. Il s'agit donc d'identifier et d'expliquer les facteurs à l'origine de cette urbanisme et architecture si particuliers.

Pour une meilleure intégration et un développement durable le rapport [site/projet](#) est nécessaire et important cela ne veut pas dire que le projet est relégué au second plan au contraire un bon projet est celui qui s'intègre dans son contexte, et profitable pour son environnement immédiat. Ceci a motivé notre choix pour l'option.

Les particularités parfois si significatives d'un site donné doivent être prises en considération dans notre manière de penser de produire et d'organiser nos espaces de vie.

L'objectif est d'intervenir convenablement sur le littoral ; en procédant par :

- ✓ Une connaissance générale du littoral sur le plan urbain et architectural.
- ✓ Une identification ; compréhension et explication des indicateurs contraintes et problèmes marquant la production architecturale et urbanistique en zones littorales.

Le littoral a été de tout temps qualifié d'espace complexe et vulnérable, particulièrement quand il s'agit d'intervenir dans différents aménagements sur le plan urbanistique et architectural.

De nos jours, les actions de développement du littoral s'inscrivent en majorité et dans nombreux pays, dans une dimension nationale voire même internationale, d'aménagement du territoire et de l'environnement.

Sur le plan architectural et urbanistique certes, que chaque région a son architecture et son urbanisme spécifique, comme l'a évoqué l'architecte **Jean Nouvel** : '...', **chaque lieu, voire même chaque quartier, a son architecture**», mais il faut dire que les modèles d'architecture et d'urbanisme en zones littorale, présentent des caractères originaux par rapport aux modèles courants (Pierre LABORDE, 1993). Ces caractères sont si significatifs, que nombreux spécialistes

de la ville qualifient les zones littorales de laboratoires d'innovations, autrefois, en matière d'architecture et d'urbanisme (Claude MIGNOT, 2005).

L'autre particularité nécessaire et importante à présenter, réside également dans les qualités dont jouissent les villes du littoral, sur le plan naturel (*le climat doux et ensoleillé, et les paysages naturels.*), et sur le plan social (*la dynamique et l'hospitalité des populations locales.*).

La ville littorale a été de tous temps la plus convoitée tant sur le plan économique que touristique, plus de 60% de la population mondiale vit à moins de 60 de la mer, (c.à.d. sur les 400 millions que compte le bassin Méditerranéen 240 millions vivent sur le littoral), et cette proportion atteindra probablement 75% vers l'an 2025 et sur cette même bande littorale on retrouve 2/3 des mégapoles mondiales.

En raison de la tranquillité qu'on peut y trouver, de l'originalité et de la salubrité de leurs paysages naturels et de la possibilité d'être en même temps à la mer, à la campagne et en ville, les petites villes littorales sont aujourd'hui les plus convoitées par les populations touristiques, face à l'espace urbain qui s'agrandit démesurément et qui ne cesse de se dégrader les petites et moyennes villes, représentent les vraies réserves en matière d'espace naturel, de patrimoine foncier et de havres de paix et de tranquillité, ces villes sont aujourd'hui les plus convoitées par les populations fuyant les grandes villes.

Dans le cas de l'Algérie, malheureusement et il faut le dire, malgré ces interventions inconvenantes, souvent d'ailleurs décriées par nombreux observateurs et experts de la ville, nous avons continué à agir toujours de la sorte comme c'est de rien n'était, du moins jusqu'à ces dernières années.

Nous nous sommes peu intéressés peu aux situations réelles de nos villes ; et encore moins pour le cas des villes du littoral où nous avons produit et organisés l'espace bâti souvent de la même manière que nous le produisons et nous l'organisons ailleurs – les mêmes contenus des plans d'urbanisme à l'exceptions quelque fois des statistiques qui différent ; nous élaborons souvent des plans types ; etc.-.

Les particularités, si significatives de nos villes littorales, sont peu pour ne pas dire jamais, prises en considération dans la manière de penser, de produire et d'organiser nos espaces de vie.

Les conséquences aujourd'hui sont nombreuses, et ce qui nous préoccupe le plus, par rapport à notre profil d'architecte et urbaniste, est les conséquences sur

l'espace bâti où dans nombreuses de nos villes du littoral, le paysage bâti ne cesse de se dégrader et par conséquent de perdre de sa beauté d'antan. Il faut dire que cette belle architecture et ce bel urbanisme dont jouissaient jadis nombreuses de ces villes du littoral, est envahi de nos jours par des extensions urbaines très typiques, souvent sans rapport avec les spécificités évidentes du littoral. Ces villes, qui étaient autrefois espace d'accueil, de convivialité et lieu privilégié de la vie, à force deviennent de plus en plus peu accueillantes et peu agréables à vivre, pour ne pas dire hostiles à la vie normale.

Aujourd'hui, en plus de nombreux experts de la ville, particulièrement ceux qui s'intéressent à l'espace littoral, qui continuent à décrier ces interventions souvent perverses qui n'ont donné que des images de désolation de nos villes en général et de celles du littoral en particulier, les pouvoirs publics prenant conscience de la problématique même très en retard, ont fini par mettre en place une réglementation récemment, portant sur la protection et à la valorisation du littoral par textes de lois et d'un ensemble de plans.

Même siles dispositions n'ont pas empêché l'urbanisation de s'étendre dans les zones proches du rivage, ceci met en évidence l'importance du sujet.

Et c'est pourquoi l'option **AZUL** s'y intéresse.

Afin que notre action, en tant qu'architecte et urbanisme, soit judicieuse et profitable, il est nécessaire et important d'identifier, de comprendre, et d'expliquer de manière réfléchie les indicateurs qui ont marqué la production de ce bel urbanisme et de cette belle architecture d'antan, et aussi les facteurs à l'origine des situations de désolation que vivent aujourd'hui les villes littorales. Ces indicateurs, qui sont aujourd'hui probablement peu connus, seront précieux pour nous les professionnels, qui ont les compétences de les traduire dans notre démarche opérationnelle en matière de production et d'organisation du paysage bâti en zones littorales. L'Objectif est de redonner à ces villes littorales leur image architecturale et urbanistique et, ainsi que la vie agréable dont jouissaient autrefois. Décisive, aujourd'hui que les pouvoirs publics algériens expriment une volonté pour le développement du tourisme. Décisive également, aujourd'hui avec l'évolution des modes et de qualité de vie, et l'avènement de la pratique touristique dans notre société.

Dans notre approche la prise en considération du rapport Site/Projet s'avère nécessaire et importante. Cela ne veut pas dire que le projet est relégué au second plan; au contraire un bon projet est celui qui s'intègre judicieusement dans son environnement naturel, social et économique. Comme l'a évoqué l'architecte Jean BALLADUR, en parlant de son expérience du projet « la Grande Motte »:"**Plusieurs conjonctions m'ont amené à faire cela. Pour moi c'est**

une des grandes leçons de Le Corbusier, que j'ai toujours vu travailler sur les sites, que ce soit à Chandigarh, que ce soit à Longchamp, c'est un homme qui allait sur place, qui regardait le paysage et qui faisait des croquis. Autrement dit, il étudiait la silhouette du bâtiment avant de regarder la fonction, le plan, etc. ..." (Dominique ROUILLARD, Claude PRELORENZO et René BORRUEY, 1993) Et un bon projet est celui qui s'intègre dans son contexte, et profitable pour son environnement immédiat.

L'objectif de cette approche est pour, une meilleure adaptation aux particularités du milieu local dans notre manière de produire et d'organiser l'espace bâti, une meilleure protection et mise en valeur des potentialités locales, et enfin une meilleure réflexion dans une démarche de développement durable.

Il est utile de rappeler qu'au vu des débats qu'il suscite aujourd'hui dans des rencontres (séminaires, colloques, etc.) nationales et internationales, le thème est d'actualité. Au sein de notre institut d'architecture et d'urbanisme, Il a fait l'objet de travaux de recherche finalisés au sein d'une équipe de recherche intitulé « **Le développement urbain dans les petites villes côtières, cas du littoral centre algérien.** », projet CNEPRU, n° 0901/02/2004 en 2004/2005. Il a été également le sujet de 04 thèses en 1ère et 2ème Post-graduation, les unes finalisées et d'autres en cours de l'être.

AZUL s'inscrit dans la continuité de l'option AZUL (Architecture en Zones urbaines littorales) dans le système classique, créée en 2004/2005 par, Mr ICHEBOUBENE Youcef, assisté de MM. HOCINE Mohamed et TABTI Mohamed, tous enseignants à l'Institut d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de Blida. Il faut dire que l'option AZUL a pris de l'envol et a donné des résultats satisfaisants. Pour rappel, certaines idées maîtresses développées autour des grands projets de la ville d'Alger ont été initiées, pensées et développées dans l'option AZUL. Parmi ces idées on peut retenir:

- ✓ L'aménagement des berges et de l'embouchure de l'Oued El Harrach.
- ✓ La promenade de la baie reliant l'embouchure de l'Oued El Harrach au quartier d'El Hamma, ainsi que l'aménagement de celui ci.
- ✓ La notion de la coulée verte, prenant naissance du monument et aboutissant au jardin d'essai.
- ✓ L'aménagement d'esplanades créant ainsi l'articulation entre la ville et le front de mer.
- ✓ La restructuration du port d'Alger, voire même son déplacement redonnant l'espace libéré a la ville.

- ✓ Aménagement d'une gare maritime digne de la capitale, offrant une vitrine aux voyageurs.
- ✓ Toutes ces réflexions méritent d'être développées d'avantage par le biais des masters 1 et 2 proposés à cet effet.

Compétences visées:

A l'issue de la formation le diplômé :

1. saura comment concevoir et de réaliser un projet d'architecture ou une étude urbaine, ou encore une étude territoriale, de manière réfléchie et judicieuse, profitable pour le monde local, et nécessaire et important pour un développement durable. Plus particulièrement quand il s'agit d'intervenir en zones littorales considérées à juste titre comme complexes et vulnérables, particulièrement quand il s'agit d'intervenir sur le plan urbanistique et architectural.

2. Il saura l'importance de la prise en considération des spécificités locales, tant sur le plan social, culturel, économique et naturel, dans la réflexion pour toute étude architecturale ou urbanistique. Ceci, pour dire que le concept basé sur la relation **site/projet** est important et nécessaire dans la réflexion et l'élaboration des études architecturales et urbanistiques.

3. Comme il saura profiter et se mettre au diapason de l'évolution des technologies et du savoir faire en matière de construction et d'urbanisme à une échelle plus grande.

Déroulement de la recherche :

Dans un premier temps, il nous apparaît nécessaire d'approfondir nos connaissances sur la ville littorale, particulièrement sur le plan urbanistique et architectural.

Le 1^{er} chapitre sera consacré à l'identification des différents indicateurs qui ont marqué la production architecturale et urbanistique des villes littorales ; la connaissance du littoral autant que système est nécessaire pour étudier les répercussions que peuvent apporter les procédures réglementaires aussi les ces caractéristiques environnementales qui fondent sa complexité sa fragilité.

Dans un second temps, la recherche doit investir la question de l'environnement au littoral; ce chapitre s'intéresse aux interactions étalement urbain – paysage pour comprendre et anticiper les dynamiques de ce phénomène ainsi que l'artificialisation produite par l'économie résidentielle et touristique. L'hypothèse de son influence sur l'étalement urbain et, simultanément, celle de l'effet de ce dernier sur un contexte fragile tel que le littoral.

Ma contribution que j'ai intitulé « **l'environnement littoral face à l'étalement urbain : la dégradation des milieux agricoles** » qui s'appuie sur le phénomène de dégradation des milieux naturels qui sont devenues des supports d'extension et d'étalement urbains support susceptible à accueillir les établissements humains Et les espaces bâtis pour répondre aux besoins des développements urbains accélérés.

Mon étude sur le devenir des espaces agricoles va être structurée selon trois orientations :

- ✓ Consommation des terrains agricoles due à l'étalement accéléré conséquences et effets
- ✓ Réglementation et outils de politiques mises à la disposition des acteurs : Et les nouveaux outils et documents générés par les politiques publiques pour l'endiguer et pour protéger les espaces agricoles, restent peu mobilisés.
- ✓ la mise en œuvre des projets valorisants la préservation et la protection des richesses naturels

Problématique :

la croissance spatiale des villes est porteuse de facteurs de dégradations aux milieux naturels surtout dans un contexte fragile tel que les littoraux ; ceux-ci sont devenues des supports d'extension et d'étalement urbains support susceptible à accueillir les établissements humains Et les espaces bâtis pour répondre aux besoins des développements urbains accélérés.

La pression foncière sur le littoral est forte ; certes la pression la plus immédiatement visible celle que le tourisme exerce sur l'environnement ; les équipements de loisir autre facteur l'hébergement secondaire qui augmente l'emprise foncière la saisonnalité et l'importance du flux touristique sont aussi des impacts sur l'environnement ce qui conduit à l'usage irrationnel des éléments du milieu littoral : artificialisation ; sur densification du bâti et expansion ou détriments des espaces agricoles et forestier.

Toute étude sur le devenir des espaces agricoles face à l'étalement urbain doit être structurée selon trois orientations : la consommation des terrains agricoles ; réglementation et outils de politiques mises à la disposition des acteurs ; et la mise en œuvre des projets valorisants la préservation et la protection des richesses naturelles ; les résultats montrent que l'étalement urbain se poursuit même s'il ralentit. Et les nouveaux outils et documents générés par les politiques publiques pour l'endiguer et pour protéger les espaces agricoles, restent peu mobilisés.

L'environnement est resté en marge des préoccupations politiques depuis l'adaptation de la loi littoral plusieurs rapports publics soulignent les difficultés d'aménagement et de gestion de ces espaces qui ont connu des transformations radicales dans les années 60-90 la conservation et la protection sont restées des priorités mineures de point de vue économique ceci explique l'usage de la mise en valeur qui suit l'aménagement et la protection au titre de cette loi

Avec la montée de la question environnementale l'importance de trouver de nouveaux modes de développements non compromettant pour l'environnement naturel ; nombreux pays ont commencé à prendre conscience de l'importance de tenir des engagements quant à la protection de l'environnement naturel et l'intégrer au processus d'urbanisation cette volonté de réconciliation entre environnement et urbanisation apparaît dans les principes de la ville durable dont le but est de réduire l'emprunte écologique de l'urbanisation dans le cadre d'une urbanisation douce

Et prise en conscience de l'importance d'adopter une planification environnementale ainsi que l'accroissement des différents problèmes environnementaux dont souffrent les villes littorales un arsenal juridique est adopté

plaidant faveur une prise en compte de l'environnement dans la planification et l'aménagement des villes.

Entre sauvegarde de la nature et étalement urbain agressif ; comment organiser cette croissance spatiale en tenant compte et mettant en valeur les secteurs protégés environnementaux littoraux ?

Comment limiter l'impact de l'étalement urbain pour répondre aux nouvelles démarches environnementales ?

Chapitre II : **ETAT DES CONNAISSANCES**

Ce chapitre est composé de deux sections comme suit :

Section I- Thématique générale : AZUL

Section II - Thématique spécifique : L'environnement littoral face à l'étalement urbain : Cas des villes agricoles

Chapitre I :

PHASE INTRODUCTIVE

La connaissance du littoral autant que système est nécessaire pour étudier les répercussions que peuvent apporter les procédures réglementaires aussi les ces caractéristiques environnementales qui fondent sa complexité sa fragilité.

Ce chapitre est dédié à :

La Présentation du master AZUL

Les Compétences visées

Le Déroulement de la recherche

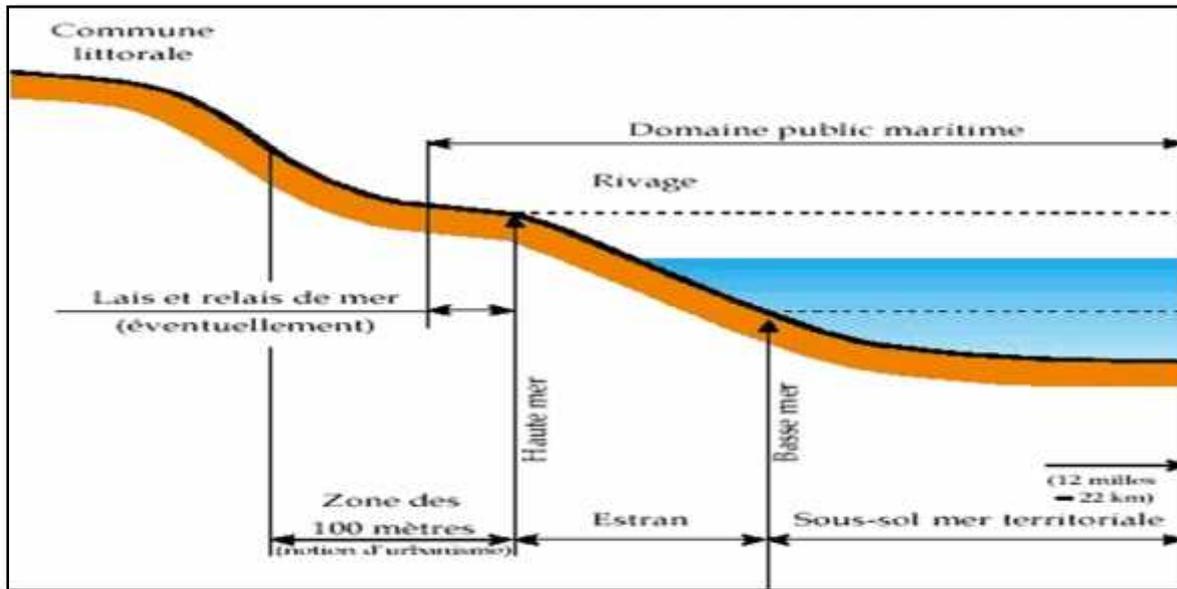
Et finalisant par une Problématique

A-Section 1 : Particularités des villes littorales

L'espace littoral, se matérialise par une bande plus ou moins large à l'interface terre - mer, peut être compris comme un système dont l'évolution est conditionnée par de nombreux éléments : « **les Littoraux constituent des environnements fragiles dans lesquels se manifestent de multiples facteurs D'évolution aux actions, interactions et rétroactions complexes** » (Paskoff, 1993).³

Figure 22 : Coupe schématique de la bande de 100M.

Source : www.wordreference.com



Les villes littorales présentent souvent une vitrine d'un pays, on a toujours tendance à se montrer à travers des projets grandioses. Vue de leurs positions de contact terre et mer, ce qui fait d'elles un patrimoine architectural, super position de civilisation et centre d'échange, d'attraction et de pouvoir ce qui a fait d'elle un laboratoire en termes d'architecture et d'urbanisme ou une mosaïque architecturale

Figure 23 : photo de la ville littorale- Côte d'Azur.

Source : www.hotel-de-provence.com



³Espace littoral et décisions d'aménagement, Limites et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques. Exemple du littoral atlantique français-Claire Choblet-P39

A.2. Sur le plan historique :

Dans la majeure partie de l'histoire de l'humanité, les établissements humains et les foyers de peuplement ont toujours obéi à des logiques de sites et/ou de situation, afin de satisfaire des exigences sécuritaires, économiques ou religieuses. Selon les périodes de leurs histoires respectives, les sociétés ont ainsi privilégié des positions défensives, des sites d'abri, des situations de carrefour, la proximité des ressources naturelles, des lieux symboliques, etc pour s'établir et prospérer.

Depuis plusieurs décennies, c'est précisément ce qui caractérise la plupart des villes littorales de l'Europe. L'engouement pour le rivage est apparu en Occident au XVII^{ème} siècle. Distinguant dans un premier temps les classes sociales supérieures, il s'est très largement démocratisé au cours du XX^{ème} siècle avec l'élévation du niveau de vie, le progrès social et la massification des mobilités touristiques et résidentielles. Or, parmi les facteurs qui entrent en jeu pour expliquer l'attrait du littoral, l'environnement paysager apparaît essentiel voire fondamental. Les paysages côtiers sont en effet très originaux à la surface de la terre. Ce sont des paysages uniques où les vues sur la mer sont centrales. La question de leur influence sur l'attrait du littoral et l'urbanisation qui en découle est donc légitimement posée

L'attractivité du littoral, qui passe par l'exploitation de ses multiples ressources (halieutiques, Paysagères, thérapeutiques...) est relativement récente dans l'Histoire. Les études d'A. Corbin (1990) peignent une situation à l'aube du XVIII^{ème} siècle très différente de celle d'aujourd'hui

« Les hommes ont très tôt compris l'avantage que revêtait la confrontation des deux milieux. Mais leurs craintes de ce monde longtemps hostile et difficile à pratiquer les ont principalement contenus sur les plaines littorales où indirectement ils profitaient des bienfaits de la mer. Le littoral restait, pour sa part, abandonné avec sagesse à l'inconstance des éléments et délaissé à des populations marginales qui n'y faisaient que survivre. Le schéma était donc simple et le trait de côte n'y constituait, entre terre et mer, qu'un espace tampon, une marge vide d'hommes ».

« C'est entre 1750 et 1840 que s'éveille puis se déploie le désir collectif du rivage. La plage alors s'intègre à la riche fantasmagorie des lisières ; elle s'oppose à la pathologie urbaine. Au bord de la mer, mieux qu'ailleurs, l'individu se confronte aux éléments, jouit de la sublimité du paysage » (Corbin, 1990).

Au XIX^{ème} siècle et début XX^{ème} avec, entre autres, L'industrialisation et l'internationalisation des échanges qui multiplient les activités maritimes

Parallèlement se développe une nouvelle perception du littoral, les populations de l'intérieur « sont à la recherche d'exotisme, d'émotion, de nature vraie, de nostalgie, elles vont inventer une autre dimension des zones côtières » (Le Bouëdec, 2002).

A-Section 1 : Particularités des villes littorales

Dans les années 1820-1830 s'esquisse un nouveau rapport à la mer, fait autour d'usages thérapeutiques, ludiques et même psychologiques avec les fascinations imaginaires assignées à la mer avec l'apparition du chemin de fer, qui va « commencer l'industrialisation du tourisme » (Pichaud, 1980). Les « trains de plaisir » contribuent rapidement à l'essor des premières stations : entre la baie de la Vilaine et de l'Aiguillon, il s'agit par exemple de Pornichet, La Baule, Le Croisic, Pornic, les Sables-d'Olonne et St Gilles-Croix-de-Vie (L'Hôte, 1997). Emergent alors de nombreux équipements destinés à accueillir cette population : cabines et clubs de plages, casino, golfs, tennis, etc.⁴

A.3.Sur le plan urbanistique:

Selon P. Claval (in Paskoff, 1993), l'aménagement du territoire relève « **d'un ensemble de mesures concertées qui règlent l'utilisation de l'espace et son équipement de manière à assurer le plein épanouissement des individus, à faciliter la vie sociale en minimisant les frictions qui résultent de la distance ou du rapprochement d'activités antinomiques et à éviter les perturbations de l'équilibre naturel dont la destruction serait, immédiatement ou à terme, nuisible à la collectivité** ». Spécifiquement pour l'espace littoral, c'est ainsi « **l'ensemble des interventions matérielles opérées sur une côte en vue de l'adapter au mieux aux usages que l'on désire en faire** », affirme JP. Pinot (1998)

Le littoral est une entité géographique nécessitant un aménagement spécifique, qui peut se concevoir sans une réelle prise en compte des impératifs écologiques indispensables au maintien des écosystèmes et des potentialités économiques.

La notion d'aménagement recouvre l'ensemble des transformations matérielles volontaires des lieux, afin de rendre plus conformes les dispositions naturelles de ces lieux à la gestion que l'on veut faire. L'aménagement du littoral a deux volets : *transformer le littoral*, en contraignant les lois naturelles à rendre les services qu'on en attend ; ou *implanter des infrastructures* dans un souci de ne pas modifier les évolutions naturelles du milieu littoral en question. Ainsi, l'aménagement du littoral porte aussi bien sur sa transformation que sur sa protection »⁵

⁴Espace littoral et décisions d'aménagement, Limites et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques. Exemple du littoral atlantique français-Claire Choblet-P45

⁵Espace littoral et décisions d'aménagement, Limites et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques. Exemple du littoral atlantique français-Claire Choblet-P25

A-Section 1 : Particularités des villes littorales

✓ **parallèlement à la mer avec des échappées visuelles vers la mer :**

La proximité de la mer constitue un avantage pour l'économie (activités balnéaires) ainsi l'image de la ville est directement en lien avec la mer constituant un atout pour le tourisme et la qualité de vie (lieu de détente et de promenade)

Pour bénéficier de cette vue sur la mer le tracé urbain des villes littorales sur terrain plat est parallèle à la côte des percées perpendiculaires a la côte ainsi que toutes les ouvertures des bâtiments sont orientés vers la mer

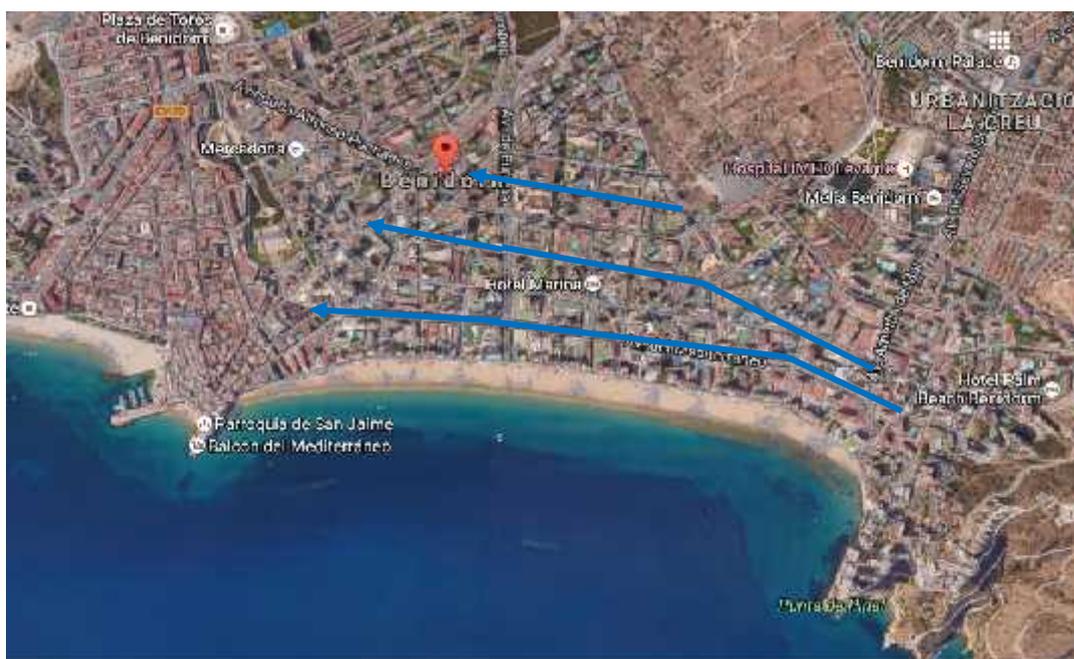
Figure 26 : photo du développement parallèle à la mer_ Cas de la ville de Benidorm.

Source : www.thebenidormguide.com



Figure 27 :vue aérienne montrant le développement parallèle a la mer_Cas de la ville de Benidorm.

Source : Google Earth



A-Section 1 : Particularités des villes littorales

L'orientation des voies n'est pas la seule approche pour maximiser l'accès du soleil dans les bâtiments ou sur les vents dominants. Certains architectes ont mis en avant la nécessité de reconfigurer le front bâti ; En élargissant progressivement le profil de la rue de bas en haut, les gradins sont supposés favoriser le renouvellement d'air, augmenter l'ensoleillement des étages bas et offrir à chaque appartement une terrasse aérée et lumineuse

Le mode de vie et le comportement influent sur le tourisme des villes et leurs organisations spatiales en permettant de créer une ville accueillante

La population littorale le comportement des habitants du littoral se distingue par une sociabilité appréciable et hospitalité distinctes avec le touriste ceci inclus qu'ils sont serviables agréables et passionnées par la mer

Figure 28 : Aménagement des esplanades au bord de la mer

Source : www.visitsplit.com



Figure 29 : Aménagement des terrasses avec des vues directes sur la mer.

Dans le désir constant d'être face à la mer et penchant vers le groupement les habitants aiment se réunir

Photo prise par Vincent Thibert Source : www.marieclaireremaison.com

On distingue l'aménagement des lieux de rencontre et d'échange culturel des terrasses vers la mer et front de mer.



Les qualités des villes littorales ont fait que ces villes sont devenues attractives et convoitées, elles ont attiré un flux de population important dont les effets aujourd'hui sont une poussée démographique importante et par conséquent une urbanisation

A-Section 1 : Particularités des villes littorales

galopante, ce qui représente « **une crise urbaine** ». C'est une urbanisation très difficile à gérer et à contrôler, car c'est une réponse à des besoins humains, qui s'appelle aussi la politique d'urgence c'est la production quantitative des bâtis, qui se fait au détriment de la qualité.

Les villes littorales accueillent en effet un ensemble extrêmement varié d'activités productives de l'industrie lourde au tourisme en passant par l'exploitation des ressources marines ; qui lui sont spécifiques, puisque dépendantes de la présence de la mer.

Cette économie maritime est définie comme un ensemble d'activités comprenant le tourisme, les industries maritimes (construction navale, travaux publics maritimes...), le secteur public (Marine nationale...) et l'exploitation des produits de la mer (pêche et aquaculture marine).

Ces nombreux équipements et activités qui marquent la côte ont, durant des décennies, fortement contribué à modifier sa morphologie. L'homme est ainsi, en plus des éléments naturels, un des facteurs fondamentaux de son évolution, il a pour son utilisation transformé la côte selon des objectifs sociaux et économiques.

En effet, les types d'utilisation sur cet espace se multiplient sans cesse, avec leurs impacts respectifs: transports (maritimes, câbles...), défense nationale, industrie et services, ressources nutritives (pêche, aquaculture...), agriculture et élevage, matières premières, énergie, loisirs et santé, rejets et dépôts, ce qui a marqué la vocation de cet espace et même son plan urbanistique on distingue ce qui suit :

Une des activités premières à l'origine de la naissance de la ville littorale était la pêche. En effet les premières installations en bordure de mer étaient des maisons de pêcheurs. Le développement de la pêche a créé des véritables ports.

[Figure 30](#) : Aménagement des activités de plaisances au bord des ports.

Source : www.iha.fr

On spécifie trois types de ports : de pêche ,de plaisance , commerce et industrie ...etc.. Ce qui a impact comme aménagements lié à cette activité :

- ✓ espaces de loisir et de distraction;
 - ✓ maison de pêcheurs ;
- bâtiments commerciaux, d'entrepôts et d'aires de stockages. « dans le cas des ports industriels »



A-Section 1 : Particularités des villes littorales

A.4. Sur le plan architectural:

Les bâtis sur les villes littorales sont soumis à des contraintes climatiques fortes telles qu'un ensoleillement intense, pluies capricieuses ou vents violents qui défavorisent certains matériaux et nécessite des précautions et des techniques à prendre en considération dans la construction l'organisation du bâti et l'urbanisation. Les éléments du climat qui sont pris en compte dans la conception du bâti sont nombreux (le rayonnement solaire, la température, les vents, l'humidité atmosphérique, les précipitations, etc.). Les villes littorales ont la conception et la forme intimement liées au climat. Le choix des matériaux et la forme du bâtiment sont en partie conditionnés par les contraintes climatiques. Les ressources locales ont également largement influencé le choix des matériaux⁶

L'implantation et l'orientation des bâtiments:

Afin de profiter de l'ensoleillement et de l'exposition favorable dont jouit la région littorale, la bonne orientation des façades, ainsi que la disposition des espaces de vie et les surfaces vitrées sont les plus importantes lors de la conception, la meilleure disposition étant NORD-SUD.

Figure 31 : Image montrant l'orientation des bâtisses et terrasses vers la mer.

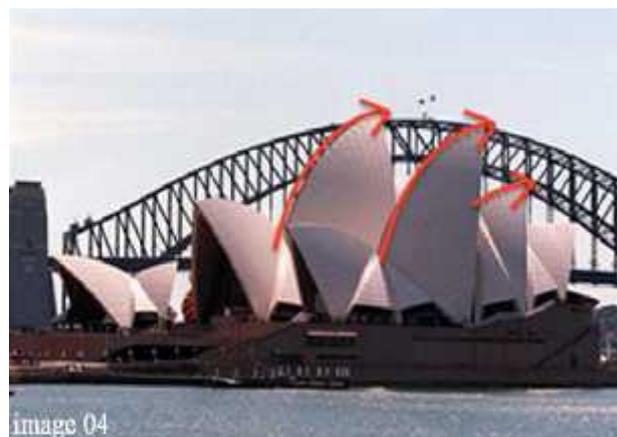


Figure 1 : la forme spécifique de l'opéra de Sydney.

La forme et la volumétrie:

La forme, renvoie à un volume qui n'est pas simplement défini par sa configuration géométrique;

mais aussi par des propriétés visuelles et sa métaphore et surtout le rapport à l'environnement



⁶Morgane Colombert, Jean-Luc Salagnac, Denis Morand et Youssef Diab, « Le climat et la ville : la nécessité d'une recherche croisant les disciplines », Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne], Hors-série 12 | mai 2012, mis en ligne le 04 mai 2012, consulté le 23 avril 2016. URL : <http://vertigo.revues.org/11811> ; DOI : 10.4000/vertigo.11811

 Les matériaux et les couleurs :

Le choix des matériaux doit prendre en compte les facteurs de saisonnement, on recommande d'utiliser la brique, le béton, les agglomérés d'agréats creux, le béton cellulaire, les panneaux isolés ...etc. L'épaisseur de ces matériaux doit assurer la résistance thermique requise. Le niveau d'humidité très élevé dans toutes les villes littorales pour la diminuer, on utilise les matériaux afin de créer l'équilibre et assurer la bonne ventilation (mécanique et naturelle).

La couleur en architecture est une qualité de l'environnement architectural, la couleur extérieure du revêtement a une influence sur la partie du rayonnement solaire incident absorbée par la paroi. Plus la couleur est sombre, plus la quantité d'énergie absorbée est importante. D'où l'on préconise l'utilisation de couleurs claires pour les revêtements extérieurs des bâtiments comme le blanc et le bleu clair.

Le choix de ces matériaux est fait en prenant en considération les facteurs climatiques (le soleil, les vents, l'humidité et pluie, et les risques naturels comme la corrosion causée par les airs salins).

- ✓ l'utilisation de la brique, le béton, le béton cellulaire, les panneaux isolés, le bois naturel, le verre.
- ✓ éviter l'utilisation de l'acier (les problèmes de corrosion).

Figure 33 : Village en pierre -Santorini – Grèce.



Figure 34 : Village en bois Marken Hollande -photo prise par Tripelon Jarry.



A-Section 1 : Particularités des villes littorales

Traitements des façades:

des façades avec un jeu de décrochement dans la volumétrie, afin d'assurer un certain confort (aération, ventilation, éclairage naturel) à l'intérieur des bâtis.

Afin de résoudre la contradiction entre vents dominants et vue sur la mer ainsi que le confort d'été.

Avec des couleurs claires en revêtement des façades tel que le blanc et le bleu qui rappellent la couleur de la mer et qui reflètent la lumière et diminuent la quantité d'énergie solaire absorbée.

Figure 35: Utilisation des couleurs bleu et blanc dans les façades de la capitale d'Alger.



Le littoral un milieu très fragile et sensible qui dispose des risques naturels liés au changement climatique, Ce qui va exercer une pression croissante sur les installations urbaines, touristiques, industrielles et agricoles du littoral.

Le changement climatique va avoir un impact sur le littoral en termes d'érosion, d'éboulement de falaises, les phénomènes de submersions marines ou encore les déplacements dunaires sous l'effet du vent. L'élévation du niveau de la mer (le niveau de la mer se relève à une vitesse de l'ordre de 1,5 mm par an), des pluies hivernales et plus abondantes et des orages plus violents et plus fréquents. Qui provoquent une augmentation du niveau de la mer (inondation) et disparition des îles!!

Le chaud et le froid et l'humidité sur le littoral provoquent une dégradation au niveau du patrimoine historique ; Tassement des terres (comme les dunes de Dubaï) ; Le séisme et le glissement du terre.

Comment se protéger du changement climatique ?

- Construire des constructions bioclimatiques.
- Anticiper et intégrer dans l'aménagement, les risques particuliers liés au littoral (houle, érosion, hausse du niveau de la mer) ; Prévoir des équipements liés à la mer (notamment portuaires) qui puissent résister à une élévation du niveau de la mer.
 - Gérer l'urbanisation des zones soumises aux risques
 - Proposer une urbanisation adaptée aux différents contextes
 - Développer et utiliser des outils performants de prédiction.
 - Comprendre la complexité du système littoral.

Dans les régions littorales le taux d'humidité est relativement élevé, correspond à une présence anormale d'eau. Celle-ci peut être sous forme de liquide, de vapeur d'eau ou de remontée capillaire. Et peut causer de graves dommages sur la structure d'une construction et a des effets néfastes sur la chimie des structures physiques des parois.

La maison chinoise, de forme rectangulaire et symétrique, est élevée sur une terrasse en dur qui la protège de l'humidité.

Figure 2: Maison chinoise construite sur pilotis.

Source: www.bois-maisons.com



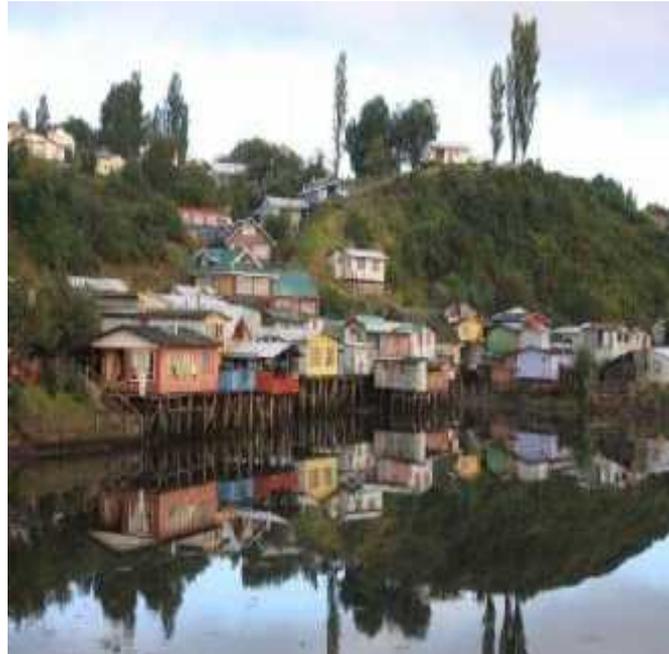
Le recul du littoral et la disparition des cordons dunaires peuvent rendre dans certains secteurs les aménagements plus vulnérables face à la submersion marine

Figure 3: La résidence du Signal à Soulac .Photo prise par Theillet Laurent .



Les pilotis protègent les constructions des inondations fréquentes dans certaines régions notamment en bord des rivières et des mers.

Figure 38: Chili ; constructions en pilotis.



A.5.Sur le plan juridique :

« La connaissance des acteurs de l'aménagement et de la gestion, des mécanismes d'élaboration, des textes réglementaires et des prises de décision, à toutes les échelles, s'avère de plus en plus nécessaire pour comprendre la dynamique du système littoral. Les études comparées d'un système politique et socioculturel à l'autre conduisent à des réflexions fructueuses qui méritent d'être poursuivies. Ces travaux débouchent directement sur le terrain de l'analyse des stratégies pour le littoral » *Corlay, 1995*⁷

Le littoral est soumis à des enjeux et à des pressions contradictoires :

- ✓ attractivité résidentielle et urbanisation croissante d'une part,
- ✓ forte sensibilité environnementale et paysagère d'autre part.

⁷Espace littoral et décisions d'aménagement, Limites et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques. Exemple du littoral atlantique français-Claire Choblet-P16

La loi littorale détermine les conditions d'utilisation et de mise en valeur des espaces terrestres et maritimes. Elle s'applique aux communes riveraines des océans, mers, étangs salés et plans d'eau naturelle ou artificielle de plus de 1000 hectares. (Cette loi est une loi d'aménagement et d'urbanisme) Si le littoral concentre de nombreuses ressources et opportunités, il est aussi exposé aux pollutions, et autres dégradations dues au développement des activités économiques

Malgré la présence de tous ces règlements, Le littoral est confronté à des problèmes multiples. On constate l'absence d'une prise en charge effective et d'une gestion appropriée

La loi 02-02 du 05-02-2002 relative à la protection et à la valorisation du littoral

Cette loi innove dans la mesure où elle revalorise une dimension naturaliste des espaces côtiers. Elle ne définit pas précisément «un aménagement du littoral», elle montre plutôt que la protection et la valorisation contribuent de façon générale à l'aménagement. Un aménagement qui rompt avec l'idée répandue jusqu'alors que l'aménagement signifie équiper plus, construire plus. L'aménagement du littoral n'est plus inscrit dans une logique productiviste, mais plutôt dans la perspective du Développement Durable. Il faut souligner qu'une bonne partie des dispositions de cette loi a besoin d'être développée et précisée.

Par ailleurs la loi délimite trois bandes dans le littoral tel que défini à l'article (07), dans lesquelles sont édictées des restrictions relatives à l'urbanisation.

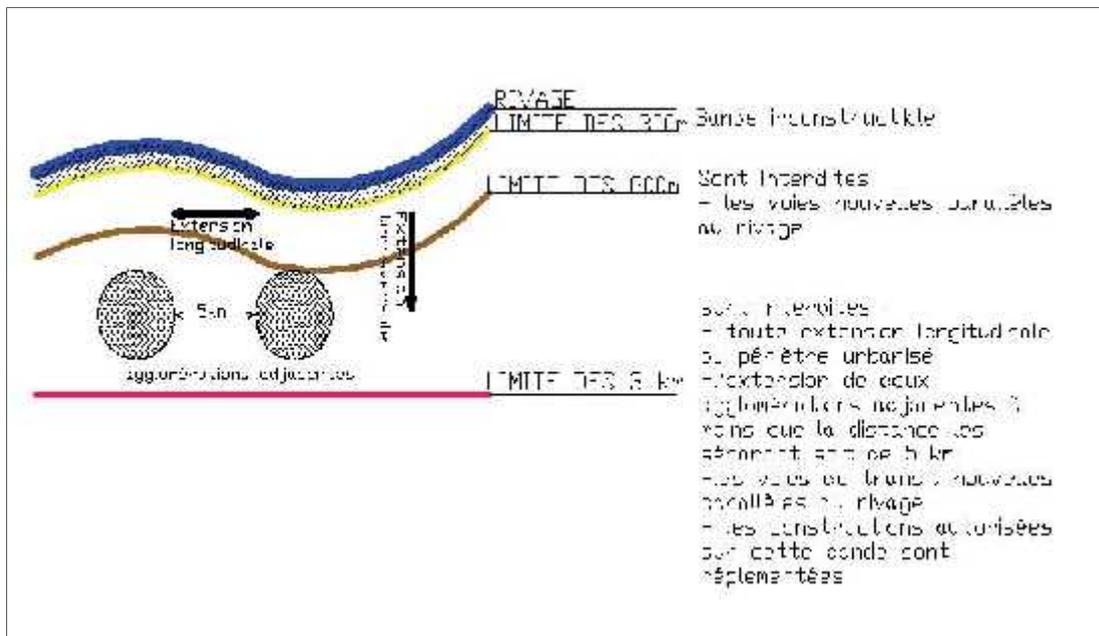
Préserver la bande des 100 mètres :

La préservation d'une bande littorale est fondamentale puisque c'est la zone la plus soumise aux pressions liées à de multiples usages : baignade, nautisme, activités portuaires et de pêche, urbanisation. Directement soumise au recul du trait de côte, la bande littorale est l'espace susceptible d'être le plus affecté par l'élévation du niveau de la mer, l'augmentation de la force et de la fréquence des tempêtes.

L'inconstructibilité des espaces les plus fragiles permet de préserver les ressources naturelles et culturelles, facteurs d'équilibre écologique et d'attrait touristique, mais aussi de préserver la valeur d'usage et économique de ces milieux.⁸

⁸<http://www.developpement-durable.gouv.fr>

Figure 4 : Bande limitée par la loi 02 02 –intégration des spécifiés.



- **Décret exécutif n°06-351 du 5 octobre 2006 fixant les conditions de réalisation des voies carrossables nouvelles parallèles au rivage**
- **Décret exécutif n° 07-206 du 30 Juin 2007 fixant les conditions et les modalités des constructions et des occupations du sol sur la bande littorale, de l'occupation des parties naturelles bordant les plages et de l'extension de la zone objet de *non aedificandi*.**
- **Décret exécutif n° 04-113 du 13 avril 2004 portant organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral**
- **Décret n° 09-114 du 7 avril 2009 fixant les conditions d'élaboration du Plan d'Aménagement Côtier, son contenu et les modalités de sa mise en œuvre**
- **Décret exécutif n° 06-424 du 22 novembre 2006 fixant la composition et le fonctionnement du conseil de coordination côtière**
- **Décret exécutif n° 04-273 du 2 septembre 2004 fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-113 intitulé "Fonds national pour la protection du littoral et des zones côtières"**

Les instruments d'aménagement et d'urbanisme:

L'aménagement de littoral doit s'opérer dans un cadre juridique clair et précis , pour cela on trouve :

PAC : (Plan d'Aménagement Côtier): il a pour objet de délimiter l'espace littoral. La proposition de délimitation de l'espace littoral s'est faite sur la base de critères physiques. Ainsi au niveau des zones des falaises il a été retenu une profondeur de 800 mètres et au niveau des espaces relativement plats, il a été retenu une profondeur de 3 km. Il a été intégré les espaces forestiers (forêts et maquis dégradés) dans leur intégralité, les plaines littorales, les terres à vocation agricole, les zones humides et les sites historiques.

PDAU : (Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbain): C'est un instrument de planification et de gestion urbaine qui, en divisant son territoire (commune ou groupement de communes) en secteurs urbanisés, à urbaniser, d'urbanisation future et non urbanisables:

- Détermine la destination générale des sols.
- Définit l'extension urbaine, la localisation des services et activités, la nature et l'implantation des grands équipements et infrastructures;
- Détermine les zones d'intervention sur les tissus urbains existants et les zones à protéger (sites historiques, forêts terres agricoles, littoral).

POS : (Plan d'Occupation des Sols): C'est un instrument issu des orientations et prescriptions du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme. Il définit les droits d'usage des sols et de construction à la parcelle. Il précise :

- La forme urbaine et les droits de construction et d'usage des sols.
- La nature et l'importance de la construction.
- Les règles relatives à l'aspect extérieur des constructions.
- Les espaces publics, les installations d'intérêt général, les voiries et les réseaux divers.
- Les servitudes.
- Les zones, sites et monuments historiques, à protéger;(littoral, terre agricole..)

SNAT : (Schéma National d'Aménagement du Territoire) : il est initié par l'état, il régule la distribution des activités, fonctions et peuplements (aéroports, réseaux routiers) au niveau national. Il a une importance stratégique car on peut mieux visualiser tous les secteurs sensibles.

SRAT : (Schéma Régional de l'Aménagement du Territoire) : il est initié à l'échelle d'inter wilaya par l'état, afin de décentraliser et responsabiliser les 9 régions du pays. Il distribue les activités par région, localise les infrastructures et les équipements, et régule l'armature régionale des réseaux.

A-Section 1 : Particularités des villes littorales

PAW : (Plan d'Aménagement de la Wilaya) : il est initié par la wilaya (limites administratives). Suivant les grandes orientations des plans supérieurs, il fixe les vocations de chaque commune de la wilaya, il identifie la hiérarchie urbaine de la wilaya (communes rurales et urbaines). Il fixe le rythme de l'urbanisation, détermine les aires de planification inter communales et localise les zones d'activités économiques avec les zones à mettre en valeur.

A.6.Particularités de la ville littorale algérienne :

(1) Aperçu sur le littoral algérien en général :

Le littoral algérien, c'est 1 200 kilomètres de plages de sable fin bordait d'une mer turquoise. Regroupant toutes les grandes villes sur son territoire, et regorgeant de sites naturels magnifiques, la région est aujourd'hui l'une des plus touristiques du pays.

Le littoral Algérien fait assurément le bonheur des randonneurs, baigneurs, et amateurs de pêche et sports nautiques.

(2) Particularités sur le plan architectural et urbanistique :

L'Algérie jouit d'un climat méditerranéen ensoleillé chaud en été, et un hiver humide. Avec la particularité d'une population communicante et accueillante.

C'est un pays en voie de développement riche par ses potentialités naturelles (littoral, pétrole,...etc.)

Figure 5 : le littoral d'Alger. -Source : <https://www.vitamedz.org>.



La particularité des villes littorales algériennes, réside particulièrement dans les extensions nouvelles de la période post -coloniale.

Au lendemain de l'indépendance, l'état s'est intéressé aux grandes villes qui sont : Alger, Oran et Annaba et quelques villes moyennes comme Skikda, Bejaia et Mostaganem, au détriment des petites villes qui sont restées relativement délaissées. Par conséquent nous avons eu une urbanisation incontrôlée des grandes villes et stagnation des petites villes. Dans cette période postcoloniale, on a produit une architecture et un urbanisme, pareils à ce qu'on a produit dans d'autres villes du reste du territoire. Il faut dire que les extensions réalisées depuis l'indépendance à nos jours, pour répondre aux besoins d'urgence, particulièrement en matière d'habitat, ont été menées sans trop de considération des spécificités du littoral. Les instruments d'urbanisme et de la construction (POG, PUD, PUP, PDAU et POS) ont les mêmes contenus qu'ils soient destinés pour une ville du littoral ou du sud, ils ne prennent pas en considération les particularités spécifiques à la région, donc on intervient de la même manière qu'on soit à Tamanrasset ou dans une ville du littoral.

Ce n'est que ces dernières années qu'on a pris conscience de l'importance de prendre en considération la particularité des villes littorales dans notre manière de penser de produire et d'organiser le paysage bâti. Ceci c'est manifesté à travers la promulgation des plans et des textes de lois relatives à l'espace littoral.

III. Conclusion :

L'attractivité du littoral a entraîné des transformations extrêmement rapides des milieux en place, l'urbanisation et à un degré moindre l'industrialisation étant sans doute les responsables des dégradations les plus fortes, qui tendent à l'uniformisation des rivages et à la perte du caractère « pittoresque » des lieux.

La transformation peut être extrêmement rapide, radicale, comme en témoignent les nombreuses stations touristiques (constructions en front de mer, port de plaisance, golf, centre de thalassothérapie...) qui ont, pour certaines, remplacé un hameau ou un village de pêcheur (cabanes, port d'échouage). Dans d'autres situations, le changement est progressif avec par exemple le mitage des espaces proches du rivage, lui aussi responsable de la banalisation des espaces côtiers. Aujourd'hui, la densification constante de l'habitat tend à exclure des activités « traditionnelles » elles aussi symboles d'une culture et d'un passé (saliculture, conchyliculture, pêche à pied...). La spéculation foncière peut ainsi, sur certains espaces particuliers, perturber les sociétés autochtones, progressivement marginalisées voire évincées de leur lieux traditionnels de vie et de travail. Face aux risques qui pèsent sur la nature et sur le patrimoine culturel, R. Paskoff (1993

La conservation des ressources naturelles littorales devient aujourd'hui une priorité, d'autant plus que la majorité des usages est liée au maintien de leur bon état. Or, le système littoral, fragile, met en évidence certaines limites au développement d'activités qui concourent à dégrader une nature dont elles dépendent entièrement.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

B .Section II: « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

II.1.L'environnement littoral :

a) Introduction :

Le paysage littoral est constitué d'entités multiples, non seulement par la variété des configurations des espaces naturels, mais également par celle des espaces construits et des ensembles cultivés. Les cônes de visibilité permettent de mieux appréhender ces paysages singuliers. Patrimoine bâti, cultures agricoles et maritimes tirent leur diversité de la façon dont ils se sont référés à la mer et à la géographie pour s'organiser.

La spécificité littorale vient du fait que toutes ces structures paysagères ont, dans leur diversité, une référence commune majeure :

La présence de la mer. À la fois limite, contrainte, espace nourricier et horizon, la mer a conditionné les paysages à travers l'organisation particulière des villes, villages et des activités qui leur sont liées.

Figure 21: Paysage riche du littoral Languedoc-Roussillon.

source <http://www.linternaute.com>.



B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

Le littoral reste encore essentiellement rural, l'agriculture y occupe entre 40 et 45 % du territoire. Cette superficie agricole est cependant en forte régression ; elle a diminué de 20 % en 30 ans, perdant ainsi 170 000 ha, le rythme de diminution a été 5 fois plus élevé que la moyenne nationale pendant la période 1979-1988 et 2,5 fois entre 1988-1998 (3 fois en moyenne sur l'ensemble de la période). Le report de la pression urbaine sur l'arrière-pays s'est marqué par un rythme de disparition moitié moindre que sur le littoral, mais 1,5 fois supérieur à la moyenne nationale sur 30 ans. Cette régression généralisée est très étroitement corrélée à l'afflux des populations sur le littoral, aux besoins de logement et d'infrastructures qui en résultent et à l'artificialisation des sols qui s'ensuit.

b) Définitions : Plusieurs termes en rapport avec l'espace méritent d'être précisés : « environnement, aménagement et développement » car leurs définitions se recoupent :

✚ **l'aménagement :** peut contribuer à une meilleure protection de l'environnement, comme il peut contribuer à implanter des équipements déstabilisant une unité territoriale ou un milieu « naturel »;

✚ **le développement économique :** peut être fondé sur l'industrialisation d'un espace comme sur sa préservation et son exploitation rationnelle

✚ **le terme environnement :** peut être assimilé à un espace « perçu », tel que le conçoit A. Dauphiné en 1979 : « **l'environnement correspond à une prise en considération du milieu physique dans un contexte social ; c'est le milieu perçu par l'homme, les groupes sociaux et les sociétés humaines ;**

L'environnement du géographe présente donc trois caractéristiques fondamentales. C'est un donné, un produit de l'homme et un ensemble perçu »¹

✚ **Le patrimoine environnemental des villes littorales :**

Présente des spécificités remarquables. Ces espaces appartiennent à des systèmes beaucoup plus vastes, incluant l'estran et les parties terrestres et bien souvent les enjeux de la biodiversité doivent être posés à ces échelles. Ils participent au fonctionnement des grands corridors écologiques.

La nécessité de les maintenir passe par un nombre important de mesures : le classement au titre des sites et au titre des espaces remarquables et des espaces boisés de la loi Littoral ; des mesures de gestion adaptées (**charte de gestion, gestion intégrée des zones côtières**) ; des politiques foncières spécifiques (**actions du conservatoire national du littoral, politiques foncières des établissements**

⁹Espace littoral et décisions d'aménagement, Limites et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques. Exemple du littoral atlantique français-Claire Choblet-P23

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

c) L'agriculture comme activité structurante :

L'agriculture joue un rôle majeur dans la définition et la protection des entités paysagères. Les activités agricoles liées à la présence ou à la proximité de la mer produisent des paysages particuliers et ont un rôle structurant dans l'organisation de l'espace construit. Zone tampon et frontière, espace de transition, l'agriculture impose le respect des distances qui se traduisent en termes de valeur et d'attractivité.

Figure 22 : photo d'une Ville littorale agricole .



L'agriculture participe à la construction des paysages, à l'entretien des milieux naturels (coupures contre les incendies) et peut constituer un rempart contre l'urbanisation ou les risques naturels. Mais elle est aussi une source importante d'impact sur l'environnement par ses rejets dans les eaux douces et les eaux marines, ou par créer des coupures dans l'urbanisation elle est considérée comme un obstacle, elle permet même d'orienter l'urbanisation des cotes dans certaines villes et cause aussi des problèmes de pollution.

Les surfaces agricoles diminuent fortement sur la frange littorale, alors qu'elles jouent un rôle essentiel dans la production de valeur, la structuration des paysages et de l'identité de cet espace. Ce recul des surfaces agricoles correspond également à la perte d'un patrimoine, les sols les plus fertiles, souvent situés à proximité des villes, étant les premiers concernés par l'urbanisation.

Pourtant l'agriculture régresse dans les communes littorales à un rythme nettement plus élevé que partout ailleurs. À l'évidence **la loi Littoral** seule ne parvient pas à remplir l'objectif visant le maintien et le développement des activités agricoles en incitant les documents d'urbanisme à protéger les espaces nécessaires

B-Section 2 : « L’environnement littoral face à l’étalement urbain : cas des villes agricoles »

à ces activités. S’agissant d’une tendance lourde, très visible dans les secteurs les plus touristiques, la protection des terres agricoles n’est pas suffisante pour le maintien de l’activité de production.

Une politique de maintien du monde agricole doit s’employer à l’utilisation de tous les outils de protection existants, en combinant les dispositions indiquées par la loi, déclinées dans les documents d’urbanisme, avec d’autres moyens d’action comme ceux du **conservatoire du littoral**, de la **SAFER** et des établissements fonciers.

Elle doit également s’employer à faire évoluer les activités agricoles par la recherche de la diversification, de l’innovation et de la qualité. Il ne suffit pas d’acquérir les terrains et de les protéger de l’urbanisation dans les règlements. Les terres en friche sont très vulnérables et dévalorisent les paysages.

L’agriculture d’appoint, les productions de terroir et l’accueil à la ferme participent à l’attractivité des régions littorales et en particulier dans les zones touristiques recevant une importante population saisonnière. Cela contribue à la requalification des emplois agricoles, à la capacité globale d’accueil en répondant également à la demande croissante du tourisme vert.

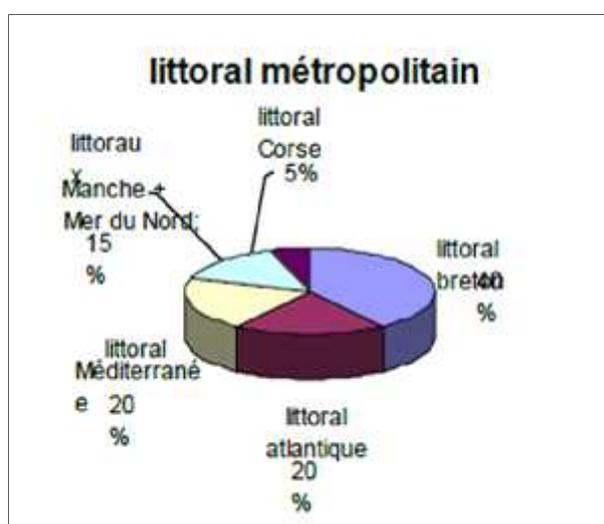
L’un des enjeux majeurs pour les **SCOT** littoraux est de parvenir à un développement urbain maîtrisé et de préserver les espaces affectés aux activités agricoles et forestières, de même que les espaces naturels et les paysages. Il est vrai que l’agriculture occupe encore sur cette portion de territoire si convoitée une place non négligeable.

Une représentation de la répartition des exploitations sur les différentes façades littorales est donnée ci-après.

Figure 23: schéma de répartitions des exploitations agricoles sur le littoral Métropolitain.

Les exploitations agricoles implantées sur le littoral présentent des spécificités :

- taille réduite : environ 30 ha contre 45 sur l’ensemble du territoire,
- gestion familiale,
- production dépendante du lieu
- agro-tourisme dans près de 50 % des cas (jusqu’à 50 % des revenus),
- contraintes liées à une surpopulation estivale engendrant des difficultés de voisinage et de circulation.



B-Section 2 : « L’environnement littoral face à l’étalement urbain : cas des villes agricoles »

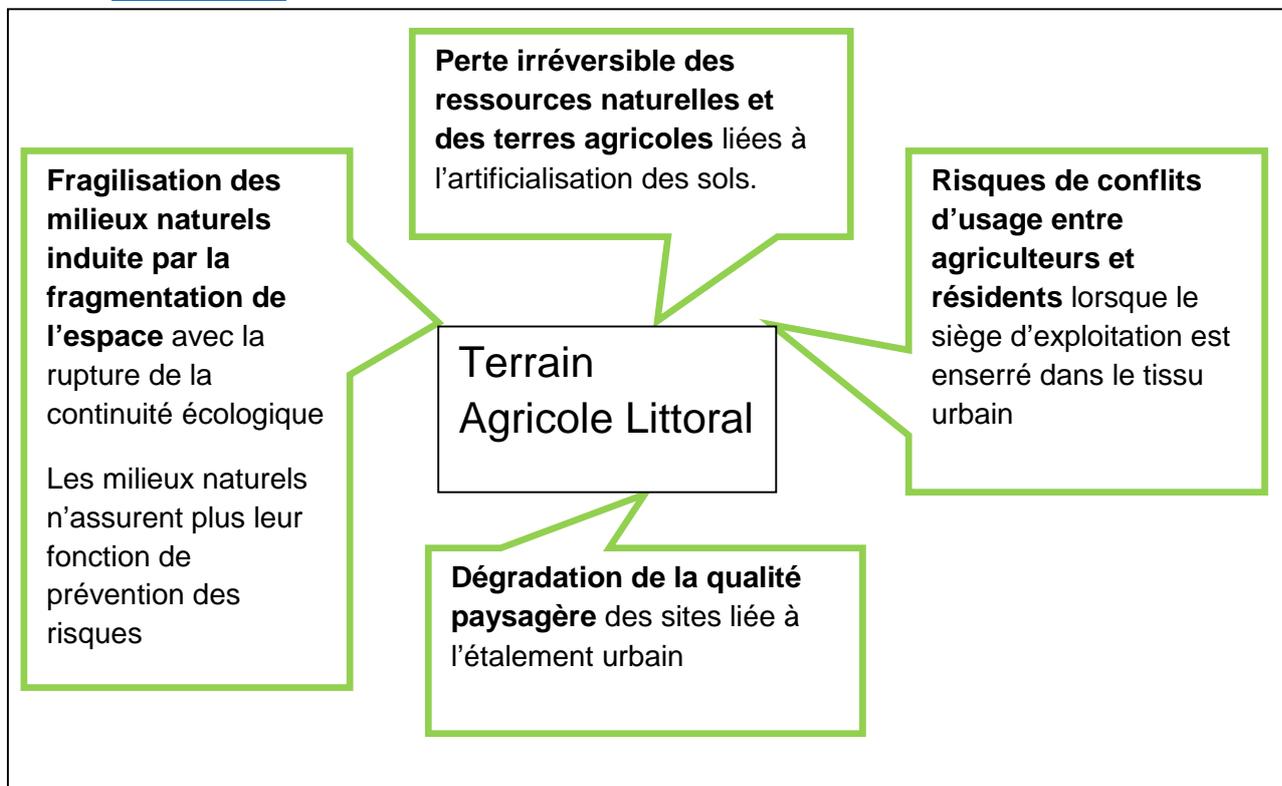
L’agriculture du littoral présente en fait les caractéristiques d’une agriculture périurbaine, constituée de productions diversifiées à forte dominante maraîchère, fruitière et florale. Cette caractéristique s’amenuise avec l’éloignement du littoral pour rejoindre le profil national dans la bande des 5 à 10 km du littoral (source : Observatoire du littoral).²

C’est dans les zones où domine l’agriculture périurbaine que les installations se font sur les exploitations de plus faible superficie, expression à la fois de la pression foncière et d’une adaptation des productions au contexte urbain local (maraîchage, commercialisation en circuits courts notamment). De fait, le littoral est plébiscité par les citoyens qui s’installent en agriculteurs. Le littoral compte une plus grande part d’installations en dehors du cadre familial (36 % au lieu de 30 %) souvent motivé par la recherche d’un meilleur cadre de vie et les possibilités d’emploi pour le conjoint ; les exploitations du littoral sont plus largement individuelles que sociétales.

La spécialisation des productions rend toutefois localement l’agriculture sensible aux crises économiques (viticulture languedocienne) ou aux contraintes d’un environnement qui s’urbanise (élevage intensif breton). Autant de facteurs de déstructuration du tissu agricole favorisant le mitage du territoire ou la surconsommation résidentielle.

Figure 24: schéma descriptif des menaces face aux surfaces agricoles littorales.

Source: WWW.Rhone.fr



B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

(1) Une zone agricole au statut qui reste ambigu :

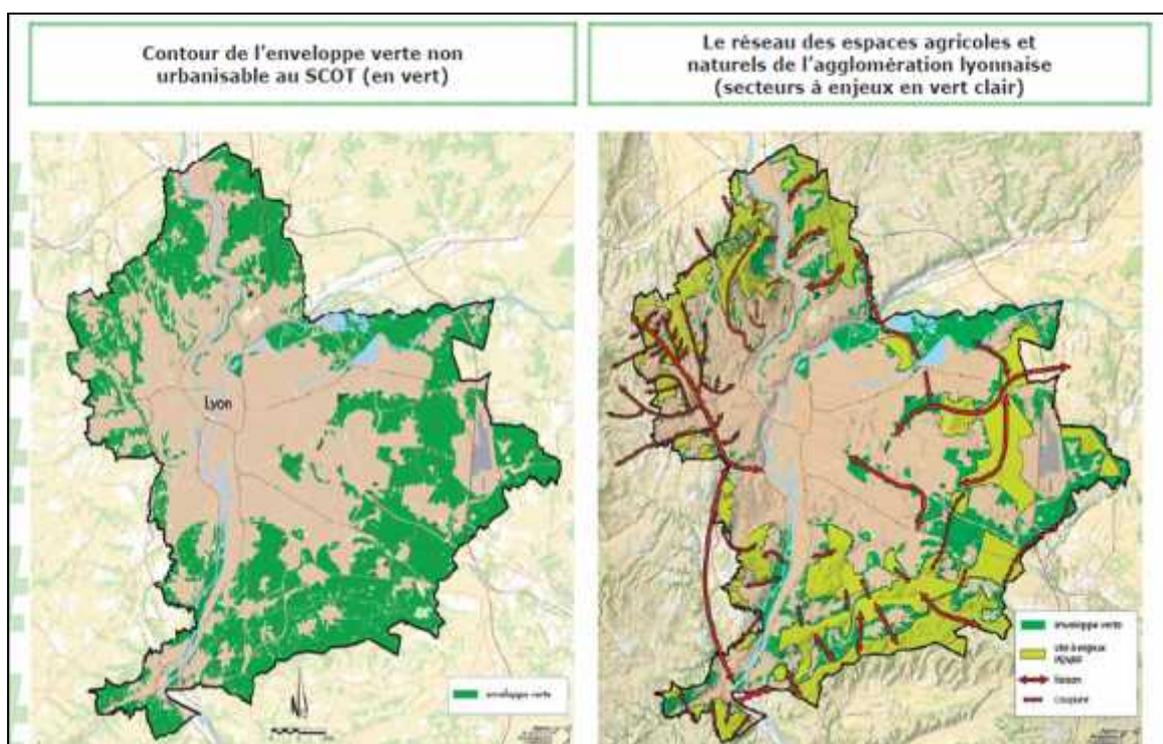
Souvent considérée comme la réserve foncière de l'urbanisme, le support des infrastructures, la zone agricole est aussi appelée à concourir à la protection des zones urbaines contre les risques d'inondation ou d'incendie, et au maintien de la biodiversité.

L'attractivité du littoral en fait un espace convoité. La diminution des terres disponibles, le faible taux de renouvellement et d'installation, concourent à la libération des terrains agricoles.

Les restrictions réglementaires, le coût de l'immobilier, rendent particulièrement attractif le " **sol agricole** », canalisé ainsi par le marché "urbain" des résidences principales et secondaires, un marché devenu généralement inaccessible à la quasi-totalité des candidats à l'installation.

La réglementation des zones agricoles a évolué dans le sens d'une meilleure maîtrise des usages dans la zone agricole. Sur un littoral soumis à une forte pression démographique, son application peine toujours à stabiliser l'artificialisation des sols et à freiner le jeu spéculatif tout en préservant un contexte favorable au développement de l'activité agricole. C'est donc bien un effort de clarification du statut de la zone agricole, déjà entrepris mais insuffisamment abouti, qu'il est indispensable de poursuivre.

[Figure 25](#): carte montrant la menace des zones agricoles par la future urbanisation (source Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise)



B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

(2) Préserver les paysages littoraux et l'agriculture :

Le littoral n'est pas un espace comme les autres, il est lisible de tous les cotés : depuis la mer la lisibilité est complète et donne à voir, d'un coup de regard, l'ensemble composé des profils construits et des espaces naturels, ainsi que du relief depuis la terre cette visibilité est multiple avec une particularité forte qui est la perception de la mer, ou du paysage qu'elle suggère. De cette double relation terre/mer et d'extrême visibilité, l'aménagement de l'espace, la qualité architecturale et l'organisation urbaine (bâtiments agricoles, villages et hameaux, extensions urbaines, fronts urbains, etc.), les rapports avec les paysages, le relief, la mer, posent un certain nombre d'exigences et une responsabilité particulière pour les élus.

L'espace littoral doit garder ses spécificités, son identité qui allie le paysage au patrimoine construit dans un dialogue permanent avec la mer.

Cela exige une compréhension des lieux qui fait appel aux compétences de professionnels, paysagistes, architectes, urbanistes, aux missions des conseils tels que les **CAUE (conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement)**, les architectes et paysagistes conseil.

La nécessité de préserver l'environnement devient indissociable de l'objectif de développement durable, comme le déclare la Ministre de l'Environnement D. Voynet, au Sénat en 1998 : « **la politique d'aménagement du territoire doit être durable. Elle doit prendre en compte l'environnement et les ressources, dans une perspective de long terme et de pérennité du développement .L'environnement n'est plus un bien consommable ou un gisement à exploiter. Sa qualité, sa diversité et les services qu'il rend aux populations sont, en soi, des facteurs de développement et d'attraction : La nature littorale a été particulièrement altérée après la seconde guerre mondiale en accueillant une population toujours plus nombreuse, liée notamment à la généralisation des congés payés. Ainsi, de la fin des années 1950 jusqu'aux années 1990.Des dégradations irréversibles ont ainsi été apportées à ces espaces fragiles**». Plusieurs solutions sont progressivement élaborées par l'Etat pour contrôler l'aménagement de ces espaces, comme la planification territoriale et la mise en place d'une réglementation spécifique pour limiter les dégradations résultant d'un nouvel esprit de consommation (spatiale, énergétique, etc.).Le littoral reste un espace toujours aussi convoité par des activités et usages variés, nouveaux ou non : sports d'eau, plaisance, énergie éolienne, développement des ressources halieutiques (etc.), qui nécessitent en permanence de nouveaux équipements, d'où l'intérêt de vérifier la pertinence et l'impact de procédures réglementaires pour la prise en compte de l'environnement côtier.³

³Espace littoral et décisions d'aménagement, Limites et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques. Exemple du littoral atlantique français-Claire Choblet-P14

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

II.2.l'étalement urbain :

a) .Définitions :

Le développement incessant des villes côtières et des infrastructures associées constituent un sujet de préoccupation des autorités publiques comme des scientifiques. Dans de nombreuses régions, le développement urbain littoral représente un enjeu territorial très sérieux. Il est la manifestation des pressions qui, s'exerçant sur un espace restreint et unique, mettent en péril des équilibres environnementaux, sociaux, économiques et culturels, et contribuent au dysfonctionnement des territoires.

 **L'urbanisation** peut être entendue comme le processus de création des espaces urbains et son résultat. Mais on gagne à en avoir une acception plus large, celle de l'artificialisation. Elle correspond alors à une modification radicale de l'environnement, dans ses formes visibles et ses composantes physiques, chimiques et biologiques. La vie animale et végétale est domestiquée ; le relief est modifié ; des constructions essentiellement minérales, faites de matières qui n'existent pas à l'état naturel, apparaissent ; des pollutions surviennent ; les cycles de l'eau et du carbone sont perturbés. L'urbanisation/artificialisation³ signifie une transformation des sols et de leur surface, ce qui implique par conséquent un recul des superficies agricoles, forestières, naturelles et semi-naturelles. Elle traduit une emprise accrue de la société sur l'espace, autant que la dégradation de la biodiversité et le bouleversement des paysages. Ses effets, le plus souvent irréversibles, se vérifient à toutes les échelles et sur tous les littoraux du monde.

 **L'étalement urbain** : est la propension des agglomérations urbaines à croître et se développent sur de beaucoup plus larges périmètres. C'est une extension urbaine en continuité avec la ville compacte, la périurbanisation une extension urbaine en discontinuité.

 L'Agence Européenne de l'Environnement décrit **l'étalement** comme la forme physique d'une expansion en faible densité des grandes régions urbaines, sous l'effet de conditions de marché, et principalement au détriment des surfaces agricoles avoisinantes.

La notion d'étalement urbain est souvent utilisée en urbanisme pur décrire une extension des surfaces urbanisées, souvent sous la forme d'un habitat pavillonnaire de faible hauteur avec des jardins.

C'est une forme de croissance urbaine mais ne doit pas être confondu avec elle : la croissance urbaine peut se réaliser sans nécessaire augmentation de la surface de l'aire urbaine, mais par densification du tissu urbain existant.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

L'étalement urbain implique une artificialisation de sols, mais l'inverse n'est pas vrai puisque l'artificialisation des sols concerne des espaces non bâtis (espaces verts urbains, équipements sportifs et de loisirs, etc.) qui peuvent se situer en hors des aires urbaines ou à la périphérie des villes ou des villages. ⁴

Les espaces ruraux sont conquis par les espaces urbains, parfois au bénéfice financier des exploitants agricoles. Mais les sols sont des ressources non renouvelables et il se trouve, de plus, que, sur la côte méditerranéenne, 3% des terres agricoles ont été urbanisées dans les années 1990 et 60% de ces terres étaient de bonne qualité agricole.

Le phénomène d'étalement urbain se traduit par un gaspillage des espaces agricoles et les règles d'urbanisme n'ont pas actuellement la solidité suffisante pour limiter la consommation d'espace. Tout se passe comme si, devant cette ressource rare, les décideurs ne raisonnaient pas encore dans le cadre d'un monde fini.

Les espaces agricoles ne sont valorisés ni pour leur activité de production agricole ni pour les services environnementaux qu'ils rendent, ni pour leur contribution à la préservation de la qualité des paysages. En périphérie des agglomérations, ils sont généralement considérés comme des réserves foncières. Sortir les espaces agricoles de ce "statut" de réserve foncière suppose que des contraintes plus fortes soient mises sur leur consommation. Le moment semble favorable. Longtemps ignoré, le problème de l'étalement urbain commence aujourd'hui à être posé par l'opinion, notamment en raison des coûts de déplacement.

A bien des égards, une consommation économe des espaces agricoles relève de la même problématique que la lutte contre le réchauffement climatique et les émissions de gaz à effet de serre, qui est devenue en quelques années une cause internationale majeure, et à laquelle elle contribue. Une mobilisation des décideurs, à tous les niveaux, y compris sans doute au niveau européen, est nécessaire pour modifier les comportements au niveau local et faire de la gestion économe de l'espace une cause d'intérêt public.

⁴L'étalement urbain en France synthèse documentaire -Réalisée par : Robert Laugier, ingénieur consultant indépendant Sur le littoral méditerranéen

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

b) Conséquences de l'étalement urbain :

Pendant très longtemps, la plupart des implantations humaines sur les rivages des mers ont répondu à des nécessités d'ordres économique, logistique et militaire. Les ports (de pêche, de commerce, militaires), les chantiers navals et les arsenaux ont été les principaux moteurs du développement urbain et de l'artificialisation du littoral.

De nos jours, le développement des transports maritimes et les implantations industrielles portuaires restent un facteur de l'artificialisation des littoraux.

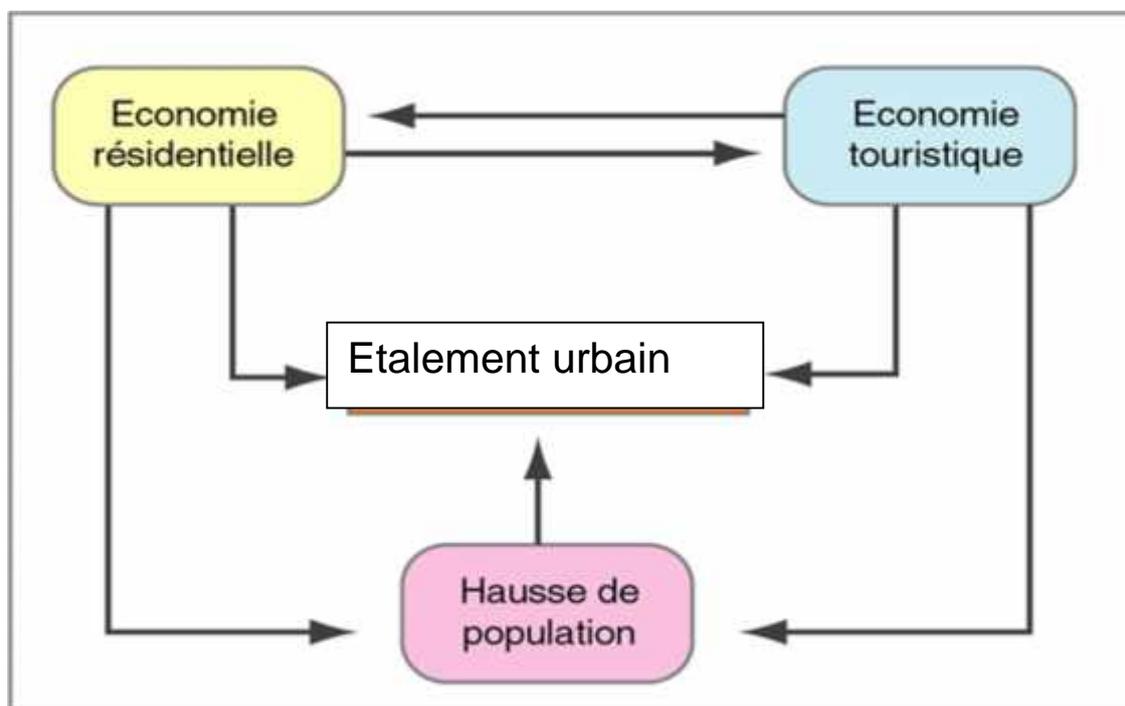
Le phénomène d'étalement urbain est désormais le produit de l'action combinée de « forces » d'ordres économique et social qui caractérisent à la fois le territoire, la société et le système économique européen, et dont l'héliotropisme, le tourisme, la recherche d'un cadre de vie original et symbolique, sont des composantes déterminantes. L'urbanisation qui en résulte couvre de très vastes portions du littoral et ne semble pas se limiter à des sites précis.

Les trois grands principaux moteurs de cet apparaissent dominants dans la dynamique en cours :

- ✓ **l'économie résidentielle,**
- ✓ **l'économie touristique, et**
- ✓ **l'accroissement démographique.** Comme l'indique la **Figure 29**

[Figure 26: les moteurs actuels de l'étalement urbain-](#)

Source : la vue sur la mer et l'urbanisation du littoral Samuel Robert p31.



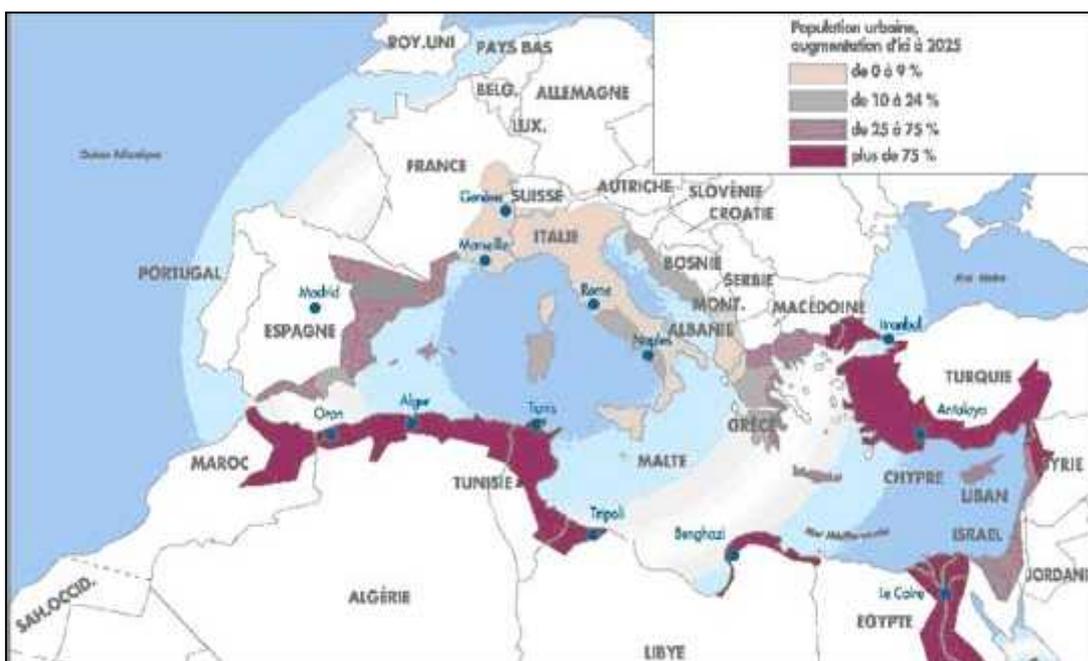
B-Section 2 :« L’environnement littoral face à l’étalement urbain : cas des villes agricoles »

(1) .L’accroissement démographique

L’étalement urbain est un phénomène qui a toujours existé sur le littoral, mais la pression s’est accentuée depuis une quarantaine d’années. Elle est due en partie à la croissance démographique, au changement des modes de vie et à l’évolution vers une société des loisirs. La densité de population dans les communes littorales est être multipliée par 10 dans les stations balnéaires durant la période estivale. Au-delà de la densification des centres urbains, c’est davantage leur extension qui pose problème et les conditions dans lesquelles les hameaux littoraux sont urbanisés, créant peu à peu des franges urbanisées continues sur les fronts de mer et un mitage prononcé sur l’ensemble du littoral .depuis 1990, les communes littorales concentrent chaque année environ 10% des superficies construites, alors qu’elles ne représentent que 4% du territoire national. L’essor de l’habitat s’est accompagné de la construction de voies de circulation, de réseaux de communication, de réseaux énergétiques et de réseaux d’assainissement, ainsi que de l’ensemble des infrastructures et services nécessaires Aux populations présentes (stations de traitement des eaux, zones commerciales, équipements de santé, ports de plaisance, etc.). Ces aménagements sont autant de surfaces et de zones artificialisées. L’artificialisation s’est principalement faite au détriment des espaces naturels et des terres agricoles, dont les superficies sur le littoral ne cessent de régresser. A titre d’exemple, le nombre d’exploitations agricoles sur les communes entourant le golfe du Morbihan a diminué de 45% entre 1988 et 2000. Toujours sur ce territoire, la population a été multipliée par 2

Figure 27 : Evolution démographique autour du bassin méditerranéen d’ici à 2025

(Source : le monde 10.06.2006 www.cybellemediterranee.org)



B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

(2) L'économie résidentielle :

La fonction résidentielle est une caractéristique fondamentale pour comprendre la dynamique des territoires littoraux aujourd'hui.

Dès la fin du XIX^{ème} siècle, certaines littoraux bien reliées à d'importants pôles urbains intérieurs sont devenues des « banlieues balnéaires » la culture de la résidence secondaire s'est solidement implantée sur notre continent. Dans les zones côtières, ce phénomène a permis l'éclosion de nombreuses villes, développées à l'origine comme stations de villégiature, stations climatiques, touristiques ou balnéaires. Il a donné lieu à l'essor d'une importante économie de la construction et des services aux particuliers et, surtout, a contribué et continue de contribuer à l'étalement urbain. « **Dans le cas des communes littorales françaises, 23 % des logements construits entre 1990 et 2003 ont été des résidences secondaires, contre 3 % dans le reste des départements littoraux (DATAR, 2004) ».**

La force de ce phénomène est telle qu'il touche désormais les communes situées plus en retrait du rivage, alors qu'il tend à stagner sur le littoral proche (Observatoire du littoral, 2005).

L'étalement induit par l'économie résidentielle produit un urbanisme très consommateur d'espace : immeubles, résidences, pavillons, villas et maisons entourés de jardins, espaces publics ouverts (parcs, squares, etc.), équipements sportifs et récréatifs. Elle est d'ailleurs d'autant moins économe en espace que les logements construits sont dominés par l'habitat individuel.

Figure 28 : résidences secondaires villages touristique Villefranche-sur-Mer

(Source : photo prise par Franck Minieri-2015-<http://www.houzz.fr>)



B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

(3) L'économie touristique :

« De toutes les activités nautiques, la plaisance est la plus considérable à la fois par le nombre de pratiquants, par les flux financiers qu'elle induit, par la marque qu'elle imprime dans les paysages côtiers » (Bernard, 2000).

Le tourisme est l'autre grande force contribuant à l'artificialisation du littoral. Il est bien sûr à considérer avec l'économie résidentielle avec laquelle il est étroitement lié. Le succès d'une région touristique induit bien souvent, en effet, que s'y développe une fonction résidentielle qui, elle même, conforte l'économie touristique

La mer demeure la principale destination touristique dans de nombreux pays, dont la France où 37 % des longs séjours. L'empreinte du tourisme sur l'espace littoral est forte. De nombreux exemples d'urbanisations touristiques côtières soudaines et massives ont été analysés depuis longtemps, comme par exemple aux Baléares (Knafou, SeguiLlinas, 1991), sur la Costa Blanca (Dumas, 1977)

Elle se manifeste partout par des aménagements et des équipements de plus ou moins grande envergure. Ces derniers peuvent être partagés en deux catégories : ceux qui relèvent de l'hébergement et de l'accueil, ceux qui ressortissent des loisirs et de la distraction.

Les premiers (complexes hôteliers, résidences de vacance, marinas et ports de plaisance) continuent d'être construits, mais beaucoup moins que lors des décennies précédentes.

En France, l'aménagement touristique du littoral remonte aussi aux années 1960 et 1970, mais il s'est principalement réalisé dans le cadre de grands programmes planifiés

En Languedoc-Roussillon par exemple, plusieurs stations sont devenues des composantes de l'armature urbaine et participent aujourd'hui de l'étalement urbain.

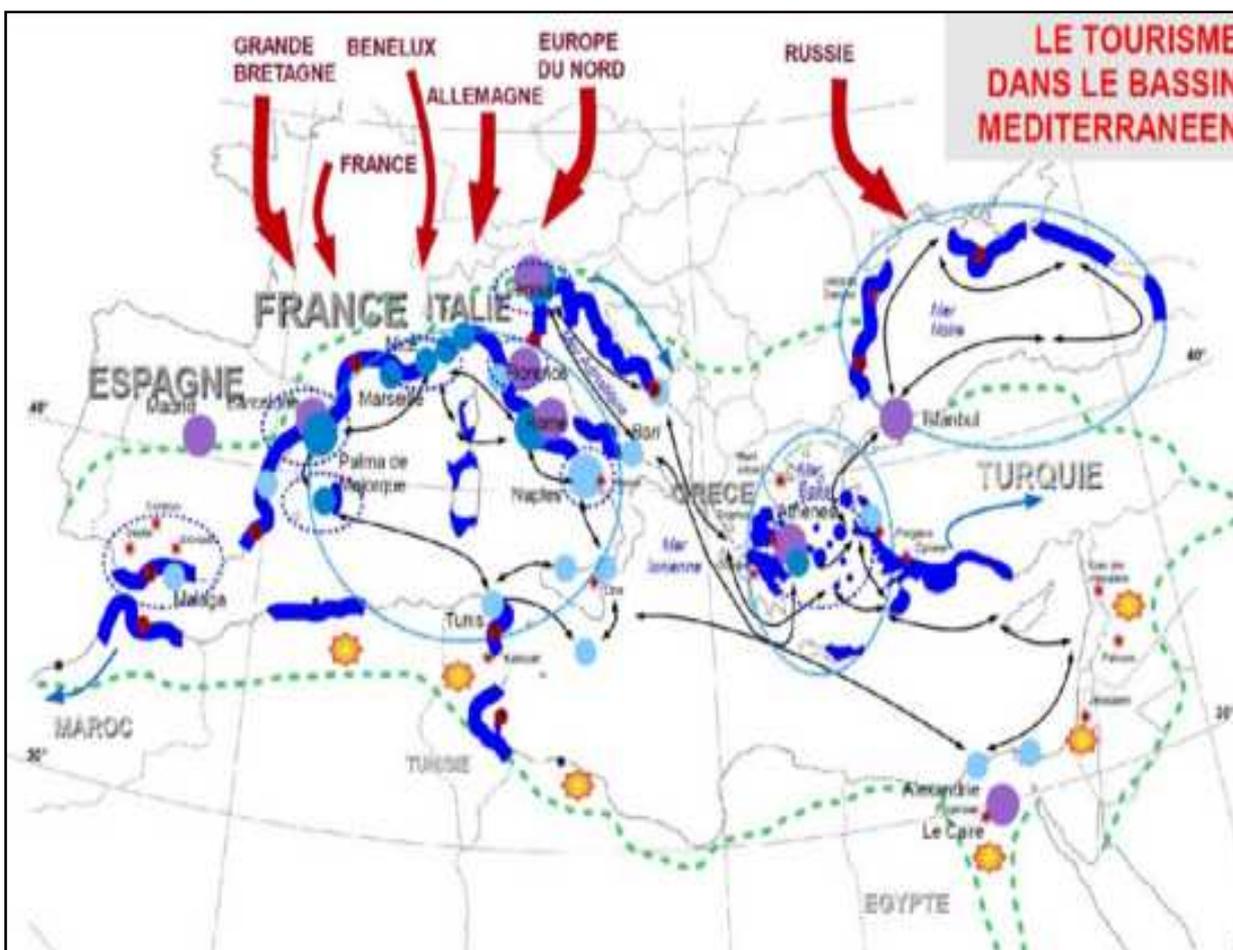
Même si le plan d'aménagement d'origine prévoyait d'éviter l'urbanisation continue le long de la côte, ce littoral présente malheureusement aujourd'hui des formes d'étalement urbain que l'on souhaitait empêcher. De nos jours, la matérialisation spatiale du dynamisme de l'économie touristique passe davantage par des aménagements diffus, mais toujours très nombreux.

La pression demeure forte pour l'implantation de nouveaux équipements, bien souvent au plus près du rivage. Même sur les côtes les plus touristiques, on continue de construire des complexes hôteliers, des centres de remise en forme, des parcs d'attraction, etc. Mis de plus en plus en compétition du fait notamment de l'évolution

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

des pratiques récréatives, de la diminution de la durée des séjours, mais aussi de leur multiplication, ou encore de l'apparition de nouvelles destinations relativement proches (Croatie, Tunisie, Turquie, ...), les littoraux touristiques cherchent en permanence à offrir les équipements les plus à même de leur assurer un bon niveau de fréquentation. Ceci se traduit par la persistance de l'attention des collectivités locales pour les aménagements touristiques. Le cas des ports de plaisance est à ce titre tout à fait intéressant.

Figure 29: Carte des principaux littoraux touristiques dans le bassin méditerranéen depuis 1962 et la surface urbanisée.



B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

c) Effets de l'étalement urbain « l'impact environnemental » :

Selon les lieux, les époques et les acteurs, les préoccupations environnementales et sociales varient, de sorte que les développements et les aménagements qui prennent corps sur les côtes ne sont pas toujours jugés négativement, bien au contraire.

Ceci renvoie à la diversité des usages et des intérêts des différents groupes sociaux sur le littoral qui, tous, sont détenteurs d'enjeux. Quoi qu'il en soit, maintes études et analyses ont montré que les changements induits par l'urbanisation, s'ils peuvent être porteurs de progrès (développement économique par la création d'emplois, par exemple), sont aussi créateurs de perturbations, aussi bien sur le plan écologique et environnemental, que sur le plan social. Du point de vue de l'environnement, les conséquences sont multiples :

- ✓ une réduction de la surface des espaces naturels et donc de la biodiversité ;
- ✓ des effets de coupure des corridors biologiques et de fragmentation des écosystèmes, selon les localisations de l'étalement urbain.
- ✓ une imperméabilisation des sols entraînant un accroissement des risques d'inondation, une moindre recharge des nappes, un accroissement des coûts d'assainissement et des risques de surcharge des stations d'épuration, un lessivage brutal des particules de pollutions déposées sur ces sols imperméabilisés, au cours d'orages, d'où des risques accrus de pollution des rivières et des nappes phréatiques .
- ✓ l'étalement urbain est un facteur de dépendance à l'automobile et de multi-équipements : le taux de motorisation est d'autant plus élevé qu'on s'éloigne du centre ville
- ✓ la densité urbaine, qui détermine la superficie occupée par la croissance urbaine et donc perdue en espaces agricoles et naturels.⁵

⁵Responsabilité & environnement n° 49 janvier 2008

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

(1) Destruction des milieux :

Les villes littorales ; Ces interfaces naturelles, entre le monde terrestre et le monde marin, se caractérisent par une forte biodiversité ; Dans leurs régions respectives, toutes les littoraux présentent une biodiversité supérieure aux espaces environnants, ce qui leur confère une valeur patrimoniale élevée,

L'artificialisation constitue par conséquent une transformation le plus souvent destructrice du milieu et toujours extrêmement pénalisante pour la conservation de l'environnement.

(a) Empiètements sur l'espace marin littoral :

Un des effets les plus considérables de l'artificialisation consiste en l'éradication pure et simple de l'espace marin littoral. Cette situation est le fait d'aménagements qui visent étendre l'espace terrestre utile, soit par remblais, soit par poldérisation

En Europe, les empiètements ont été très importants à partir des années 1960, stimulés par la croissance économique, l'essor du tourisme de masse et l'absence d'une conscience collective suffisante pour organiser un cadre réglementaire permettant d'assurer la conservation des littoraux ; Sur le littoral méditerranéen français, les travaux du projet MEDAM (**Côtes MEDiterranéennes françaises. Inventaire des AMénagements gagnés sur le domaine marin**) montrent par exemple que les aménagements effectués sur le domaine marin ont été particulièrement nombreux et destructeurs des biotopes. Leur impact a été évalué en longueur de trait de côte artificialisé et en surface de petits fonds occupés par les aménagements.

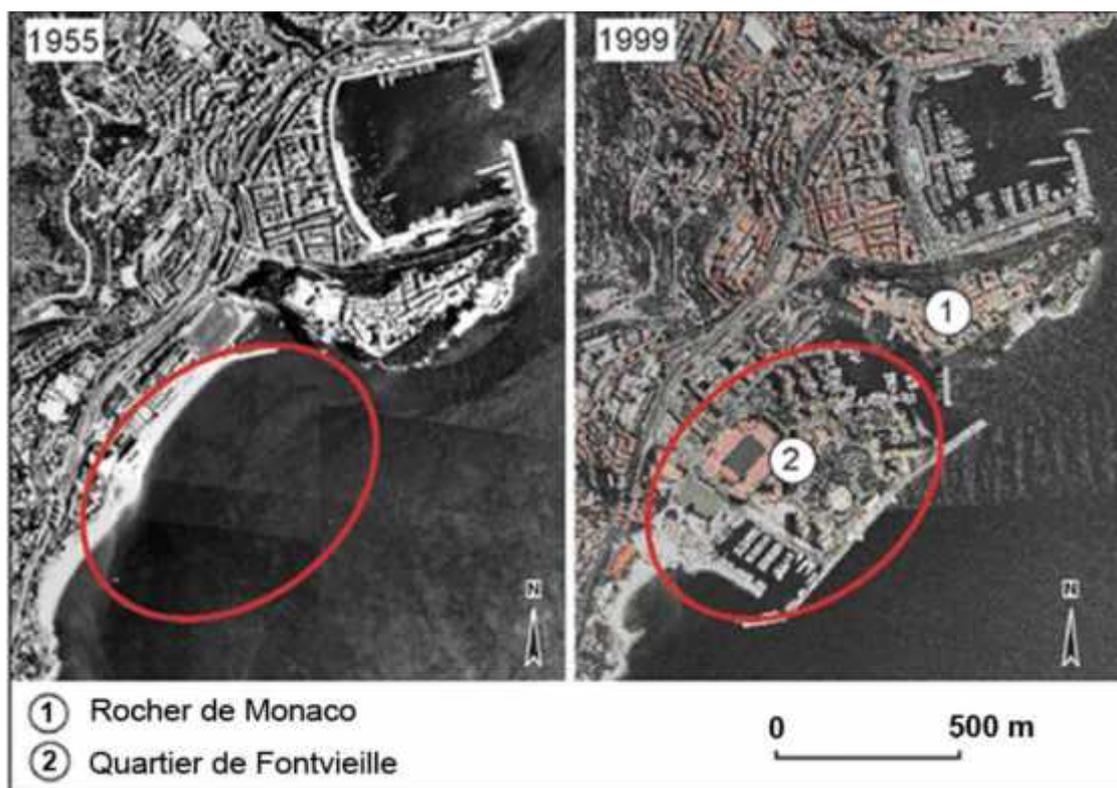
L'apparition des différentes législations nationales sur le littoral, les conventions internationales sur la protection des espèces et des milieux - la Convention de Berne¹¹, par exemple - ont permis de limiter ces aménagements, qui sont plus difficiles à réaliser aujourd'hui. Mais la pression demeure (par le biais de travaux de protection contre les assauts de la mer notamment, l'artificialisation des petits fonds continue) et bien des littoraux restent sous la menace de développements destructeurs de l'espace marin côtier.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

Les empiètements sur le domaine littoral marin sont très caractéristiques de l'époque qui a précédé la mise en place du droit du littoral et l'affirmation de la cause environnementale. Les emprises gagnées sur la mer à Nice pour la construction de l'aéroport, à Monaco pour construire le quartier de Fontvieille, sont tout à fait emblématiques de ces opérations.

Figure 30 : empiétant sur le littoral marin : le quartier de le quartier de Fontvieille en Principauté de Monaco

(Source : Samuel Robert "La vue sur mer et l'urbanisation du littoral, 2003).



Cependant, la pression qui s'exerce encore aujourd'hui sur le littoral reste très vive et les projets d'aménagements en mer n'ont pas disparu. Ils sont directement liés à l'impérieux besoin d'espaces dans les villes côtières les plus dynamiques. Sur la Côte d'Azur, Monaco,

Nice et Cannes sont les sites sensibles sur ce sujet. La principauté, qui est un Etat indépendant, ne tombe pas sous le coup de la loi Littoral française. Elle continue par conséquent à penser son développement du côté de la mer. D'ores et déjà, un premier projet consiste à gagner plusieurs dizaines de milliers de mètres carrés sur la mer entre le port.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

Hercule et le Grimaldi forum – la procédure de mise en concurrence des entreprises de BTP a été lancée en juillet 2006 par le Gouvernement princier. Mais le projet le plus ambitieux est sans conteste celui de l'urbanisation en mer, sur lequel rien n'est encore fixé mais dont la réflexion est, quoi qu'il en soit, engagée.

[Figure 31](#) : urbanisation en mer à Monaco.

(source : Département des travaux publics, Monaco)



(b) Destruction des milieux terrestres littoraux

Sur la partie terrestre du littoral, les destructions du milieu résultent d'actions planifiées ou des effets secondaires d'aménagements réalisés par ailleurs et dont les impacts ont mal été évalués. Les milieux touchés sont d'une grande diversité : zones humides, dunes, landes, garrigues et maquis, forêts, mais aussi plages, dunes et lido...

(i) *L'artificialisation des sols*

L'étalement urbain correspond à une consommation d'espace et cette extension des espaces urbains se fait au détriment d'espaces naturels ou agricoles alors que les besoins alimentaires de la planète nécessitent des espaces agricoles.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

Figure 32: tableau de répartition des sols en France

(Source : Robert Laugier l'étalement urbain en France ,2012-p 11)

La répartition de l'occupation des sols en France en 2006
<ul style="list-style-type: none"> • 74,3% par du tissu urbain discontinu • 12,1% par des zones industrielles et commerciales • 3,9% par des équipements sportifs et de loisirs • 3,1% par des activités d'extraction de matériaux • 1,6% par du tissu urbain continu • 1,6% par les réseaux routiers et ferroviaires

D'après les bases du ministère de l'Agriculture, l'artificialisation des sols a augmenté de 20% entre 1992 et 2004 (soit 690.000 hectares) alors que, durant cette période, la population française n'a augmenté que de 7%. Les mêmes sources indiquent une artificialisation de 56.000 hectares par an entre 2000 et 2004, ce qui correspond globalement à la surface d'un département tous les 10 ans.

La tendance se poursuit puisque les sols artificialisés sont passés, entre 2006 et 2009, de 4,59 à 4,85 millions d'hectares, soit une progression moyenne de 86.000 hectares par an, ou 236 hectares par jour.

A ce rythme, ce ne serait plus tous les 10 ans mais tous les 7 ans que la surface d'un département serait artificialisée.

L'artificialisation tend à changer de visage car on observe désormais une urbanisation beaucoup plus diffuse sur tout le territoire, des zones de plus en plus reculées des grandes agglomérations et du littoral s'urbanisant à leur tour.

Destruction des terrains agricoles cas des villes littorales agricoles :

Les espaces ruraux sont conquis par les espaces urbains, parfois au bénéfice financier des exploitants agricoles. Mais les sols sont des ressources non renouvelables et il se trouve, de plus, que, sur la côte méditerranéenne, 3% des terres agricoles ont été urbanisées dans les années 1990 et 60% de ces terres étaient de bonne qualité agricole.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

De façon évidente, la consommation d'espace au profit de l'artificialisation implique la destruction ou le dérangement d'espaces naturels. L'étalement urbain et le développement des réseaux de transports génèrent une dégradation et une fragmentation des habitats, engendrant isolement des populations, perte de diversité génétique et homogénéisation des espèces. Ces dégradations sont particulièrement notables dans les zones côtières et leurs écosystèmes.

La croissance urbaine entraîne la consommation de plusieurs ressources naturelles. La transformation de terres agricoles en logements ou en routes tend à être permanente et n'est réversible qu'avec des coûts très élevés.

L'étalement urbain implique aussi le transport de matières premières utilisées pour la construction, l'ouverture de carrières à proximité de réserves naturelles, une extraction excessive des graviers des lits de rivière. Il modifie les propriétés des sols en réduisant leurs fonctions essentielles (perméabilité, puits de carbone). Il modifie les interactions entre eaux superficielles et eaux souterraines.

L'artificialisation des sols s'accompagne de leur imperméabilisation, donc d'une amplification du ruissellement des eaux de pluies, augmentant donc le niveau des crues. Celles-ci deviennent d'autant plus dangereuses du fait de l'augmentation du nombre de logements construits dans des zones inondables.

En partie du fait de son impact sur la « nature » littorale, l'artificialisation est un facteur de perturbation des paysages qui s'exerce à plusieurs niveaux. Produit par les composantes de la nature et celles de la société, le paysage possède toujours une certaine singularité. Il a son histoire, ses héritages, sa dynamique d'évolution.

(ii) Périurbanisation, uniformisation

Le mitage des espaces agricoles et forestiers et surtout l'étalement urbain conduit à l'uniformisation des côtes, où se développe une sorte de paysage périurbain universel. Les coupures d'urbanisation sont de moins en moins franches et la mixité paysagère, augmentée au début du processus d'artificialisation, finit par se réduire avec le temps. *« L'attraction pour les loisirs et la volonté de profiter des aménités environnementales (espaces boisés, « vue mer ») ont conduit à un urbanisme : plus étalé que dans le reste de la France et fortement consommateur d'espaces choisis parmi les plus proches du rivage (...) ; recelant de fortes irréversibilités(...) ; mal maîtrisé et ne respectant pas toujours le droit de l'urbanisme (...) ; caractérisé par un individualisme encore plus marqué que dans d'autres espaces (...) »* (DATAR, 2004). Les villes de Bretagne, par exemple, *« se trouvent prises dans une spirale d'urbanisation qui les dépassent »* et *« les phénomènes conjugués de la périurbanisation et de la rurbanisation d'une part, de colonisation des rivages d'autre part, se combinent ici en même temps, densifiant brutalement les territoires, ennoyant ces noyaux urbains dans un paysage « d'urbanité » mais non de réelle urbanisation »* (Lebahy, 2006a).

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

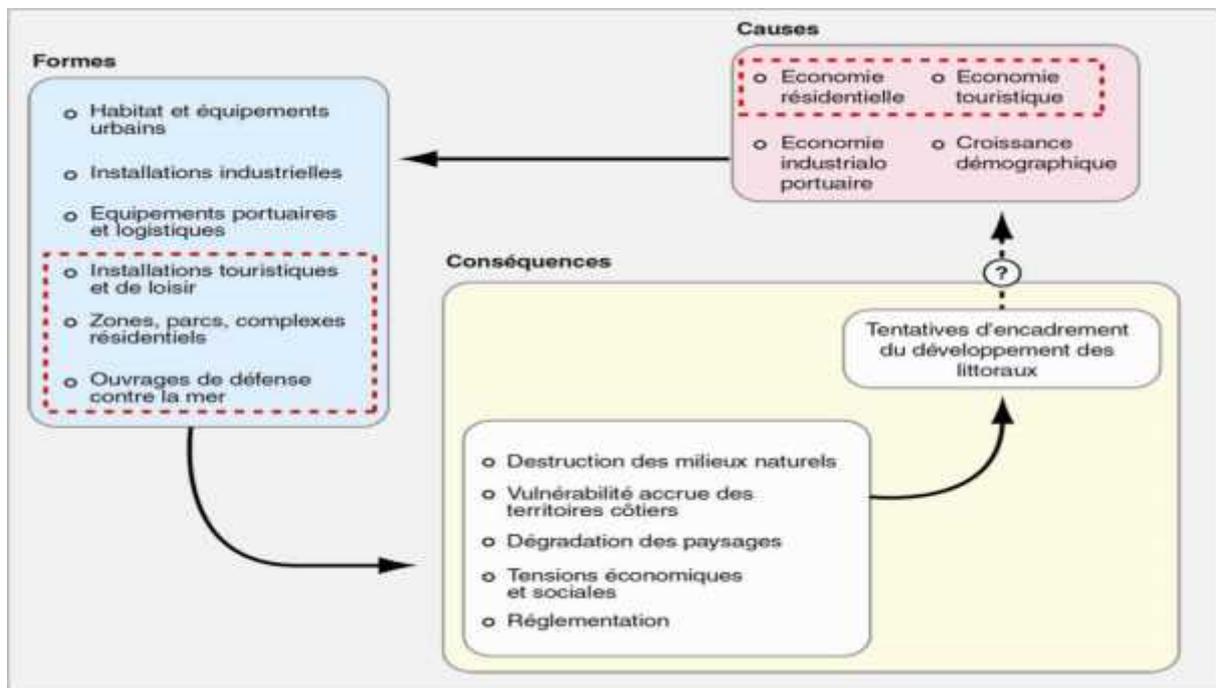
La perturbation des paysages découle également de la disparition progressive des formes spécifiquement littorales d'occupation de l'espace. L'originalité des paysages côtiers repose en effet sur des composantes qui ne se trouvent qu'en zone littorale et qui sont le reflet des genres de vie et des traditions des zones côtières. Il peut s'agir de marais salants, de chantiers de construction navale, de zones aquacoles, d'espaces agricoles tirant partie de la douceur du climat maritime (les « ceintures dorées » bretonnes), c'est-à-dire tous les espaces façonnés par les activités humaines ayant de près ou de loin un rapport avec la mer. Leur recul traduit le déclin d'activités originales et traditionnelles et, par conséquent, la disparition des paysages qu'elles produisent. On assiste ainsi à la transcription spatiale et paysagère de la déstructuration des sociétés littorales, d'autant plus marquée que l'artificialisation des côtes par le tourisme et l'économie résidentielle s'effectue sur un court espace de temps. Sur plusieurs façades littorales devenues hauts lieux du tourisme balnéaire, le paysage s'est donc uniformisé et ne comprend guère d'autres facettes que celles produites par l'urbanisme résidentiel, le tourisme, les activités de service et de loisir.

L'agriculture est en effet souvent la « grande perdante » de cette compétition, car rares sont les systèmes productifs capables de rivaliser avec les promoteurs immobiliers pour l'achat de terrains. D'une part, ces derniers s'inscrivent dans une logique de spéculation et n'hésitent pas à acquérir des biens même inconstructibles pour attendre ensuite que la réglementation d'urbanisme change. D'autre part, les propriétaires de terrains espèrent vendre au meilleur prix et dissuadent les quelques rares prétendants à une acquisition pour une mise en exploitation agricole, en fixant des mises à prix trop élevées. **« Le littoral du Morbihan principalement, mais aussi celui de sud Cornouailles, du Pays des Abers, du Trégor et du Pays malouin sont des lieux où les acheteurs extérieurs entrent visiblement en concurrence avec les agriculteurs sur du foncier pourtant non constructible. Ces nouveaux acquéreurs peuvent acheter la terre à des prix atteignant 10 fois sa stricte valeur de transaction agricole... »** (Lebahy, 2006b). L'impact est alors paysager et socio-économique. Avec le déclin de l'agriculture, les métiers qui lui sont associés disparaissent, bousculant ainsi le tissu socio-économique des régions côtières.

B-Section 2 :« L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

Figure33 : La problématique de l'étalement urbain dans une ville littorale, formes ; causes et conséquences une synthèse.

Source la vue sur la mer Robert p63



II. Garantir un environnement littoral de qualité

(1) Intégrer l'environnement dans les politiques sectorielles

La préservation et l'amélioration de la qualité de l'environnement littoral et côtier ne peuvent se limiter à une politique sectorielle de l'environnement, qui par nature transversale doit s'intégrer à l'ensemble des autres politiques publiques. Il s'agit notamment de prendre en compte les espaces "ordinaires", qui sans avoir besoin de protections Fortes, appellent des usages plus respectueux de l'environnement.

Dans la perspective d'une gestion intégrée des villes littorales

Toute activité devrait intégrer l'environnement en amont, en mobilisant l'ensemble des leviers et instruments existants. Les soutiens publics et les droits d'usage qui sont accordés à certains secteurs pourraient être systématiquement subordonnés à une exemplarité en matière d'environnement : mise en place de contrats d'agriculture durable intégrant une problématique côtière, évolution des techniques de pêche (sélectivité des engins), évolution de l'aquaculture vers des modes de production biologiques, traitement des pollutions des ports maritimes et des pollutions des navires. Parallèlement aux démarches réglementaires, le développement de politiques contractuelles permet d'aller plus loin dans le sens de l'intégration entre protection et développement.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

À titre d'exemple la mise en place, en Camargue, de agro-environnementales depuis 1993 permet aux riziculteurs d'initier une gestion plus proche des rythmes naturels, voire de convertir des terres agricoles peu rentables en zones humides naturelles.

Les responsables et les acteurs du littoral doivent-ils et peuvent-ils chercher à infléchir cette croissance de la population ?

Cette question, aussi cruciale soit-elle, n'a évidemment pas de réponse simple, et ce d'autant plus qu'elle échappe en grande partie aux acteurs actuels du littoral.

L'attraction résidentielle du littoral s'inscrit en effet dans des tendances plus larges que sont l'attractivité globale de l'ensemble des espaces maritimes, l'héliotropisme, la migration nord-sud, sur lesquelles les territoires littoraux n'ont pas de moyens d'action. Dans les DOM l'évolution du solde naturel entraînera forcément une forte croissance démographique qu'il faudra gérer.

Mettre en œuvre des politiques d'urbanisme répondant à des usages diversifiés de l'espace :

Dans un contexte très contraint, les territoires littoraux doivent souvent gérer une croissance et composer avec une attractivité qu'ils n'ont pas toujours anticipée, au risque d'être victimes de leur succès (risque de congestion, de tensions foncières, de sur fréquentation des espaces naturels).

Les politiques d'urbanisme sur les littoraux doivent anticiper sur les évolutions en cours en visant le maintien ou le rétablissement d'une diversification sociale, à travers un équilibre entre les différents usages et activités.

Il s'agit de répondre simultanément à différents enjeux :

- ✓ reconversion d'espaces industriels et portuaires...,
- ✓ besoins pour les espaces agricoles participant au développement économique local mais qui structurent également les paysages, agrémentent le cadre de vie et qui tiennent des espaces difficiles,
- ✓ besoins pour les espaces naturels qui participent au cadre de vie et dont l'attractivité renforce la valeur patrimoniale d'un territoire...,
- ✓ enjeux de prévention des risques...,
- ✓ besoins en équipements, en espaces publics et en logements et en particulier en locatifs pour répondre à la demande des actifs et améliorer la mixité sociale.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

 **Mettre en place les conditions d'une pérennisation de l'agriculture littorale**

B. Protéger les exploitations de la pression foncière

Les tensions foncières entraînent deux types de situation :

✓ une attitude spéculative des exploitants, que les perspectives de plus-values foncières incitent à arrêter leur exploitation ou à la laisser en friche dans l'attente d'une vente.

Seule l'agriculture occupant de faibles surfaces et produisant une forte valeur ajoutée, comme l'horticulture ou l'élevage hors sol, sont capables de résister.

L'enjeu est d'empêcher sur le long terme le passage des terrains agricoles en terrains urbanisables, en incitant à leur maintien en production. Les espaces boisés classés des POS ne peuvent par exemple plus changer d'affectation : faut-il envisager le même type d'instruments pour certaines terres agricoles ?

✓ des difficultés de transmission ou de reprise lors d'une cessation d'activité, l'urbanisation environnante survalorisant les terres et rendant leur transmission aux descendants plus difficiles. L'enjeu est alors, outre le maintien de la vocation agricole de ces terres, de faciliter les transmissions d'exploitations

(1) Maintenir une agriculture de qualité

Parallèlement à la protection globale de la surface agricole utile, il convient de conserver les terres les plus fertiles et de maintenir des surfaces d'exploitations assez grandes pour permettre des pratiques culturales moins intensives, améliorer la qualité des produits et minimiser les impacts sur les milieux naturels.

Les terrains agricoles, comme les espaces naturels, sont constitutifs d'un paysage qui participe à l'attractivité d'un territoire. Ils permettent de maintenir la biodiversité, peuvent constituer un rempart contre les risques (inondations et incendies, en particulier).

Le rôle joué par l'agriculture littorale devrait être mieux reconnu, par exemple en accélérant la mise en place des **contrats d'agriculture durable (CAD)** sur le littoral. De la même manière, **le Conservatoire du littoral** encourage le maintien d'une agriculture exemplaire sur certains de ses sites (création de coupures incendies sur l'île de Porquerolles...) et la pérennisation de l'agriculture figure dans ses critères d'acquisition.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

(2) Prise en compte de la protection de l'environnement littoral dans la réglementation :

L'environnement est resté en marge des préoccupations politiques depuis l'adaptation de **la loi littoral** plusieurs rapports publics soulignent les difficultés d'aménagement et de gestion de ces espaces qui ont connu des transformations radicales dans les années 60-90 la conservation et la protection sont restées des priorités mineures de point de vue économique ceci explique l'usage de la mise en valeur qui suit l'aménagement et la protection au titre de cette loi

La sensibilisation aux préoccupations écologiques s'est pourtant immiscée en France il y a une trentaine d'années, à la fois origine et conséquence de la construction réglementaire dans ce domaine. La quarantaine de lois actuellement rassemblée au sein du Code de l'environnement, qui révèle tant la variété des domaines environnementaux développés (protection de la nature, qualité de l'eau et de l'air, activités polluantes, etc.) Que la volonté d'y associer les citoyens³, montre que le jeune droit de l'environnement connaît une ascension constante depuis le milieu des années 1970.

La nécessité de préserver l'environnement devient indissociable de l'objectif de développement durable, comme le déclare la Ministre de l'Environnement⁴, D. Voynet, au Sénat en 1998 : « la politique d'aménagement du territoire doit être durable. Elle doit prendre en compte l'environnement et les ressources, dans une perspective de long terme et de pérennité du développement. L'environnement n'est plus un bien consommable ou un gisement à exploiter. Sa qualité, sa diversité et les services qu'il rend aux populations sont, en soi, des facteurs de développement et d'attraction La nature littorale a été particulièrement altérée après la seconde guerre mondiale en accueillant une population toujours plus nombreuse, liée notamment à la généralisation des congés payés. Ainsi, de la fin des années 1950 jusqu'aux années 1990 Des dégradations irréversibles ont ainsi été apportées à ces espaces fragiles». Plusieurs solutions sont progressivement élaborées par l'Etat pour contrôler l'aménagement de ces espaces, comme la planification territoriale et la mise en place d'une réglementation spécifique pour limiter les dégradations résultant d'un (nouvel ?) esprit de consommation (spatiale, énergétique, etc.).

La loi Littoral a ainsi largement freiné l'équipement de la zone côtière, associée à l'action publique de protection (**Conservatoire du Littoral en 1975, taxe départementale pour les espaces naturels sensibles (TDENS), classement de sites...**)

En ce début du 21^e siècle, les divergences entre aménageurs et protecteurs de l'environnement existent toujours, mais la réglementation mise en place dans les années 1970 à 1990 a mûri et s'est imposée dans la conscience collective et

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

individuelle, D'un côté, les débats nombreuses manifestations publiques et programmes de recherche témoignent toujours de cette montée en puissance des préoccupations environnementales, jusqu'à l'inscription dans des conventions et chartes nationales de nombreux concepts et principes récents (de prévention, de précaution, gestion intégrée, développement durable).

De l'autre, le littoral reste un espace toujours aussi convoité par des activités et usages variés, nouveaux ou non : sports d'eau, plaisance, énergie éolienne, développement des ressources halieutiques (etc.)

Cependant, l'attention est souvent tournée vers une seule loi : **la Loi Littoral du 3 janvier 1986**, qui partage plus les avis entre ses volontés multiples et controversées d'aménagement, de mise en valeur et de protection qu'elle ne les concilie. Pourtant, des procédures réglementaires telles que les études d'impact et les enquêtes publiques peuvent elles aussi avoir un effet direct sur l'aménagement et la gestion de cet espace, bien qu'elles soient conçues pour une application générale, c'est à dire sur l'ensemble du territoire français. dans le cadre particulier de l'utilisation inadéquate du mot aménagement, insiste sur la distinction entre les aménagements, compris comme « l'ensemble des interventions sur le milieu matériel qui ont été conçues pour parvenir d'emblée à un nouvel équilibre d'ensemble du système littoral en entier » et les équipements, limités au sens d'infrastructures. C'est peut-être dans ce sens ,que **la loi de 1976** relative à la protection de la nature sépare les trois termes « ouvrages », « travaux » et « aménagements ».

Cette différenciation est également établie par P. Senna (1992) : les aménagements sont « destinés à mettre en valeur les potentialités naturelles et culturelles d'un environnement géographique donné », les équipements sont « différenciés des aménagements par le fait qu'ils s'accompagnent d'une structure de gestion/animation caractérisée par un impact plus fort », enfin, les développements sont « caractérisés par la recherche de synergie entre plusieurs équipements et aménagements ». la gestion n'implique pas nécessairement des équipements : elle peut se limiter à des décisions, souvent juridiques (interdiction d'urbaniser tel espace, de piétiner une dune...). Elle vise dans tous les cas à maintenir une situation ou un objectif à atteindre (restaurer ou modifier une situation), impliquant pour cela la mise en place de périmètres d'action.

Ainsi, l'aménagement d'un territoire est conditionné par un ensemble de décisions politiques, juridiques, administratives et citoyennes. Un aménagement est réussi quand il satisfait le plus grand nombre d'acteurs et d'intérêts en limitant les conflits d'usage ; il contribue à un développement durable - pris dans le sens d'un développement économique viable qui ne compromet pas l'altération de

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

l'environnement global - quand il intègre l'ensemble des composantes du système en place en assurant de ne pas les compromettre sur le temps long.⁶

b) Mesures de protection, dispositions législatives et réglementaires

Les problèmes causés par l'artificialisation des espaces littoraux ne sont pas restés sans réponse de la part des autorités. Des cadres réglementaires ont été mis en place pour la contenir. Relevant à la fois de différents niveaux d'interventions et de compétences (le local, le national, l'international) et de différents domaines thématiques ou problématiques (urbanisme, protection de l'environnement, gestion des risques, aménagement du territoire, etc.), ils diffèrent d'un pays à l'autre. La France présente sans aucun doute le corpus législatif et réglementaire le plus riche.

(1) Le contexte français

En réaction à l'urbanisation, les premières mesures de la France ont été de définir une politique d'acquisitions foncières, d'une part, et de protection des espaces naturels, d'autre part. En instituant un organisme chargé d'acquérir des terrains en localisation littorale, en créant les dispositions légales favorables à l'achat de terrains par la collectivité publique, et en délimitant des périmètres de protection de la nature, il a été possible en effet de soustraire certaines portions du littoral à la spéculation foncière et immobilière. Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres institué par **la loi du 10 juillet 1975**, la procédure de classement des sites en espaces naturels sensibles par les départements (loi du 18 juillet 1985) ou encore les différents outils de protection des milieux naturels (ZNIEFF, Parcs Naturels, Réserves naturelles, etc.) relèvent de cette catégorie de mesures (Becet, 1987 ; Struillou *et al.*, 2006). S'y ajoutent des transpositions dans le droit national d'accords internationaux favorables à l'environnement en général et aux littoraux en particulier (Convention internationale sur les zones humides « Ramsar », de 1971 ; Convention de Berne de 1979 ; Directive européenne « Habitat naturels » de 1992, créant les Sites Natura 2000 ; etc.). Ce dispositif a parfaitement démontré son efficacité car environ 22 % des côtes que compte la France métropolitaine appartiennent aujourd'hui à la collectivité publique. Ce sont principalement des espaces naturels possédant un caractère écologique et patrimonial affirmé, le plus souvent libres d'accès et très appréciés du public (Meur-Férec, 2007). Ils permettent la préservation d'un certain équilibre des espaces littoraux, la conservation des paysages et le maintien relatif de la biodiversité dans les sanctuaires ainsi délimités.

L'encadrement de l'urbanisation a ensuite consisté à définir avec précision et à appliquer avec rigueur une politique d'urbanisme visant à limiter l'étalement urbain. Le droit du littoral en France, dont la loi Littoral du 3 janvier 1986 est une pièce maîtresse, fournit un cadre précis en la matière (Becet, *op. cité*). Il décrète

⁶Espace littoral et décisions d'aménagement, Limites et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques. Exemple du littoral atlantique français-Claire Choblet-P23

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

l'interdiction de l'urbanisation dans une bande de 100 mètres de largeur à partir du rivage (limite des plus hautes eaux), en dehors des espaces urbanisés, l'obligation de développer l'habitat en continuité avec les agglomérations existantes ou sous forme de hameaux intégrées à l'environnement, et la limitation de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage. La loi définit également les conditions devant présider à la réalisation d'équipements et à l'installation d'activités en bord de mer (ports et zones industrielles portuaires, ouvrages de défense contre la mer, installations de sécurité militaire et civile, installations à vocation maritime, etc.). En dépit de certaines imprécisions (qu'est-ce qu'un espace proche du rivage, par exemple), ce texte a eu une influence tout à fait efficace pour maîtriser l'artificialisation des côtes françaises. Il a parfois été bafoué, mais il a aussi donné lieu à quelques célèbres affaires, lorsque l'Etat a voulu faire passer le droit (démolitions de villas, par exemple). Par la suite, l'encadrement de l'urbanisation a été conforté par divers autres textes, non spécifiques aux zones côtières mais dont l'impact sur l'étalement urbain est indéniable (**loi du 22 juillet 1987**, sur la protection de la sécurité civile, la protection de la forêt contre l'incendie et la prévention des risques majeurs ; **loi du 2 février 1995**, sur le renforcement de la protection de l'environnement, qui instauré les Plans de Prévention des Risques ; **loi du 8 janvier 1993**, relative à la protection et à la mise en valeur des paysages ; **loi du 13 décembre 2000** dite « Solidarité et Renouvellement Urbains », complétée par la **loi « Urbanisme et Habitat » du 2 juillet 2003**, qui ont instauré le principe du renouvellement de la ville sur elle-même afin de contenir son étalement).

Certaines conventions internationales ratifiées par la France et qui ont été traduites dans les différents codes, sont également venues compléter cet arsenal juridique telle la Convention européenne sur le paysage (signée en décembre 2000 à Florence). Au final, ce corpus législatif se décline dans tous les documents de planification et d'urbanisme, quelle que soit leur échelle : les Plans Locaux d'Urbanisme, les Schémas de Cohérence Territoriale, les Directives Territoriales d'Aménagement. L'ensemble fait parfois l'objet de vives critiques de la part de certaines collectivités territoriales côtières, qui dénoncent leur impossibilité de gérer voire de développer leurs territoires. Les dispositifs peuvent en effet s'enchevêtrer et complexifier la prise de décision, réduisant les marges de manœuvre. Ils contrarient les intérêts économiques de maints acteurs, si bien que de fortes pressions s'exercent pour assouplir la réglementation. Cependant, bien que présentant des imperfections, voire des faiblesses, le droit français et les outils de sa mise en application font référence en Europe et dans le monde.

(2) [Faiblesse des corpus législatifs et réglementaires italiens et espagnols](#)

Dans les pays méditerranéens voisins de la France, les dispositions en faveur d'une protection du littoral contre l'urbanisation sont beaucoup plus faibles. Non seulement la législation varie d'un pays à l'autre, mais le respect de la légalité est relativement fluctuant.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

En Italie, par exemple, il n'existe pas d'établissement public foncier national en charge d'acquérir des terrains pour les soustraire à l'urbanisation, ni de loi spécifique à la protection et à l'aménagement du littoral (Rochette, 2008a ; Rochette, 2008b). Seule une **loi de 1985** portant sur la préservation des paysages de toute la nation - reprise dans le code des biens culturels et du paysage de 2004 - évoque parmi les espaces à protéger en priorité les espaces côtiers situés à moins de 300 mètres du rivage (loi Galasso). Les mesures de protection de ces espaces sont consignées dans les plans du paysage qui sont établis au niveau des régions. Ces dernières, qui jouissent de compétences élargies en comparaison de leur homologues françaises par exemple, conduisent donc une planification qui leur est propre, dans le respect néanmoins des lois du pays concernant le paysage, les milieux naturels et la protection des espèces (Rivière, 2004). Cependant, l'action des régions est inégale et relativement récente. Si la Ligurie, l'Emilie-Romagne et la Sardaigne ont investi la question de la planification et de l'aménagement plus ou moins intégré de leur littoral, le reste du pays est à la traîne.

Globalement, la faiblesse du droit national concernant le littoral et l'absence de véritable stratégie nationale pour les zones côtières créent un contexte « flou », qui a permis un certain laisser faire et continue de laisser planer un doute sur l'intérêt de l'Etat. Ces dernières années, la décision de procéder à des amnisties des délits d'urbanisme et d'altérer le régime de la domanialité maritime, pour régulariser des aménagements et des constructions établis en toute illégalité, a eu un effet désastreux sur la protection du littoral et la lutte contre l'urbanisation non autorisée (Rochette, 2008b). Dernièrement, la Sardaigne a pu apparaître comme la région la plus en pointe en matière de protection de la zone côtière, avec notamment l'institution d'une zone d'inconstructibilité dans une bande de 2 km à partir de la mer et un projet de création de conservatoire régional du littoral. Mais sa législation (loi régionale de novembre 2004, suivie du plan régional du paysage de septembre 2006) est relativement récente et seul le temps permettra d'évaluer son efficacité (Scovazzi, 2009).

En Espagne, il n'existe pas non plus d'établissement public foncier dédié au littoral, mais il existe en revanche la *Ley de costas*, depuis 1988, et une *Direction General de Costas*, passée sous l'autorité du Ministère de l'Environnement en 1996. Cependant, l'encadrement de l'urbanisation du littoral demeure peu efficace. D'une part, le droit de l'urbanisme, délégué au niveau régional, est assez peu contraignant et d'autre part, il apparaît que dans de nombreuses régions la réglementation est peu suivie et/ou ne fait guère l'objet de contrôles (Gómez, Picarzo, 2006 ; Larrosa Rocamora, 2005). A l'extrémité occidentale de la Costa del Sol, la commune de Manilva en fournit une illustration, avec son rythme des constructions qui s'est surtout accéléré à la fin des années 1990, du fait de l'amélioration des infrastructures routières. Alors que dans les zones non urbanisées, la *Ley de costas* préconise une zone non aedificandi de 100 mètres de large à partir du rivage (extensible à 200 m), insérée dans une zone « verte » de 500 mètres, les *urbanizaciones* de Manilva se

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

sont installées au plus près de la côte (20 m), comme dans les zones urbanisées. Ceci s'explique par le fait que les autorités locales disposent d'une assez grande liberté pour changer le zonage dans les documents de planification et d'urbanisme

Les perspectives liées au concept de gestion intégrée

Aujourd'hui, la maîtrise de l'urbanisation est recherchée à travers une démarche globale, tenant compte à la fois du processus lui-même et du contexte économique, social, environnemental et géographique dans lequel il se déroule. Cela peut par exemple être atteint par une politique d'aménagement du territoire qui cherche à rééquilibrer la dynamique des espaces côtiers avec celle des arrière-pays, qu'ils soient proches ou plus éloignés. Le but consiste alors à organiser le développement, à le partager sur l'ensemble des territoires et à éviter la concentration des hommes et des activités dans les zones côtières. Cette approche implique par ailleurs de considérer la question de l'urbanisation avec les autres sujets qui touchent au littoral : le tourisme, la fréquentation des visiteurs, la conservation des milieux, la gestion des risques, *etc.* On rejoint alors **le concept de gestion intégrée des zones côtières (GIZC)**, défini au cours du Sommet « Planète Terre » tenu en 1992 à **Rio de Janeiro (Brésil)**.

L'Agenda 21, établi lors de cette conférence majeure concernant la gestion de la planète et à la suite de laquelle a été popularisé le concept de développement durable, comprend en effet un chapitre entièrement consacré aux océans et aux littoraux. C'est là qu'est défini le principe de *Integrated Coastal Area Management* (ICAM) ou *Integrated Coastal Zone Management* (ICZM). Il consiste à organiser l'aménagement et la conservation des littoraux en tenant compte de tous les acteurs, en s'appuyant sur les différentes échelles d'analyse et d'intervention, et en abordant tous les domaines thématiques d'intérêt. L'approche intégrée s'oppose donc à l'approche sectorielle, « mono scalaire », ou non partagée (Vallega, 1999). A la suite de Rio, le principe s'est très largement diffusé à travers le monde. Dès 1996, l'Union européenne encourage les initiatives et identifie des sites pilotes. En septembre 2000, la Commission Européenne adresse une communication au Parlement et au Conseil de l'Europe précisant la stratégie de l'Union en matière de GIZC (COM/00/547). Elle est suivie en 2002 par une Recommandation du Parlement et du Conseil de l'Europe pour sa mise en œuvre (2002/413/EC). Ses principes gagnent alors les Etats membres qui les mettent en application, avec les difficultés inhérentes au changement de manières de faire et de voir (Buanes *et al.*, 2005 ; Ankeret *et al.*, 2004 ; French, 2004). En France, c'est à partir de 2004 que l'Etat commence de manière active à encourager la pratique de la GIZC (Deboudt *et al.*, 2008). Il procède par l'intermédiaire de la DATAR qui lance alors un appel à projets à destination des gestionnaires et acteurs des territoires côtiers. Toutefois quelques expériences ont précédé cette démarche (Henocque, 2003). Elles émanent de territoires littoraux particulièrement « matures », conscients des enjeux liés à la gestion concertée et intégrée du littoral. Elles sont conduites à partir des outils juridiques et

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

organisationnels existants et sont le plus souvent animées par des leaders influents et reconnus localement : Mer d'Iroise, Rade de Brest, Golfe du Morbihan, Bassin d'Arcachon, ... Les préoccupations majeures de chacune de ces initiatives sont assez variées et ne portent pas nécessairement sur la question de l'urbanisation, mais la maîtrise de l'étalement urbain est néanmoins clairement identifiée comme objectif dans les deux derniers cas cités.

II.3. Quelle possibilité de maintien pour l'agriculture ?

Presque partout sur ce littoral, l'enjeu consiste aujourd'hui à maîtriser le développement urbain pour préserver le paysage. Il est évident que le système territorial côtier des rivieras doit pouvoir continuer de se développer sur le plan économique, mais la difficulté consiste à éviter que ceci se fasse au détriment d'une certaine harmonie paysagère. En maints endroits, il apparaît en effet que la ressource paysagère est de plus en plus dégradée, voire détruite. Si l'artificialisation est ancienne, la chance et l'atout des rivieras résident dans la présence de composantes naturelles très visibles dans le paysage (la mer, la montagne, la végétation) et dans l'existence de l'architecture et de l'urbanisme Belle Epoque qui structurent les villes. Or la densification urbaine tend à diminuer la dimension visible de ces composantes, et par conséquent à banaliser le paysage côtier. Selon les lieux, elle produit aussi des paysages hétéroclites et de très faible qualité esthétique.

a) Vers une utilisation plus rationnelle de l'espace

L'économie d'espace n'est pas un objectif en soi. L'économie d'espace et une plus grande rationalisation de l'utilisation des espaces libres visent avant tout à une meilleure qualité d'aménagement pour une meilleure qualité de vie.

Proposer des formes urbaines adaptées et attractives

L'évolution des modes de vie implique une approche plus souple de l'habitat. La créativité au niveau des formes urbaines constitue un des nouveaux enjeux de l'intensification :

Il est nécessaire pour les collectivités de favoriser un habitat plus dense, diversifié et de qualité pour les usagers.

L'évolutivité des logements et le traitement qualitatif des espaces ouverts, privés et publics, sont à prendre en compte dès la conception. Plusieurs facteurs liés à la forme urbaine ont un effet sur la perception de la densité :

- ✓ la diversité et la mixité des architectures, en variant les niveaux de densité, en améliorent la perception
- ✓ la trame d'espaces publics et sa qualité jouent un rôle majeur .
- ✓ les espaces ouverts, transparents et perméables sont importants

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »**b) Promouvoir l'habitat intermédiaire :**

Dans ce type d'habitat, l'habitant bénéficie d'un espace privé extérieur, qu'il s'agisse d'une terrasse ou d'un jardin, de taille comparable à la surface d'une pièce confortable. Plusieurs combinaisons sont possibles permettant d'enrichir l'environnement urbain.

c) Faire de l'habitat individuel dense :

Le rêve de la maison, le besoin d'espace privé, l'affirmation de la propriété et l'accomplissement de la réussite sociale doivent se traduire par de nouvelles formes d'habitat individuel moins consommatrices d'espace.

Il est possible de proposer un habitat dense, présentant les agréments de la proximité des équipements et des services, tout en préservant les envies d'intimité et d'autonomie de chacun, et offrant la modularité nécessaire à l'évolution des besoins des habitants.

d) La lutte contre l'étalement urbain

En examinant les mécanismes économiques à l'œuvre dans la croissance urbaine, des études ont mis en évidence des dysfonctionnements sur certains marchés par rapport à une situation idéale qui conduirait à une allocation des ressources maximisant le bien être collectif. Trois sources de défaillances des marchés sont identifiées :

- ✓ la non-prise en compte de la valeur sociale associée à la présence d'espaces naturels,
- ✓ la non-prise en compte des coûts sociaux de la congestion routière,
- ✓ et la non-prise en compte de la totalité des coûts d'infrastructure des nouveaux aménagements.

Ces dysfonctionnements sont donc autant de leviers sur lesquels les politiques publiques pourraient agir pour lutter contre l'étalement urbain, par exemple par l'imposition d'une taxe égale à la valeur paysagère des terrains agricoles, l'instauration d'un péage de congestion (pour inciter les ménages à réduire la distance domicile-travail), la modification du système de financement des équipements collectifs (faire payer aux aménageurs les frais induits par les nouveaux logements, alourdissant ainsi la charge financière des aménageurs et les rendant moins à même d'enchérir pour les terrains constructibles).

Au niveau européen, les stratégies et instruments de contrôle de l'étalement urbain dépendent grandement des réalités d'une gouvernance multiple et éclatée au plan local comme au niveau européen. Alors que les politiques d'aménagement

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

suivent souvent la logique du marché, elles devraient davantage refléter une vision du développement urbain et prévoir une intégration complète des considérations environnementales et sociales, à tous les stades du cycle décisionnel.

Dans le cadre d'un séminaire Robert Auzelle, plusieurs pistes d'actions ont été envisagées pour résorber les inconvénients de l'étalement urbain existant et définir les nouveaux espaces à réserver pour le développement à venir :

- ✓ Consacrer des moyens d'étude en amont de toute décision
- ✓ Consulter les habitants avant tout projet
- ✓ Partager la compétence en urbanisme au niveau intercommunal
- ✓ Concevoir une meilleure connexion en transports et circulations douces
- ✓ Densifier autour des gares
- ✓ Rechercher des « densités humaines » favorables à l'urbanité
- ✓ Diversifier zonages et formes urbaines
- ✓ Valoriser le réseau des espaces publics et du paysage pour l'agrément du piéton
- ✓ Accorder une place accrue de la nature dans les grandes agglomérations

e) L'enjeu de l'aménagement durable :

L'aménagement comme antidote de l'étalement urbain n'est pas facile à promouvoir en période de retournement conjoncturel où les opérations peinent à sortir en raison du prix du foncier. Le développement durable représente :

- ✓ du point de vue de l'aménageur, une localisation à proximité des gares sur un foncier plus cher,
- ✓ des solutions techniques exigeant des surcoûts, des subventions dans le cas d'un éco-quartier,
- ✓ et la possibilité d'accompagner la présence de la nature par une augmentation de la densité,

L'étalement urbain pose problème au regard du développement durable à plusieurs égards.

En premier lieu, on a vu qu'on définissait l'étalement urbain par la surconsommation d'espaces, impliquant une densification de l'espace urbain. Le problème qui se pose est celui de la mesure de cette consommation [Desbourdes, entretien]. En effet, on peut d'abord considérer les terrains ouverts à l'urbanisation dans les documents locaux d'urbanisme ; mais on peut aussi chercher à évaluer la consommation effective par les

Modes d'Occupation des Sols, en Ile-de-France, qui sont une analyse fine de l'occupation des sols fournie par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

Toutefois, ces données ne sont que rarement mises à jour, ce qui ne permet que de prendre acte du niveau de consommation d'espace, et non de la suivre régulièrement afin d'infléchir éventuellement les actions publiques en la matière.

En second lieu, cette surconsommation d'espace se traduit par un mitage, préjudiciable à la biodiversité. Il faut d'abord rappeler que le rythme d'extinction actuel des espèces est comparable à celui observé lors des grandes crises géologiques, et que cette extinction massive est au moins en partie d'origine anthropique. De fait, la première cause de perte de biodiversité est la destruction et la fragmentation de l'habitat : ce phénomène est directement lié à l'occupation de l'espace par l'homme et à ses activités détruisant les milieux fragiles (assèchement des zones humides par exemple). A cela il faut ajouter les effets de bordures : les espèces animales aussi bien que végétales se localisent peu à proximité des installations humaines, à cause des pollutions engendrées, mais aussi à cause des modifications du sol, de la lumière et de l'air qu'elles impliquent. Il y a donc des effets de bordures autour des constructions humaines, de sorte que toute implantation a des conséquences pour la biodiversité sur un territoire beaucoup plus large. Par ailleurs, la survie d'une espèce nécessite un nombre suffisant d'individus qui puissent être en contact les uns avec les autres : les espaces de vie doivent donc être suffisamment grands sans entrave. Au total, les constructions humaines au milieu des espaces naturels et agricoles sont un impact sur un territoire beaucoup plus large pour ce qui concerne la biodiversité.

L'étalement urbain, qui va de pair avec des constructions hors des zones préalablement bâties et qui implique également un accroissement du nombre ou du gabarit des routes, adonc clairement pour corolaire une perte de biodiversité dans les espaces concernés.

En troisième lieu, l'étalement urbain se fait dans des territoires très peu denses, de sorte que l'usage de la voiture particulière s'avère incontournable. Il faut constater que, tous espaces de résidence confondus, la voiture particulière assure les deux tiers des déplacements des ménages, en distance [Arthault, 2005] : c'est un phénomène massif.

Mais il faut constater qu'il est encore renforcé par l'étalement urbain, puisqu'alors les déplacements domicile-travail sont assurés presque exclusivement par la voiture individuelle et que les distances parcourues sont nettement rallongées. Ainsi, en Seine-et-Marne, la part de la voiture individuelle est passée de 56 % à 68 % des déplacements en vingt ans [DDE77, 2006]. Le transport routier est également dominant pour le fret, comme on l'a vu : il représente 90 % des modes de transport utilisés, et ce mode est encore en croissance tant absolue que relative depuis les années 1990 [DDE77, 2006]. Or cette circulation automobile est à l'origine de pollutions nombreuses, et notamment d'émissions de gaz à effets de serre, qui constituent un enjeu central pour les années à venir. Il faut être clair : la circulation automobile n'est pas la première responsable des émissions de gaz à effet de serre ;

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

mais elle en constitue une origine importante et, surtout, il existe souvent des alternatives dans le cadre des transports en commun. Mais ceux-ci ne peuvent se développer qu'avec une certaine densité : en dédensifiant l'espace urbain, l'étalement urbain porte préjudice à l'alternative à la circulation automobile, et rend caduque une

Réduction des émissions de gaz à effet de serre. La France ayant signé le Protocole de Kyoto, elle s'est engagée à réduire de 8 % ses émissions de CO₂ par rapport au niveau de 1990. Le respect de cet engagement international passe notamment par une meilleure gestion des déplacements automobiles.

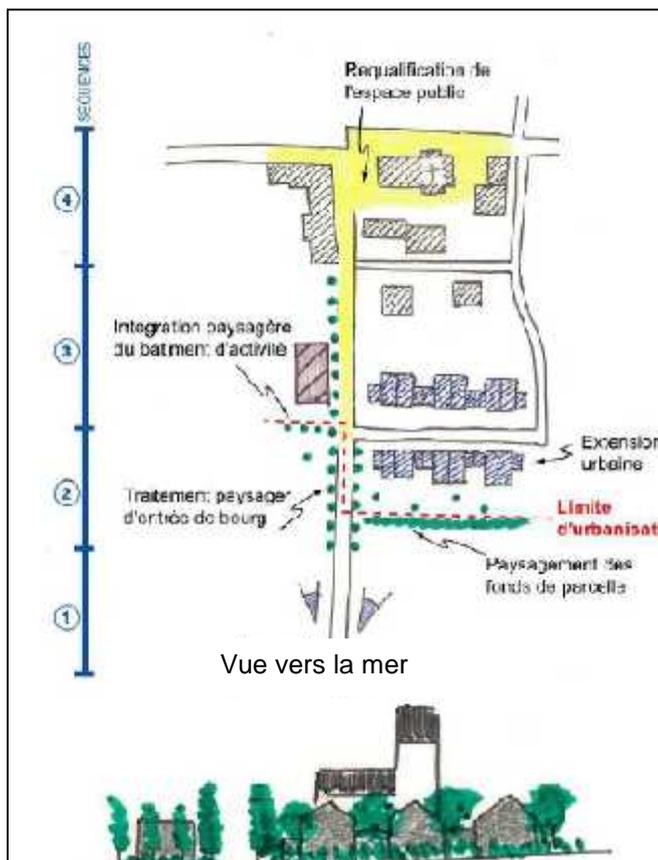
Enfin, l'étalement urbain pose problème par la répartition fonctionnelle qu'il fait des territoires. En effet, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) incite à la mixité sociale et fonctionnelle des espaces ; cette mixité doit favoriser un développement harmonieux des territoires et limiter les risques de ségrégation socio-spatiale forte. Or l'étalement urbain va de pair avec un accroissement de la ségrégation socio-spatiale, on l'a vu, puisqu'il correspond notamment à une stratégie des ménages modestes de fuite des territoires défavorisés pour accéder à la propriété dans un territoire considéré sûr et un cadre valorisé socialement [Bonnet, Aubertel, 2006, (a)]. De plus, l'étalement résidentiel va de pair avec une spécialisation fonctionnelle des espaces : ainsi, dans le cas de notre terrain d'étude, la Seine-et-Marne est marquée par un taux d'emploi par actif résidant très bas (0,66). Cette spécialisation des espaces périurbains pose problème en conséquence, dans une optique de mixité fonctionnelle des territoires.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

En vue de préserver l'unité des espaces agricoles et naturels du Pays et les continuums écologiques qu'ils forment, les communes du Pays s'engagent à lutter contre le phénomène de mitage de l'espace et l'étalement urbain en maîtrisant la dispersion de l'habitat et les extensions urbaines, notamment au travers des documents locaux d'urbanisme, zonage des PLU en particulier. p. 10 DOG.

Il conviendra de maintenir une limite claire entre les zones urbanisées et naturelles.

Figure 34:schéma expliquant le rôle de l'aménagement paysager pour lutter contre l'étalement urbain.



Par l'intermédiaire de leur PLU, les communes doivent définir des coupures d'urbanisation, des espaces tampons et un projet paysager qui accompagne le développement urbain. Elles s'engagent ainsi à réfléchir au séquençage des paysages urbains et naturels. Elles mettront en valeur ces séquences par un aménagement qualitatif, urbain, architectural et paysager

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

Intégration paysagère du réseau routier

Les nouvelles extensions urbaines devraient s'inscrire dans la continuité de l'existant, notamment en ce qui concerne le maillage viaire. Les typologies pourront s'inspirer des formes d'habitat vernaculaires tout en laissant la place à leur évolution et à l'architecture contemporaine.

Les communes, en collaboration avec le département, veilleront à ce que le réseau viaire fasse l'objet d'un aménagement d'ensemble cohérent, compte tenu de son rôle de desserte touristique et de son importance en termes d'amélioration du cadre de vie. Elles porteront une attention particulière à l'intégration paysagère des voies et à l'aménagement et l'entretien de leurs abords.

Le **SCoT** prévoit des dispositions en matière d'aménagement paysager pour les routes à grandes circulations soumises à une servitude de retrait aux abords des voies : cf. p. 59 DOG.

Les communes veilleront à améliorer l'insertion dans le paysage des zones d'activités situées sur le bord de ces voies et des entrées de ville ou de bourg (végétalisation, clôtures et signalétique).

Afin de valoriser les efforts en matière d'intégration paysagère, les communes pourront mettre en place ou actualiser un plan réglementant l'affichage publicitaire et intégrant la signalisation commerciale et touristique, en particulier sur les axes routiers et les entrées de ville.

Intégrer les enjeux environnementaux dans les nouvelles constructions :

Dans un souci d'économies d'énergies et de prise en compte des enjeux environnementaux, le Pays de Coutances encourage les pratiques écologiquement responsables en termes de conception (matériaux, procédés techniques), d'orientation, d'aménagement (par exemple, concernant le système de chauffage) ou encore de desserte, lors de nouvelles opérations d'aménagement.

Les communes exigeront que soient pris en compte les enjeux environnementaux et énergétiques dans les opérations d'aménagement à venir, notamment à travers l'introduction de critères spécifiques dans les règlements d'urbanisme et les cahiers des charges ou encore la mise en œuvre de démarches de type Approche Environnementale de l'Urbanisme (AEU).

Sous réserve du respect des règles applicables aux monuments historiques, les communes veilleront que les règlements d'urbanisme n'empêchent ni limitent les principes d'éco-conception, en particulier en ce qui concerne les installations productrices d'énergies propres (panneaux photovoltaïques, chaudières bois, aérothermie...), l'orientation bioclimatique ou la récupération des eaux pluviales.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

II.3.Conclusion Générale :

Les effets de l'étalement urbain en zone littorale vont bien au-delà de la seule transformation de l'usage des sols. Atteintes aux milieux, accroissement de la vulnérabilité des rivages, mise en difficulté des économies traditionnelles, modification des paysages, tensions sociales, *etc.*

Constituent un système problématique, qui a conduit à la mise en place progressive d'une réglementation visant à encadrer le développement du littoral. Cette dernière rétroagit négativement sur le système lui-même, en limitant les possibilités de l'étalement urbain ou en mettant sous protection certains espaces naturels. Cependant, la dynamique de l'urbanisation n'est pas pour autant amoindrie. La gestion territoriale des zones côtières ayant atteint un tel niveau de complexité, les regards se tournent depuis quelques années vers des approches nouvelles, globalisantes, dites intégrées. Elles préconisent une approche décroisée des problèmes littoraux, de sorte que l'urbanisation ne doit plus être envisagée seule mais en relation avec les autres caractéristiques du littoral. Cette évolution offre des perspectives certaines de progrès dans le traitement de la problématique du développement équilibré du littoral. Elle ne fait toutefois pas disparaître la nécessité de poursuivre des recherches spécifiques sur les composantes de cette problématique. Parmi elles, l'étude de l'urbanisation littorale à long terme demeure précisément plus que jamais nécessaire.

Entre sauvegarde de la nature et étalement urbain agressif ; comment organiser cette croissance spatiale en tenant compte et mettant en valeur les secteurs protégés environnementaux littoraux ?

Répondre à ce défi nécessite de renouer un pacte entre étalement urbain et agriculture. Ses préalables sont une clarification plus assumée des usages autorisés des terrains agricole, et une maîtrise des extensions urbaines.

Le constat historique montre que ces deux composantes doivent être conduites de manière indissociable : il est impossible de sortir de l'ambiguïté du statut des villes agricoles et ainsi de fonder la réussite d'un pacte agriculture fondé sur une gestion durable et économe des sols sans rompre le jeu trop particulier laissé au marché foncier agricole comme urbain.

Sortir d'une opposition stérile sur l'usage des sols, aboutir à la gestion d'économie des sols souhaitée demandent tout à la fois de rendre cohérents les usages avec les objectifs assignés aux terrains agricoles (en particulier de production alimentaire), mais aussi un effort d'innovation urbanistique et architectural pour résoudre l'équation ambitieuse de réduction de la consommation urbaine des sols et de répondre aux aspirations légitimes pour leur logement des populations accueillies. De nombreux exemples en France et en Europe montrent que ce pari peut réussir.

B-Section 2 : « L'environnement littoral face à l'étalement urbain : cas des villes agricoles »

C'est bien l'objectif d'un tel effort partagé et équilibré que poursuivent les propositions de tel recherche.

Les préoccupations environnementales sont, sur le littoral encore plus qu'ailleurs, un enjeu primordial. Elles ne doivent pas constituer le fondement de la protection des terres agricoles, au risque de les dénaturer, mais peuvent s'imposer à son exploitation. La protection des terres agricoles doit répondre au double souci d'économie d'une ressource nécessaire à l'humanité et d'équilibre du territoire.

L'acuité de la problématique de l'étalement urbain en ville littorale implique d'investir dans la recherche pour en comprendre les modalités et les ressorts, de même que pour proposer des méthodes de contrôle et des outils de gestion.

Les recherches actuelles se caractérisent par une assez grande variété de travaux. Si diverses approches sont souhaitables, il apparaît évident que l'entrée spatiale est absolument nécessaire.

La problématique de l'étalement urbain sur le littoral spécifiquement dans les villes agricoles est en effet éminemment spatiale, ce qui explique le développement d'études scientifiques dans les domaines de la géographie et de l'analyse de l'espace. L'examen des recherches dans ces domaines fait apparaître plusieurs orientations tout à fait importantes, avec des études touchant aussi bien l'observation du processus d'étalement urbain lui-même, sa modélisation, sa simulation que l'élaboration de méthodes et d'outils d'aide à la décision.

Concernant la compréhension du phénomène, il apparaît néanmoins qu'une direction apparemment très prometteuse n'ait pas été considérée à sa juste valeur. Il s'agit de l'analyse de l'influence du paysage agricole sur l'étalement urbain littoral et, en retour, l'impact de l'étalement urbain sur le paysage agricole littoral.

L'environnement et le cadre de vie nous apparaissent en effet comme un déterminant particulièrement actif de l'étalement tel qu'il se développe de nos jours sur le littoral. Simultanément, ils peuvent être considérés comme une ressource et un bien commun des villes littorales soumis au développement urbain agressif. Ceci nous semble constituer un axe de recherche pertinent et porteur. Il convient par conséquent de formuler plus en détails des pistes d'étude à explorer.

TABLE DES ILLUSTRATIONS :

Figure 1 : schémas des composantes du système littoral Source Paskoff 1993.	9
Figure 2 : Coupe schématique de la bande de 100M	10
Figure 3 : photo d'une ville littorale	10
Figure 4 : photo de la ville Santorini-Développement urbain selon la crête.	13
Figure 5 : Vue aérienne de la ville Santorini montrant le développement urbain selon la crête.	13
Figure 6 : photo du développement parallèle à la mer_ Cas de la ville de Benidorm.....	14
Figure 7 : carte montrant le développement parallèle à la mer_de la ville de Benidorm	14
Figure 8 : Aménagement des esplanades au bord de la mer	15
Figure 9 : Aménagement des terrasses avec des vues directes sur la mer.	15
Figure 10 : Aménagement des activités de plaisances au bord des ports.	16
Figure 11 : Image montrant l'orientation des bâtisses et terrasses vers la mer.	17
Figure 12 : la forme spécifique de l'opéra de Sydney	17
Figure 13 : Village en pierre -Santorini – Grèce.	18
Figure 14 : Village en bois Marken Hollande -photo prise par Tripelon Jarry	18
Figure 15 : Utilisation des couleurs dans les façades de la capitale d'Alge	19
Figure 16 : Maison chinoise construite sur pilotis.....	20
Figure 17 : La résidence du Signal à Soulac .Photo prise par Theillet Laurent	20
Figure 18 : Chili ; constructions en pilotis.	21
Figure 19 : Bande limitée par la loi 02 02 –intégration des spécifiés.	23
Figure 20 : le littoral d'Alger.....	25
Figure 21 : Paysage riche du littoral Languedoc-Roussillon	28
Figure 22 : photo d'une Ville littorale agricole	30
Figure 23 : schéma de répartitions des exploitations agricoles sur le littoral Métropolitain....	31
Figure 24 : schéma descriptif des menaces face aux surfaces agricoles littorales.....	32
Figure 5 : carte montrant la menace des zones agricoles par la future urbanisation	33
Figure 6 : les moteurs actuels de l'étalement urbain-.....	37
Figure 7 : Evolution démographique autour du bassin méditerranéen d'ici à 2025	38
Figure 28 : résidences secondaires villages touristique Villefranche-sur-Mer.....	39
Figure 29 : Carte des principaux littoraux touristique dans le bassin méditerranéen depuis 1962 et la surface urbanisée.	41
Figure 8 : empiétant sur le littoral marin : le quartier de le quartier de Fontvieille en Principauté de Monaco.....	44
Figure 31 : urbanisation en mer à Monaco	45
Figure 9 : tableau de répartition des sols en France	46
Figure 33 : La problématique de l'étalement urbain dans une ville littorale, formes ; causes et conséquences ; une synthèse	49
Figure 104 : schéma expliquant le rôle de l'aménagement paysager pour lutter contre l'étalement urbain	63

BIBLIOGRAPHIE :

Les références citées dans le texte sont listées ci-dessous par catégorie et par ordre alphabétique.

Ouvrages :

Agorah micheleadolphe : Place des continuités écologiques Dans l'aménagement du territoire 2012

AlainMerckelbagh : Et si le littoral allait jusqu'à la mer !

Claire Choblet : Espace littoral et décisions d'aménagement, Limites et potentialités des études d'impact et des enquêtes publiques. Exemple du littoral atlantique français- P14-P16 - P23- P25- P39- P45 .

Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale : Construire ensemble un développement équilibré du littoral. Septembre 2004.156p

HIERRY Daniel : Construire ensemble un développement équilibré du littoral- Maison de la France, 2003 p92-112

Marie-Claude Tabar-Nouval Architecte urbaniste : Développement urbain durable des villes côtières, risques et gestion intégrée des zones côtières

Morgane Colombert, Jean-Luc Salagnac, Denis Morand et Youssef Diab : « Le climat et la ville : la nécessité d'une recherche croisant les disciplines », Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement consulté le 23 avril 2016.

Robert Laugier : L'étalement urbain en France synthèse documentaire .2012-p11

Pierre Blais, urbaniste ;Isabelle Boucher urbaniste ;Alain Caron, urbaniste L'urbanisme durable Enjeux, pratiques et outils d'intervention Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 201Pour un développement durable de la zone côtière bretonne : « **La charte des espaces côtiers bretons** ». Novembre 2007

Thèses et mémoires :

Robert Samuel, "La vue sur mer et l'urbanisation du littoral. Approche géographique et cartographique sur la Côte d'Azur et la Riviera du Ponant", thèse de Doctorat en Géographie sous la direction de Christine VOIRON-CANICIO, Université Nice Sophia Antipolis, 04 décembre 2009, 459p.

Meghfour kacemi malika, tabet aoul kheir « Intégration des spécificités du littoral dans les documents d'urbanisme » Juin 2007, pp.33-42.

Textes législatifs et réglementaires :

- La loi n° 90-29 du 1er décembre 1990** relative à l'aménagement et l'urbanisme.
- la loi 02-02 du 05 février 2002** relative à la protection et à la valorisation du littoral
- **Décret exécutif n°06-351 du 5 octobre 2006 fixant les** conditions de réalisation des voies carrossables nouvelles parallèles au rivage
- **Décret exécutif n° 07-206 du 30 Juin 2007 fixant les** conditions et les modalités des constructions et des occupations du sol sur la bande littorale.
- **Décret exécutif n° 04-113 du 13 avril 2004 portant** organisation, fonctionnement et missions du commissariat national du littoral
- **Décret n° 09-114 du 7 avril 2009 fixant les** conditions d'élaboration du Plan d'Aménagement Côtier, son contenu et les modalités de sa mise en œuvre
- **Décret exécutif n° 06-424 du 22 novembre 2006 fixant la** composition et le fonctionnement du conseil de coordination côtière
- **Décret exécutif n° 04-273 du 2 septembre 2004 fixant les** modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n°302-113 intitulé "Fonds national pour la protection du littoral et des zones côtières.

- la loi du 10 juillet 1975 relative au** classement des sites en espaces naturels sensibles.

- la loi de 1976** relative à la protection de la nature.

- la loi de 1985** portant sur la préservation des paysages de toute la nation - reprise dans le code des biens culturels et du paysage

- la Loi Littoral du 3 janvier 1986,** relative à l'aménagement, et la mise en valeur et la protection du littoral.

- la loi du 8 janvier 1993,** relative à la protection et à la mise en valeur des paysages.

- la loi du 2 février 1995,** sur le renforcement de la protection de l'environnement, qui instauré les Plans de Prévention des Risques

Web graphie :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>

<http://www.houzz.fr>

www.visitsplit.com

www.wordreference.com

www.worldtraveland.com

www.iha.fr

www.marieclaireremaison.com

www.bois-maisons.com

<http://vertigo.revues.org>